

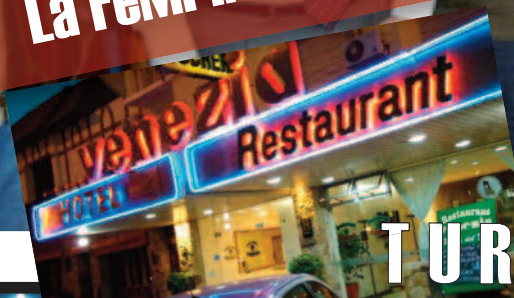


# FEMPINRA

DICIEMBRE 2011



La FeMPINRA en la Secretaría de Transporte



TURISMO



SCEP - Mar del Plata

AAEMM - Villa Gesell



S.A. Oeste: Nueva Sede



CGT: Trabajo Decente



UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS



# CONSEJO DIRECTIVO CENTRAL

Período (2008-2012)

CAYO AYALA

Secretario General  
JUAN CARLOS SCHMID  
Secretario Adjunto

ROBERTO EDUARDO CORIA  
Secretario De Finanzas

ENRIQUE VENTURINI  
Secretario Internacional  
VICTOR RAUL HUERTA  
Subsecretario Internacional

EDUARDO VILLAVERDE  
Secretario Gremial  
DANIEL OSVALDO AMARANTE  
Subsecretario Gremial

JUAN CARLOS PUCCI  
Secretario De Asuntos  
Maritimos Y Fluviales

DANIEL OCAMPO  
Secretario De Accion Social

DANIEL JULIO LEWICKI  
Secretario De Formacion Profesional  
NICOLAS JUAN WARZEL  
Subsecretario De Formacion  
Profesional

JUAN SPERONI  
Secretario De La Industria Naval

JORGE FRIAS  
Secretario De Pesca

JOSE GIANCASPRO  
Secretario De Interior

LUIS REBOLLO  
Secretario De Prensa  
RICARDO BOGLIANO  
Subsecretario De Prensa

JUAN CARLOS AVALOS  
Secretario De Actas Y Turismo

JORGE BIANCHI  
Secretario De Organización

JUAN MANUEL COLICINIO  
Secretario De Seguridad, Salud Y  
Medioambiente Laboral

ARIEL DELGADO  
Secretario De Asuntos Portuarios  
Y Vias Navegables

SERGIO CIVES  
Secretario De Derechos Humanos

ANGEL JESUS RAIMUNDI  
Secretario De Relaciones Institucionales

## Vocales

Titular Primero  
**Ricardo Iglesias**

Suplente Primero  
**Antonio Ivaldi**

Titular Segundo  
**Luis Fiorenzo**

Suplente Segundo  
**Laura Amóres**

Titular Tercero  
**Leonardo Santos**

Suplente Tercero  
**Oswaldo Giancaspro**

## Comision Revisora De Cuentas

**Ana Irma Cortez**  
Miembro Titular Primero

**Nestor Oscar Lango**  
Miembro Suplente  
Primero

**Jose Gonzalez**  
Miembro Titular Segundo

**Jorge Fedenczuk**  
Miembro Titular Tercero

**Antonio Mereles**  
Miembro Suplente  
Segundo

## Comision Mediadora

ADALBERTO ALMADA (SUPA San Pedro) - JOSE GIANCASPRO (Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios) - DANIEL CAMERA (Sindicato de Trabajadores de la Industria del Hielo y Mercados Particulares de la República Argentina - STHIMPR) - LUIS REBOLLO (Sindicato de Encargados y Apuntadores Marítimos de la república Argentina - SEAMARA) - LEONARDO SANTOS (SUPA, Delta) - ROBERTO CORIA (Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina - SGyMGMRA) - MARIO ALVAREZ (SUPE) - JUAN SPERONI (SAON) - ANTONIO IVALDI (Sindicato de Serenos de Buques) - JOSE GONZALEZ (SIPEDYB) - JUAN CARLOS PUCCI (Sindicato de Patrones) - ENRIQUE VENTURINI (Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales) - RAUL HUERTA (Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante - AAEMM) - ARIEL DELGADO (Sindicato de Capitanes y Baqueanos) - JORGE FRIAS (Sindicato de Capitanes de Pesca)

## DESDE EL MOVIMIENTO OBRERO ORGANIZADO: UN PROYECTO DE NACIÓN

**D**esde la irrupción del peronismo, como hecho histórico, que implicó la incorporación de la clase trabajadora, a través de sus organizaciones sindicales, al Proyecto Nacional de nuestro país el **17 de Octubre de 1945**, el movimiento obrero, fue un eje central, para la consolidación de un país con Justicia Social.

En ese marco, la historia de participación, de lucha, de resistencia, adquiere hoy mas que nunca de relevancia, para la profundización de el modelo argentino, con eje central en el trabajo y en el logro de mayores niveles de equidad en la distribución del ingreso.

Hemos sido y somos los garantes del modelo, por que somos organizaciones del pueblo y para el pueblo. Los trabajadores a través de la **Confederación General del Trabajo de la República Argentina (CGT)**, de la **Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT)**, y desde esta **Federación**, hemos militado, en cada espacio de trabajo, por la instauración y consolidación del modelo iniciado el 25 de mayo de 2003. Hemos sido el sector más consecuente y como en otras épocas de la historia de nuestra patria, pusimos nuestros mejores hombres para consolidar, el Proyecto Nacional, que requiere de mas profundización, ello para pasar de un modelo de inclusión social a uno de justicia social.

Nuestros planteos gremiales, implican, no solo hacer honor a los trabajadores y a nuestra historia, sino apuntalar el modelo nacional y popular, contra las minorías del privilegio, que siempre al acecho, conspiran, corridas bancarias mediante, monopolización en la formación de precios y ausencia de un proyecto, que mire a nuestra región como la patria grande latinoameri-

cana. Esos sectores concentrados, fueron y son los que en cada etapa de avance del proyecto nacional, colocan falsas antinomias, para atomizar a la representación del pueblo, tratan, como decimos los peronistas de fracturar el frente nacional.

Estamos convencidos que no hay proyecto nacional, si un estado presente, como el que vivimos desde el **25 de mayo de 2003**, que oriente su gestión de gobierno, y laude a favor de los trabajadores y el pueblo. También estamos convencidos que no hay Proyecto Nacional, sin la participación activa, política y gremial del movimiento obrero organizado.

Cuando desde la **FeMPINRA**, hemos reclamado, en reiteradas oportunidades, la modificación de esa injusticia que significa el mínimo no imponible, que como lo denominara el **Cro. Hugo Moyano**, es un injusto impuesto al hombre que trabaja, no pensamos, ni en desfinanciar al estado, ni en desestructurar la economía, pensamos en un país más justo, en incorporar a la formalidad a casi el 35% de los trabajadores que componen nuestra población económicamente activa, pensamos, en que el peso impositivo recaiga con mayor equidad, en los sectores de la especulación financiera y no en los trabajadores, que lo vuelcan al consumo y al mercado interno, en suma al virtuoso circuito del crecimiento.

Pensamos en un país, donde se modifique la Carta Orgánica del Banco Central y la Ley de Entidades Financieras de la Dictadura, pensamos en una Argentina integrada, con participación en las ganancias de los trabajadores, en definitiva pensamos en una democracia social, en el amplio sentido de la palabra.



Somos conscientes de que el mundo, y eso lo notamos inmediatamente en nuestro sector, esta sufriendo una crisis financiera global, que hay que seguir. La misma que nos indica que hay que escuchar, más a los pueblos y a los trabajadores, que a la trampa del sector financiero.

Creemos en el diálogo social sobre los grandes temas nacionales y estamos dispuestos, a participar y a aportar nuestra visión.

Pero el dialogo social, no puede estar sometido a condicionamientos, ni ser un simple esquema, que no aborde los problemas centrales de la economía, la cuestión impositiva y la distribución de la riqueza en la Argentina.

Somos parte del proyecto nacional y popular, porque representamos a los trabajadores y al pueblo, de ahí nuestro compromiso, para seguir construyendo, sin rehuir debates, esa Argentina de la justicia social, que nos legaran Juan y Eva Perón.

**Cayo Ayala**  
Secretario General  
FeMPINRA



### FEMPINRA

Esta es una publicación de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina - Director: Luís Héctor Rebollo. Coordinador Periodístico: Juan Carlos Mena. Arte y Diagramación: Pablo Mondello. Sede Central: Combate de los Pozos 235 - Secretaría de Prensa y Difusión: México 2183 - 2º piso; Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Tel.: 4941-8327 - Int. 222 Email: fempinrarebollo@yahoo.com.ar - Web: www.fempinra.com.ar

DICIEMBRE 2011

# Schiavi y la Terminal 5



En la foto el Consejo Directivo de la FeMPINRA en ocasión de su encuentro con el Secretario Schiavi el 7 de octubre

**E**l martes 19 de octubre y durante más de dos horas, el Secretario de Transporte Ing. Juan Pablo Schiavi volvió a reunirse con los representantes del Consejo Directivo de la FeMPINRA (**Roberto Coria, Juan Carlos Schmid, Cayo Ayala, Raúl Huerta, Raúl Lizarraga y José Giancaspro**), y también participaron del encuentro el Interventor de la Administración General de Puertos (AGP) Ing. **Oscar Vecsli**, el Director General de la empresa concesionaria BACTSSA Cap. **Carlos Larghi**, **Juan Carlos Degenaro** (Terminal 5) y **Juan Carlos Corvalán** (SUPA).

Esta es la continuación de la reunión inicial que se había realizado el viernes 7 para analizar la prórroga del contrato de concesión de la citada Terminal y que había pasado a un cuarto intermedio con el compromiso del Secretario de continuar con el tratamiento de este tema en busca de la solución tan deseada.

De este cónclave quedó establecido que:

- 1) El Estado Nacional informa que se encuentra en estado avanzado para su ratificación por parte del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la readecuación contractual del Contrato de Concesión correspondiente a la Terminal 5 – el cual corre por el Expediente AGP 4852/2011 caratulado EXP: SO1: 355369/2011 – comprometiéndose a realizar sus mayores esfuerzos para concretar el procedimiento administrativo, dentro de un plazo no mayor a 10 días hábiles, contados a partir de esta fecha.
- 2) Los representantes sindicales solicitaron y el Estado se compromete a garantizar – en todo tipo de proceso de contratación o de readecuación contractual – la garantía de continuidad de las condiciones laborales de los trabajadores del sector, manteniéndose las condiciones actuales de goce de tales derechos. Asimismo, se garantizará la participación del sector trabajador en los proyectos de instrumentos que alcancen al puerto en general.

Finalmente las partes acordaron que todo el proceso de readecuación de la concesión, como así también la continuidad de la explotación de la Terminal 5, de conformidad a los procedimientos legales aplicables, se funda en la necesidad de implementación de un plan integral del Puerto de Buenos Aires que optimice las condiciones, el cual ha sido declarado necesario y conveniente por resolución AGP No. 6/2011.

Luis Héctor Rebollo  
FeMPINRA  
Secretario de Prensa

# ¿Qué dicen los medios?



[monitorgremial.com.ar](http://monitorgremial.com.ar)

**notitrans**  
transporte - trabajo - servicios

**web pickling**  
Logística en Internet

**Globalports**  
Primer Portal de Puertos, Vías Navegables, Transportes Automodal y Comercio Exterior  
Esta es la web del Anuario Portuario Marítimo





# DOCUMENTO FINAL DEL CONGRESO DE DELEGADOS DE LA CONFEDERACIÓN ARGENTINA DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE

Los gremios nucleados en la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte atentos a la nueva etapa en la que ingresará el país no pueden imaginar un desarrollo económico sin que el Estado asuma como objetivo estratégico la atención principal sobre la Energía, las Comunicaciones y la inclusión del Transporte en sus diversas modalidades.

Transcurridas dos décadas del Consenso de Washington de aplicación de políticas que asolaron la región, éstas implosionaron en el caso Argentino en diciembre de 2001; sin embargo aún, queda estampado a fuego el papel protagónico de los intereses privados, particularmente los grandes grupos económicos trasnacionales. Grupos presentes en los negocios del transporte, la agroindustria, la minería, la pesca, etc.

La clase trabajadora argentina no fue ajena a las políticas de cambio instrumentadas por el gobierno Nacional desde mayo del 2003, tanto la CATT como nuestra organización madre la CGT, se movilizaron en su defensa cuando sectores minoritarios, pero poderosos, pretendieron irrumpir en la política con fines destituyentes.

La CATT ha manifestado en reiteradas oportunidades que el actual Gobierno ha contribuido en gran medida a reparar situaciones de injusticia sin embargo está pendiente el abordaje de los ejes estratégicos para la Nación, la Región y el Mundo.

Si bien los trabajadores hemos tenido la posibilidad de Re conquistar la discusión paritaria, las condiciones laborales, el mejoramiento salarial, observamos que queda mucho por hacer para integrar plenamente las áreas del transporte marítimo, aéreo y terrestre.

En este contexto nadie puede desconocer la fragmentación y atomización de los marcos jurídicos regulatorios en materia de transporte. Esto no es casual, responde a la lógica neo liberal que desmanteló al Estado debilitándolo al punto de imposibilitar el rol que debe garantizar la Regulación e Intervención del Estado Nacional en el tema que nos ocupa.

Todos los productos del mercado requieren ser transportados desde los centros de producción al consumo y/o exportación, por lo que el valor del flete será determinante en el valor final de la cadena para su competitividad tanto en el mercado interno como en la exportación.

En la Argentina la falta de regulación y coordinación en materia de transporte promueve el encarecimiento de los precios finales porque a la excesiva competitividad de los diversos modos haciendo un uso indiscriminado del suelo, hay que sumar el uso desordenado de los hidrocarburos, dejando que el mercado manipule con sus reglas lo que el Estado Nacional debiera regular para preservar la seguridad, el uso racional de la energía y el debido control del medio ambiente.

Recientemente los accidentes en materia de transporte puso dramáticamente de relieve este déficit. Así lo reflejan el caso de la tragedia del vuelo patagónico, la colisión de la hidrovía Paraná- Paraguay y el choque de trenes en la Estación Flores. Fundamentalmente la situación requiere de la creación de una Oficina Nacional de Seguridad Operacional del Transporte.

Es precisamente por eso que la CATT aspira a contribuir a la reconstrucción de un Estado para el desarrollo como herramienta al servicio de los intereses de toda la comunidad, cuestión indispensable para concretar un marco Jurídico Regulatorio, que sea integrado por una Ley Federal de Coordinación del Transporte.

Esta debe contemplar la elevación a nivel Ministerial de la gestión, así como debe contemplar la creación de Secretarías de cada modo y Subsecretarías por Región; capaces de sustentar las políticas necesarias para el ordenamiento general del Transporte, con un equilibrio justo para el desarrollo de cada sector con Órganos de Control reales y efectivos amén de la participación de las Provincias, Municipios, Usuarios y Trabajadores.

El futuro nos demanda tareas de proyección y ejecución, temas que solamente puede hacer el Estado con Políticas de Inversión en la infraestructura de los distintos medios.

En las próximas elecciones seguramente el pueblo se manifestará con claridad en apoyo de la Presidente Cristina Fernández de Kirchner.

En consecuencia los hombres y mujeres del transporte vamos a ir al encuentro del nuevo gobierno con la vocación inquebrantable de construir las bases que a mediano y largo plazo nos garantice un desarrollo sustentable para el crecimiento de la Nación y la consecuente participación en la renta del Pueblo Argentino, siendo protagonistas del cambio siempre fieles al mandato que nos dejara el Gral. Juan D. Perón en su magnífica obra "La Comunidad Organizada".

Buenos Aires, 23 de septiembre de 2011

JUAN C. SCHMID  
Sec. de Prensa

JORGE O. VIVIANI  
Sec. General

# Peligra importante fuente de trabajo en la localidad de Tigre (Pcia de Bs. As.)



En la asamblea y la conferencia de prensa realizada los dirigentes sindicales de las 3 organizaciones **Cayo Ayala, Juan Speroni, Alfredo Bazán y Jonathan Pucheta** dejaron perfectamente en claro -avalado por los trabajadores presentes- que van a resistir hasta las últimas consecuencias para que esa planta industrial que está en serio riesgo de que sus instalaciones sean rematadas por una causa judicial de los años 90, pretendiendo hacer un negocio inmobiliario en ese lugar.

El objetivo es que esa planta siga estando al servicio de la industria naval argentina, rechazando cualquier otro intento de modificar esta situación.

El jueves 6 de octubre los representantes de **3 organizaciones sindicales de la industria naval SOIN, SAON y SITTAN** se dieron cita en el **astillero La Madrid** sito en Chubut 2150 (Rincón de Milber) donde realizaron la asamblea con los 150 compañeros que trabajan en esa planta industrial.

El secretario general de la **Federación, Cayo Ayala** dejó planteada la solidaridad con los trabajadores navales de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (**FeMPINRA**), como así también con los integrantes de la mesa sindical de Tigre que llevaron su expresión de apoyo y solidaridad con los trabajadores.



## Primer plenario de Delegados y Comisión Directiva de las Organizaciones Sindicales S.A.O.N.S.I.N.R.A. - S.O.I.N. - S.I.T.T.A.N.

Las Organizaciones Sindicales reunidas en el primer Plenario de delegados y Comisiones Directivas en la localidad de Tigre, Provincia de Buenos Aires, se reúnen a fin de evaluar y debatir la situación del sector de la Industria Naval.

En ese marco resuelve aprobar por unanimidad el proceso de unidad puesto en marcha por las tres organizaciones en defensa de la Industria Naval de la Republica Argentina y de los intereses colectivos de los trabajadores. Esto es de fundamental importancia en la continuidad del modelo de crecimiento, desarrollo y de inclusión social liderada por la compañera Cristina Fernández de Kirchner, que fuera avalado por el 54% de los Argentinos en las recientes elecciones en una demostración contundente del pueblo Argentino hacia donde quiere marchar.

En este escenario entendemos que es de fundamental importancia propiciar el debate por nuestra industria naval siendo consciente del enorme esfuerzo realizado por los trabajadores, por el estado nacional, por el empresariado nacional, técnicos y profesionales que posibilitaron que una industria que fue puesta en estado de quiebra por el modelo neoliberal de los 90' fuera rescatada, recuperando la matriz de los trabajadores especializados, técnicos, profesionales y unidades productivas para estar en los mejores estándares que hoy exige el mercado. Nuestro sector desde el 2003 se vino preparando para estar en condiciones de dar respuesta a la construcción de barcazas, remolcadores, dragas, buques pesqueros, barcos de doble casco para transporte de combustible, hidrocarburos, productos químicos, exploración offshore y en el área de defensa nacional las construcciones que demanden nuestras fuerzas armadas, como así también la construcción de embarcaciones deportivas, lanchas de pasajeros, transporte de ganado, paseo, etc. Este mercado que tiene como relato nuestro mercado interno para hacerlo posible necesitamos imperiosamente:

1º Una Secretaría de Industria Naval y Marina Mercante desde donde se planifique el sector.

2º Cese de importación de buques y artefactos navales usados.

3º Financiación para la Industria Naval.

4º Ley de Industria Naval y Marina Mercante.

No cabe duda que la industrialización es una palanca para alcanzar una posición independiente, en el marco del concierto de los países libres del mundo e imprescindible en una sociedad que tiene como norte la distribución equitativa de la riqueza.

Convencidos de construir la Argentina Industrial 2020 desde este sector de trabajadores de la Industria Naval, madre de industria, industria estratégica que como valor agregado tiene la enorme potencialidad del efecto multiplicador en términos de manos de obra y sobre otras actividades industriales y desarrollo del conocimiento.

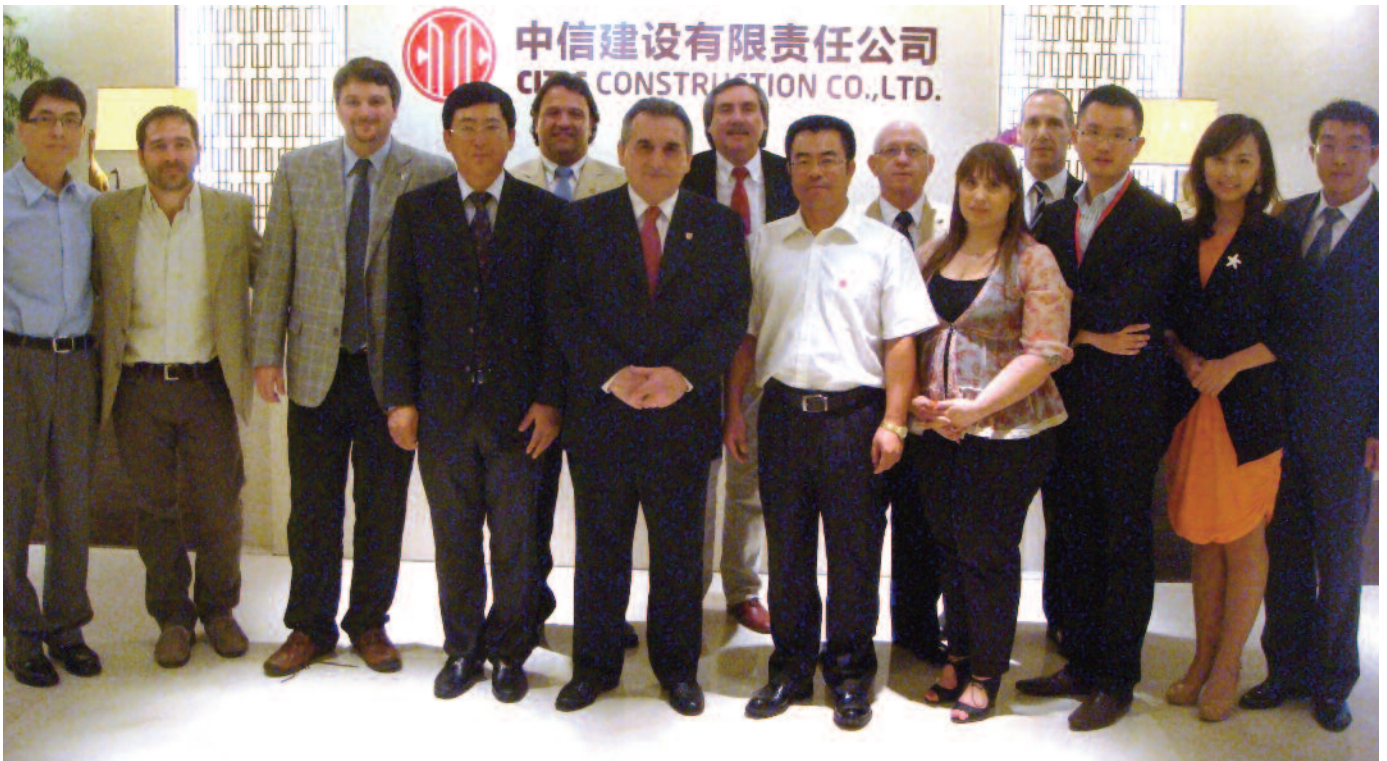
Este plenario de trabajadores solicita a nuestro gobierno que genere un marco adecuado para que todos juntos empresarios, trabajadores y gobierno, como dijo la Presidenta de la Nación "Hombro con Hombro", "Brazo con Brazo" construyamos la Industria Naval que se merecen nuestros antepasados, nuestro presente y generaciones futuras.

**"TODA NACION QUE DEJA DE HACER POR OTRA UNA NAVEGACION QUE PODRIA HACERLA POR ELLA MISMA COMPROMETE SU SOBERANIA Y LESIONA GRAVEMENTE LA ECONOMIA DE SUS HABITANTES"**

Autor Gral. Manuel Belgrano.

Este documento por aprobación unánime se le hará llegar al Gobierno Nacional, a los Gobiernos Provinciales con influencia en el litoral tanto fluvial como marítimo, al Congreso de la Nación, al senado de la Nación Argentina y a las autoridades municipales.

# DRAGyBAL en China



Una delegación oficial visitó recientemente China. Invitada por la Corporación de la Industria Naval de Wuchang, una mega-empresa que cuenta con instalaciones sobre 3 millones de mt2. y que ha desarrollado una tecnología de avanzada en la materia, situándola como la empresa con mayor innovación del país asiático.

La delegación estuvo integrada por funcionarios de la Secretaría de Transporte, la Subsecretaría de Puertos y del **Sindicato del Personal Embarcado de Dragado y Balizamiento**. El **secretario general del SIPEDyB, Juan C. Schmid** estuvo acompañado por un Capitán Fluvial y por un Jefe de Máquinas

quienes visitaron durante cinco días los astilleros y las bases de construcción donde se fabricarán dragas, remolcadores y otros artefactos navales para reequipar el plantel flotante de la Dirección Nacional de Vías Navegables.

De acuerdo al proyecto los equipos de dragado a incorporar sumarían más de 30 embarcaciones y sólo en dragas por succión se tendría una capacidad de cantara de 20.000 m3 además de dos diques flotantes para reparaciones navales.

Las negociaciones entre nuestro país y el gobierno chino avanzan de modo que se espera

para fines de año la firma del contrato definitivo.

El flujo comercial con China y otros países de la región, como Japón y Corea, registra crecientes relaciones de intercambio; en el mismo se distingue la ecuación: materias primas (minerales y soja) y productos industriales.

**JUAN CARLOS SCHMID**  
Secretario Adjunto  
FeMPINRA



em td CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

EUROPEO MULTIDISCIPLINARIO DE TRABAJO DECENTE

NEUQUEN LAPAMPA BUENOSAIRES USHUAIA  
MENDOZA TUCUMAN  
SANTAFE SANSALVADORDEJUJUY CHACO  
SANTANDREDEBARCELONA  
RIOGALLEGOS LARIOJA SANTIAGO DE LEOSTERO COCHABAMBA  
SANFERNANDELVALLEDECATAMARCA SAN JUAN TIERRA DEL FUEGO FORMOSA SINTINAS  
RIO NEGRO JUJUY CORDOBA CHUBUT  
POSADAS SALTA 7 OCTUBRE VIEDMA  
PARANA SALTA RESISTENCIA MISIONES  
SANTAROSA CATAMARCA SAN MIGUEL DE TUCUMAN SANTA FE DE LA VERACRUZ  
CORRIENTES SANTARTIDA RAWSON  
SANTACRUZ ENTRE RIOS LAPLATA

ILO OIT CGT

Conmemorando la IV Jornada Mundial por el Trabajo Decente y en el marco de las acciones impulsadas por la Central Sindical Internacional y la Central Sindical de las Américas (CSA), la Confederación General del Trabajo (CGT RA) y la Central de Trabajadores de la Argentina (CTA), nos hemos convocado, unidos y solidarios, con el objeto de articularnos al movimiento sindical de todos los continentes en una acción común por la defensa del derecho al trabajo digno como instrumento para la inclusión social y para el bienestar de todos los pueblos.

En todo el mundo se llevan adelante manifestaciones que tienen como objetivo ejercer nuestro derecho a manifestar, peticionar y alertar ante las autoridades gubernamentales y ante los empleadores sobre la necesidad de la instrumentación efectiva de políticas tendientes a erradicar el desempleo, la informalidad y la precarización en todas sus formas y a promover el pleno empleo consolidando el concepto de trabajo decente y de calidad para todos, tal como expresa la Organización Internacional del Trabajo.

Hoy, en el contexto de una profunda crisis global, vemos como en los países llamados centrales se continúan aplicando las mismas políticas neoliberales derivadas del Consenso de Washington que en América Latina a lo largo de la década del noventa expandieron el desempleo, la pobreza y la exclusión social.

A pocos días de cumplirse el sexto aniversario del rechazo por parte de la mayoría de los presidentes de nuestra región a la propuesta del ALCA, debemos reconocer que ese acto posibilitó generar condiciones propicias para avanzar con políticas públicas que apuntalaron la creación de empleo y el sostenimiento de la demanda popular como motor de la economía, en varios países de la región.

En ese contexto podemos señalar como logros importantes en el plano local el acceso masivo a la jubilación de millones de excluidos de la década anterior, la estatización de los fondos de

pensión, la asignación universal por hijo, la plena vigencia de las paritarias libres, entre otros. El crecimiento económico sostenido producto de romper la dependencia de las recetas recesivas de la ortodoxia económica neoliberal, ha permitido la generación de millones de puestos de trabajo, aunque aún falte la regularización de un alto porcentaje de ellos.

En este día de acción internacional de los trabajadores y frente al escenario de la crisis global, reafirmamos que la integración regional sobre la base de estas políticas implica una garantía para nuestros pueblos de profundización de este proceso de transformaciones a escala latinoamericana y la demostración a nivel mundial que hay otro modelo posible que se presenta como una esperanza para todos los trabajadores del mundo.

Nuestro compromiso y nuestra lucha apunta a avanzar más para garantizar:

- Más trabajo decente como instrumento de inclusión social y de bienestar de los pueblos.
- La profundización de políticas públicas destinadas a un desarrollo sustentable que tenga como objetivo la justicia social, la justa distribución de la riqueza y el derecho efectivo a un medio ambiente sano.
- La inclusión social de los niños, niñas y jóvenes que hoy son quienes más sufren la pobreza. Restituir el derecho a la niñez, requiere en nuestro continente de políticas de protección basadas en asignaciones UNIVERSALES PARA TODOS NUESTROS NIÑOS.
- El derecho al trabajo exige además que este trabajo sea DECENTE, tal como lo afirma la OIT:

Hugo Yasky  
Secretario General  
Central de Trabajadores de la Argentina (CTA)

Hugo Moyano  
Secretario General  
Confederación General del Trabajo R. A. (CGT RA)

**D**urante estas cinco etapas de construcción, hemos llegado a la actualización y modernización, tanto de la propiedad como así también los servicios del Hotel y el equipamiento, logrando de esta manera una infraestructura moderna, con un diseño arquitectónico único en Villa Gesell. A través de estas líneas intentaremos poner en conocimiento de las distintas etapas de obra y la correspondiente reforma realizada.

### **1º Etapa Año 2007: Fondo del Hotel**

En este año procedimos a la demolición de de las cuatro habitaciones ubicadas en el fondo del Hotel.

Luego de la demolición de las mismas se procedió a la construcción de un nuevo edificio en dos plantas, del cual qul surgieron 8 nuevas habitaciones , mucho mas grandes que preexistentes, en seis de ellas se desarrollo una kitchenette con heladera bajo mesada para mayor confort de los huéspedes, contando así con una oferta distinta a la del Hotel convencional.

Las dos restantes son habitaciones dobles, que cuentan con dos piezas ampliando su capacidad y brindando mayor comodidad a las familias que se hospedan en el hotel ya que cuentan con la posibilidad de un cuarto separado para los niños.



### **2º Etapa Año 2008: Frente del Hotel**

En esta ocacion comenzamos la obra realizando la demolición del antiguo Frente donde se encontraba, la recepción en la planta baja y en primer piso el salón comedor con la cocina.

Paso seguido encaramos la construcción del nuevo frente mucho mas grande, ya que abarca mas de 30 mts, con bases y columnas preparadas para construir 6 pisos mas.

El resultado, un frente moderno, sobrio y llamativo, único en Villa Gesell. En el conseguimos emplazar, no solo la recepción el salón comedor y la cocina, sino que pudimos incorporar 5 habitaciones nuevas, una de ellas doble con capacidad de hasta 5 personas, 3 habitaciones dobles con balcón, 1 habitación triple, en el primer piso. Además incorporamos una oficina contigua al la recepción y tres baños de servicio.



### **3º Etapa Año 2009: Mangrullo Tanque del Hotel**

Nuestro tercer periodo de obra se enfocó en la remodelación de la parte posterior del Hotel, en donde se encontraba el antiguo mangrullo del tanque, el lavadero y 4 cuatro habitaciones antiguas. Para poder llevar a cabo esta etapa se demolió todo lo enumerado anteriormente.

De la nueva construcción surgieron 8 habitaciones nuevas mas grandes, cuatro de ellas con capacidad para 2 personas y el resto para 4 personas.

A demás se construyó, el nuevo lavadero, un salón de usos múltiples que esta siendo utilizado como playroom, una escalera de que comunica la planta alta con el fondo del hotel, un deposito y sala de maquinas, una terraza con tenders para la ropa. Se construyeron los nuevos tanques.

Construimos una nueva cisterna completamente de hormigón, un nuevo pozo para el riego, reemplazo del patio de cemento por jardín de césped, dos parrillas diseñadas en concordancia con el hotel, baño de servicio en el jardín, ducha y un deck en la piscina.



## Hotel Marítimo Gesell

### 4º Etapa Año 2010: Lateral derecho del Hotel

Durante el cuarto periodo de construcción, se desarrolló una extensa remodelación del lateral derecho del Hotel para la cual comenzamos demoliendo todos los interiores de las habitaciones para luego agrandarlas en casi dos metros. Se realizaron las reformas en los pasillos bajando cielorrasos y dejando la luminaria empotrada.

En el lateral se contruyo un deck de madera para lograr mayor armonía en los cuartos y una invitación al relax, ya que se agregaron plantas para lograr un mejor paisaje.

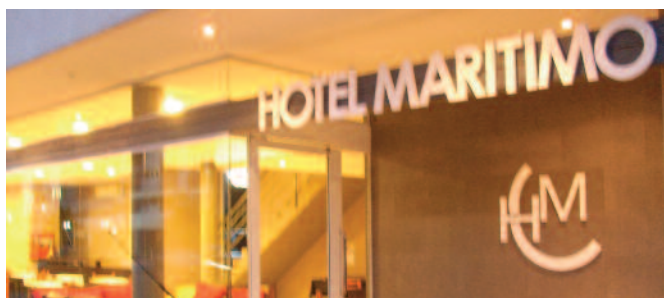
### 5º Etapa Año 2011: Lateral izquierdo del Hotel

En este periodo nos encontramos trabajando sobre el lateral izquierdo del Hotel, en el cual no solo se remodelaran las habitaciones por completo, sino que se agrandaran, quedando del tamaño de las remodelada el periodo pasado.

No solo se esta llevando a cabo esta obra sino que además estamos construyendo el cerco perimetral en la medianera, y el reacondicionamiento general del estacionamiento.

### En Resumen:

A lo largo de estos cinco años de obras hemos podido llevar hotel de 24 habitaciones a 37, con capacidad de albergar a 130 huéspedes. No solo se actualizo la parte edilicia, sino también los servicios del mismo, todas las habitaciones cuentan con TV 21", DVD, Caja de seguridad, Secador de cabello, ventilador de techo, placares a medida, somieres. En las habitaciones tipo apart además de los servicios mencionados contamos con una kitchenette y heladera bajo mesada.



HABITACION VIP.	Del 27/12/10 al 02/01/11	Del 02/01/11 al 07/02/11	Del 07/02/11 al 04/03/11
Doble x persona	\$ 120	\$ 150	\$ 120
Triple x persona	\$ 110	\$ 140	\$ 110
Cuádruple x persona	\$ 100	\$ 130	\$ 100
HABITACION tipo Depto.	Del 27/12/10 al 02/01/11	Del 02/01/11 al 07/02/11	Del 07/02/11 al 04/03/11
Para 4 personas x persona	\$ 117	\$ 145	\$ 117
Cama supletoria hasta 6 personas	\$ 40	\$ 60	\$ 40
HABITACION VIP c/kitchenette (*)	Del 27/12/10 al 02/01/11	Del 02/01/11 al 07/02/11	Del 07/02/11 al 04/03/11
Doble x dia	\$ 130	\$ 170	\$ 130
Cama supletoria	\$ 40	\$ 60	\$ 40



Para mayor información, dirigirse a nuestro Sindicato:  
Bartolomé Mitre 3776  
Capital Federal  
Tel.: 4981-8549 / 4981-8762

SECRETARIA DE PRENSA Y TURISMO  
Luis FIORENZO

# Inauguraron la sede del Sindicato de Guincheros



**E**l Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles, realizó la inauguración oficial de su sede en Puerto Madryn. La sede de esta casa gremial, que a nivel nacional cuenta con casi 6 mil afiliados, está ubicada en Hipólito Irigoyen 457

A cargo del mismo está el **Delegado Regional** del mismo, **Braulio Santiago Segundo**. El acto contó con la presencia de autoridades nacionales del sindicato; y representantes de otras entidades gremiales nucleadas en la **Confederación General del Trabajo del Valle del Chubut y Puerto Madryn**.

En este sentido, el delegado regional indicó que “es un gremio que hace muchos años está en Buenos Aires”. Según Segundo, “es un gremio más que está en la lucha”; a la vez que consideró que “tenemos buena predisposición con los compañeros representantes de otros gremios”. Asimismo, enfatizó que “nosotros no venimos a sacarle nada a los muchachos; y juntos vamos a poder lograr muchas cosas” aseveró. El representante sindical indicó “recién estamos arrancando”. Es por ello que “esperamos a los compañeros con las puertas abiertas, porque este es su gremio; para asesorarse, con cualquier problemática que tengan” indicó Segundo.

En la actualidad cuentan con “cuarenta afiliados”, de una masa de trabajadores que ronda “unos 1200 o 1300” trabajadores; por lo cual reconoció que “tenemos una importante labor por delante; pero hace dos meses que

comenzamos” hizo saber Braulio Santiago Segundo.

## El sindicato

La inauguración contó con la presencia de las autoridades nacionales del sindicato; en este caso, **Daniel Lewicki, secretario gremial y del interior de la mesa de conducción nacional**, señaló que “es muy importante para nosotros estar en Puerto Madryn”. En este sentido, hizo saber que “nosotros no queremos quedarnos con los trabajadores de ninguna organización gremial”; en referencia a “lo que algunos sectores han planteado de los dirigentes que vienen de Buenos Aires”. En este sentido aclaró que “el mensaje que nosotros venimos a dar un mensaje de unidad”. Así mismo enfatizó que “tenemos que tratar de no perder las conquistas que hemos obtenido”. Reveló que “la idea es que el trabajador guincherero y maquinista esté representado por el sindicato que corresponde”, ya que en este caso se trata de una actividad que abarca “guincheros y maquinistas de grúas móviles”.

En lo que refiere a la actividad en sí, Daniel Lewicki indicó que “tenemos convenios con la Federación Marítima y Portuaria de la Industria Naval” en la cual es “secretario de Formación Profesional”. Esta Federación (FeMPINRA) está integrada “por 18 gremios marítimos, portuarios y de la industria naval

e hicimos varios convenios a nivel nacional con la Cámara de Depósitos Fiscales (CaDeFip), con la Cámara de Puertos Privados (CPP), con la Cámara de Contenedores del Puerto de Buenos Aires, con TZ, con Exolgan y así podríamos seguir enumerando todos los elementos que tiene que ver con la actividad portuaria en todo el país.”. A la vez, hizo saber que “tenemos convenios con empresas extra portuarias” donde también abarcan la actividad enmarcada dentro de todo lo que le atañe a la Federación.

## Embate

El representante sindical hizo saber que “la representación de la FeMPINRA nunca perdió el objetivo de la profundización del modelo, lo que no significa prestar mucha atención a los pasos que se están dando. Esto es, no regalar todas las conquistas recuperadas luego de la nefasta década del ‘90 y a la vez seguir ampliando el panorama en pos del objetivo central: que el salario del trabajador no sufra ningún tipo de recorte, que la asignación familiar por hijo no tenga tope (esto es para todos los hijos de los trabajadores) y que de una vez por todas los trabajadores seamos socios reales de las empresas y, no como se pretende, asociarnos únicamente en la pérdidas. Queremos participar también de las ganancias.”

**Fuente: Diario de Madryn - Puerto Madryn**



## LA FOTO QUE HABLA

En el centro de esta foto se observa a Braulio Santiago Segundo (Delegado Regional en Puerto Madryn) flanqueado por dos integrantes de la agrupación aborigen a la que pertenece porque sus ancestros fueron parte histórica de la misma, quienes se acercaron para dar testimonio de su agradecimiento por el permanente reconocimiento que tiene por parte del Sindicato. Junto a ellos se encuentran Daniel Lewicki, Secretario Gremial e Interior del SGyMGM y el tesorero Marcelo Dávila.

Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales

# ELECCIONES 2011



## Triunfó la lista "Verde"

Tal como estaba previsto por los estatutos, se realizaron las elecciones para elegir a las autoridades que regirán los destinos del Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales y el triunfo le correspondió a la lista Verde quien obtuvo el 96% de los votos emitidos.

Esta responsabilidad tendrá en la conducción del Centro (por un nuevo período ya que fue reelecto en el cargo que venía ocupando) a Horacio Domínguez como presidente, quien será secundado por Eduardo Oscar Mayotti como Vice 1º. y Gustavo Andrés Mujica como Vice 2º.

El nuevo ejercicio tiene como inicio el 2 de enero del 2012 y se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2015.

# SCEP-Personal Jerárquico



# Al servicio afiliado



El sindicato que conduce José “Pepe” ha desarrollado diferentes opciones para sus afiliados. El viejo sueño de “Pepe” se ha convertido en una hermosa realidad: “Los Nogales”, un complejo desarrollado en Moreno, Provincia de Buenos Aires. Desde este 1º de enero los afiliados al gremio disfrutará de un espacio remodelado, **bajo la personal supervisión de la foto**, que cuenta con canchas de tenis, piscinas y quincho; más el espacio verde que se suma al **hotel “Venezia”**, un tres estrellas ubicado en **Mar del Plata**, a sólo tres cuadras de la estación de ferrocarril. Para acceder a **“Club de Hoteles”**, [www.clubdehoteles.com](http://www.clubdehoteles.com) todo el país y en los países limítrofes.

Para acceder a todas estas posibilidades, el servicio se realizará de lunes a viernes de 09 a 15 hs vía internet a capataces.



# Inicio del año

Pepe” Giancaspro, una vez más, ha  
para optimizar las prestaciones a  
que nació allá por 1985, hoy es  
un predio de dos hectareas ubi-  
Aires ya es realidad. A partir de  
podrán disfrutar de este maravilloso espa-  
supervisión de “Pepe” (como se observa en la  
de tenis, fútbol y volley; pileta de natación, parrilla  
para la recreación de los chicos. Este predio  
de 2 hectareas ubicado en **Av. Independencia 1026,**  
de **“La Perla”**. Y, además la posibilidad de ac-  
ceder a **codehoteles.com**), una cadena disponible en  
Argentina, con también complejos de cabañas en  
de la Argentina.  
Además, los afiliados al SCEP pueden comuni-  
carse con Viviana al **4302-4640 / 5770 / 9650**, o  
por correo electrónico **resport@hotmail.com**



CADA UNO DE NUESTROS  
ESPACIOS TAMBIEN.



MENDOZA - ARGENTINA



## Charla de capacitación

El **Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo** organizó una charla de capacitación sindical dirigida a la rama recientemente creada, "**Juventud del Centro de Patrones**" (**JCP**), que tuvo lugar en la sede central de la **FeMPINRA**, y fue planteada como un espacio abierto al debate para comunicar, capacitar y liberar las inquietudes de los jóvenes de nuestra organización.

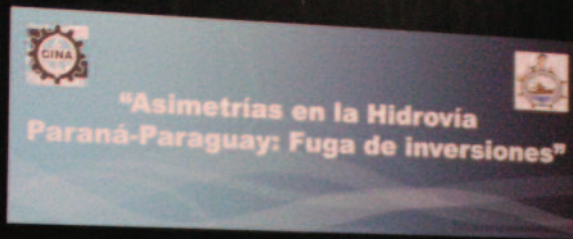
El encuentro estuvo a cargo del **Capitán Fluvial Jorge Daniel Bianchi**, Secretario Gremial del Centro de Patrones, quién compartió su vasta experiencia en el campo, realizando una introducción a los principales avances en la formación sindical, como la incorporación de las mujeres y los oficiales egresados al campo laboral, los decretos y convenios colectivos, entre otras temáticas.

El Cap. Bianchi enfatizó la importancia de la **Organización Internacional del Trabajo (OIT)**, que fue creada en Ginebra en 1919, y conserva en sus bases la elaboración y supervisión de normas y políticas internacionales vinculadas al campo laboral. Esta institución actualmente cuenta con más de 181 gremios que avalan los convenios vigentes que se negocian en forma tripartita, es decir, con la participación en conjunto entre los gobiernos, los trabajadores y los empleadores. Entre los convenios más relevantes, Bianchi nombró el No. 87, que aboga por la protección del derecho a la sindicalización, y el No. 98, que hace referencia a la negociación colectiva, entre otros.

También se destacó la relevancia de la **Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)**, según sus siglas en inglés, originada en Londres en 1986, y que en la actualidad nuclea cerca de 2766 sindicatos de trabajadores del transporte. El Cap. Jorge Daniel Bianchi hizo incapié en la Ley de Asociaciones Sindicales (Ley 23551) que tiene como objeto la defensa de los intereses de los trabajadores, y que diferencia las formas que pueden asumir las asociaciones en: sindicatos o uniones, federaciones sindicales, y centrales sindicales o confederaciones.

En el encuentro se ha destacado la importancia de agrupar intereses mediante la asociación gremial para generar un espacio abierto a la participación, y sobre todo, a la lucha en conjunto para lograr avances salariales y en las condiciones laborales de los trabajadores.





## Charla-Debate organizada por la CINA (Cámara de la Industria Naval Argentina), sobre las asimetrías existentes en la Hidrovía Paraná-Paraguay y la fuga de capitales.

Con una convocatoria amplia y numerosa, la disertación estuvo a cargo del **Capitán Fluvial Juan Carlos Pucci**, vasto conocedor de la problemática del transporte fluvial, donde entre otros temas destacó que el 93% de las embarcaciones de los países perteneciente a la Hidrovía que navegan por nuestros ríos son de otras banderas.

El **Capitán Juan Carlos Pucci** enunció algunos de los aspectos de la Hidrovía que generan la asimetría:

- Ley 26.028 ( tasa de gas oil )
- Ley 23.966 ( título III – Cap. I – Art. 7 )
- Decreto 1010/04
- Modificar la importación de embarcaciones usados.
- Revisar el tratamiento de importación de repuesto que existe en el ámbito industrial con la tributación de IVA compra que no permite la recuperación con el servicio de venta.
- Sistema de inspección y registro de embarcaciones es rígido, de alta complejidad y con dilaciones administrativas.
- Desigualdad en costo laboral
- Formación y capacitación del personal de la Marina Mercante Argentina con estándares superiores al resto de los países de la Hidrovía

A su vez destacó una serie de propuesta para revertir este problema

1. Cumplimiento del acuerdo de transporte de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Protocolo sobre “Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una mayor Competitividad”
2. Dar tratamiento de igualdad impositiva al sistema de combustible en transporte fluvial.
3. Establecer la exención impositiva para la importación de equipos y repuestos para la reparación y/o modernización de sus buques.
4. Establecer un régimen impositivo particular para la actividad naviera.
5. Revisar el decreto 1010/04.

Además de los temas que trató, el Capitán Pucci no pudo dejar al margen y considerar:

- La sanción de una nueva Ley de Marina Mercante e Industria Naval.
- La creación de un Ministerio que regule la actividad marítimo – fluvial, ya que ésta se encuentra en un momento crítico de su historia, y posee características específicas, que debido a su complejidad, o falta de voluntad, en muchos años no se le ha otorgado la suficiente atención para poder recuperar este sector tan importante para el desarrollo y el progreso de la Nación.

## Por iniciativa del Centro de Patrones en Ushuaia y con apoyo del Gobierno provincial y dictado por la UTN, se brindarán diversas capacitaciones en materia pesquera

Por iniciativa del **Centro de Patrones y del Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego**, a través de la **Secretaría de Desarrollo Sustentable y Ambiente**, la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) de Tierra del Fuego brindará diversas capacitaciones en el marco de un programa conjunto con el Gremio de Patrones para impulsar el desarrollo y la gestión pesquera. La idea surgió desde el área gubernamental y fue propuesta a las autoridades de la carrera de Ingeniería Pesquera que se dicta en esa Casa de Estudios, con el propósito de que fuera elevada ante el Consejo Federal Pesquero.

El Capitán e ing. pesquero **Sergio Osiroff**, **Delegado del Centro de Patrones en Ushuaia** y docente de la Universidad y primer egresado de la carrera, comentó que desde la Secretaría de Desarrollo Sustentable y Ambiente "se mostraron muy interesados en que desde la UTN instruyéramos a pescadores fueguinos artesanales, como así también a pequeños pescadores de la isla".

Tras escuchar la propuesta del Ejecutivo, desde la Universidad elaboraron un proyecto consistente en una serie de capacitaciones para el desarrollo y la gestión de la pesquería que, finalmente, fue aprobado por el Consejo Federal Pesquero.

El proyecto consta de una serie de seminarios y talleres orientados a la instrucción y la práctica de aspectos relacionados con el trabajo que realizan pescadores artesanales de Tierra del Fuego.

De esta manera, se busca instruir al personal que interviene en la gestión pesquera de la Provincia, como así también a los interesados en el desarrollo pesquero fueguino.

Entre los temas que se desarrollarán durante seminarios y talleres desde las primeras semanas de septiembre, se destacan temáticas orientadas al conocimiento de las artes de pesca que se asocian a la conservación del medio ambiente, y a las directrices de la pesca responsable de tecnología pesquera y manejo de capturas a bordo. Además, se formará a los pescadores en la higiene y las condiciones de seguridad de los propios trabajadores de la pesca.

Asimismo, se brindarán capacitaciones sobre procedimientos sanitarios para el tratamiento y la comercialización del pescado fresco, favoreciendo la comercialización de las capturas en el mercado interno.

El dirigente sindical también explicó que se abordarán temáticas sobre las principales especies de la región y las clases de captura, ya que Tierra del Fuego no solamente tiene centolla y centollón sino que "hay diversas especies que pueden ser explotadas y trabajadas tanto en el mercado interno como externo", aseveró.

Por su parte, el subsecretario de Desarrollo Sustentable y Ambiente de la Provincia, Eduardo Bauducco, remarcó la importancia de este proyecto asegurando que "genera capital humano para el desarrollo de actividades pesqueras", así como ofrece "herramientas de trabajo que puedan ser replicadas para el trabajo real".

El acto inaugural del programa de capacitaciones para el desarrollo y la gestión pesquera, se llevará a cabo en las instalaciones de la Universidad Tecnológica Nacional en Ushuaia (Perito Moreno 1415) el próximo lunes 5 a las 18:00, y contará con la presencia de autoridades provinciales, municipales y de la Casa de Estudios Superiores.



## Perfil de la primera mujer titular de la Confederación Sindical Mundial (CSI)

Por Adolfo Rocasalbas (Agencia Telam)

Burrow, una de las máximas exponentes sindicales a nivel mundial, nació el 12 de diciembre de 1954 en Warren, Nueva Gales del Sur; fue presidente del Consejo Australiano de Sindicatos (ACTU) entre 2000 y 2010 y la primera mujer en ser titular de la CSI.

De tradición familiar obrera, se graduó en la Universidad de NSW en 1976 y ejerció la docencia en los '80, lo que le permitió participar en el New South Federation de Maestros de Gales y, luego, fue titular de la Bathurst Consejo Sindical y Laboral.

Antes de alcanzar la presidencia de la ACTU, en 2000, también fue jefa de la Unión Australiana de Educación (AEU) en 1992.

Burrow fue electa secretaria general de la CSI en junio de 2010, pero ejerció de forma previa su presidencia a partir de su fundación en 2006 y, del mismo modo, fue la primera mujer en conducir la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL), precursora de la CSI, desde 2004.

Al asumir la CSI subrayó "la necesidad de participación femenina en los sindicatos" al afirmar: "Soy una guerrera de la mujer".

Convocó a las mujeres a trabajar para garantizar su inclusión en el lugar de trabajo y en los gremios; aseguró que "las luchas de las mujeres se manifiestan en el seno familiar por la independencia y, luego, en el empleo por los derechos y la igualdad de oportunidades", y explicó que también ocurren en los sindicatos para acceder a la representación dirigenal.

"La participación de la mujer es un mandato moral en la democracia y un baluarte contra el fundamentalismo y la opresión, lo que debe ser una prioridad para la CSI", dijo entonces.

Burrow también es copresidenta honoraria del "Proyecto Mundial de Justicia", que procura encabezar "un esfuerzo global y multidisciplinario



## ENCUENTRO CON GERARDO MARTÍNEZ Y HUGO MOYANO SHARAN BURROW (CSI) Y VÍCTOR BAEZ (CSA) SE REUNIERON CON LA CGT RA

En la sede de la CGT RA. Hugo Moyano. Secretario General y Gerardo Martínez. Secretario de Relaciones Internacionales, recibieron a Sharon Burrow, Secretaria General de la Confederación Sindical Internacional (CSI) y a Víctor Baez, Secretario General de la Confederación Sindical de Las América (CSA). en un encuentro con agenda abierta en el que se trataron diversas cuestiones claves y comunes en el marco de la agenda sindical internacional.

Acompañaron a Moyano y Martínez en su encuentro con las máximas autoridades sindicales de América y el mundo. Juan Carlos Schmid, Julio Piumato. José Luís Lingeri. Noé Ruiz y Enrique Venturini entre otros miembros del Consejo Directivo de la Central Obrera Argentina.

La crisis económica en Estados Unidos y Europa, el éxito del modelo económico, productivo y laboral de la Argentina, el impulso a una estrategia global de defensa de los derechos laborales, sociales y sindicales de los trabajadores y la fortaleza del modelo sindical argentino, fueron algunos de los lemas centrales de la reunión.

Hugo Moyano abrió el encuentro agradeciendo la presencia de los dirigentes extranjeros en la CGT RA y manifestando su reconocimiento a la importante labor que desarrollan, además de asegurar el acompañamiento de la central obrera argentina en las causas que, a nivel internacional, el movimiento sindical lleva adelante en defensa de los derechos laborales y el trabajo decente.

Por su parte. Gerardo Martínez, puntualizó sobre la necesidad de generar estrategias sindicales globales que posibiliten fortalecer las representaciones gremiales en el mundo, especialmente en aquellos países más vulnerables en materia de defensa de los derechos laborales. En ese sentido enfatizó que " es necesario fortalecer los niveles de sindicalización en el mundo. El mundo globalizado. la concentración de la riqueza y el poder económico y financiero son elementos que atentan contra la fortaleza de la representación sindical porque, decididamente, no quieren a los gremios. Frente a ello, debemos apostar al fortalecimiento de la presencia sindical, ya que sin ella, la desprotección de los trabajadores es absoluta. Debemos darnos la posibilidad cierta de debatir en todos los foros mundiales estos temas, porque el debate enriquece la estrategia y la calidad de representación, y así el sindicalismo se hace mas fuerte."

Sharan Burrow coincidió con el análisis de Martínez y agregó que " hay que exigir que los gobiernos del mundo generen empleo decente, respeten los convenios colectivos de trabajo e inviertan en industrias como la construcción, que agregan valor y generan empleo genuino "y agregó "el sistema de la globalización no funciona para la clase trabajadora. Se requiere de una visión económica y social alternativa de ese esquema y enfatizó que " esa alternativa pasa por el actual modelo argentino, basado en el crecimiento del empleo, de los ingresos y en la distribución de la riqueza."

Finalmente, Víctor Báez sostuvo que la CSA trabaja " para que dejen de existir los sindicatos de empresa y sean reemplazados por los de rama' como sucede en la Argentina y agregó que " los trabajadores argentinos pueden sentirse orgullosos de el nivel de las prestaciones y servicios que le ofrecen sus sindicales y. especialmente, de sus obras sociales"

para fortalecer el Estado de derecho para el desarrollo de las comunidades de oportunidades y la equidad".

La CSI que conduce es la organización más grande en el mundo sindical y nació el 1 de noviembre de 2006 en Viena de la fusión de la CIOSL y la Confederación Mundial del Trabajo (CMT).

Representa a 175 millones de trabajadores a través de 311 organizaciones afiliadas en 155 países y, el ex secretario general de la CIOSL, Guy Ryder, conservó ese cargo en la CSI.

El Consejo de Administración tiene 70 miembros y 8 escaños adicionales para los jóvenes y las mujeres y, un Consejo de Global Unions, se conformó en el Congreso constitutivo de la CSI de forma conjunta con las Federaciones Sindicales Internacionales y la Comisión Sindical Consultiva ante la OCDE (TUAC).

"El Consejo permitirá movilizar a los miembros en torno de las iniciativas políticas y estratégicas y las acciones para hacer frente a las fuerzas globales que actúan contra los intereses de los trabajadores y sus familias", sostuvo entonces Ryder.

El segundo Congreso de la CSI se realizó entre el 21 y 25 de junio de 2010 en Vancouver, Canadá, en el que Burrow -entonces presidenta de la CSI- fue elegida secretaria general, por lo que dimitió a la conducción del Consejo Australiano de Sindicatos. El Pan-Europeo del Consejo Regional (PERC), una organización gremial que funciona dentro de la CSI, nació el 19 de marzo de 2007 y está integrado por 87 centrales sindicales nacionales.



# Nueva sede

La FeMPINRA dejó inaugurada su sede en San Antonio Oeste, una necesidad que se venía plasmando en esa zona y que abarca a los trabajadores de los gremios adheridos a la Federación con la representatividad que estaban necesitando.

Los integrantes del Consejo Directivo que regularmente visitaban el lugar entendieron la necesidad de los trabajadores locales en virtud del inminente comienzo de una nueva temporada para que tuviesen el soporte imprescindible a la hora de las negociaciones.

Daniel Lewicki y Marcelo Dávila, responsables de la puesta en marcha de la sede por mandato del Consejo, aprovecharon la oportunidad para ratificar en sus cargos a los compañeros y a la vez nombrar nuevos paritarios en función de la actividad.

Esta inauguración de la sede acrecienta el contacto permanente y a la vez tiene a todos juntos en el día a día con el tratamiento de los temas cotidianos y/o la problemática que pudiese surgir por problemas propios de la actividad.





# PUERTOS ARGENTINOS



# El Chaco incorporará las primeras barcazas

El gobernador Jorge Capitanich y el Ministerio de Defensa de la Nación rubricaron un convenio marco para la construcción de las primeras 20 barcazas que formarán parte de la flota fluvial propia que operará la Compañía Logística del Norte S.A.

La Provincia del Chaco rubricó con el Ministerio de Defensa de la Nación un Convenio de Colaboración Institucional para la construcción de las primeras 20 barcazas que pasarán a formar parte de la flota fluvial provincial, con el objetivo de dotar a la Compañía Logística del Norte S.A. (COLONO), de la infraestructura adecuada para el transporte de los bienes producidos en el Chaco.

El acto realizado esta tarde en el Centro Tecnológico del Puerto de Barranqueras estuvo encabezado por el gobernador Jorge Capitanich, en compañía del vicegobernador Juan Carlos Bacileff Ivanoff, y el ministro de Defensa de la Nación, Arturo Puricelli, además de autoridades de Talleres Navales Dársena Norte (TANDANOR), empresa estatal nacional que fabricará las barcazas.

“Para tener capacidad competitiva en materia de logística es imprescindible tener buena infraestructura. La hidrovía es una precondición y el puerto también, pero es preciso transportar los productos y para eso necesitamos barcazas y remolcadores”, explicó el primer mandatario chaqueño. Por eso consideró que, en la búsqueda de alternativas para conformar la flota propia, “es una excelente idea tener una sinergia estatal”.

Además de las barcazas tipo BOX y tipo RAKE que se construirán en TANDANOR, el acuerdo marco prevé también la adquisición de buques remolcadores de empuje que conformarán una flota de transporte de carga fluvial y la instalación en el Chaco de un taller de construcción naval, a partir del cual se prestarán servicios de reparación y puesta a punto de barcazas y buques remolcadores.

El convenio marco rubricado esta tarde contempla el programa de construcción de 20 barcazas durante el período 2012-14, con una inversión global de 28 millones de dólares y un esquema de financiación que conjuga varias fuentes como la securitización del flujo de fondos de la operatoria de COLONO y aportes provinciales.

“La idea es que una empresa estatal como TANDANOR provea a otra empresa estatal como COLONO para generar logística de transporte y abaratar los costos para el productor”, subrayó Capitanich. En tanto, Puricelli aseguró que “es una decisión trascendental para la Argentina de los próximos tiempos”.



De esta manera, el ministro de Defensa aseveró que el crecimiento registrado por el país en los últimos años demanda ahora una estructura de servicios. “En el Chaco hemos visto que el incremento de la producción y el trabajo indudablemente la están colocando como una de las provincias de mayor potencial del Norte y de la Argentina”, enfatizó.

## Logística integrada para la reducción de costos

Capitanich subrayó la importancia estratégica de COLONO, ya que pretende integrar la infraestructura del Puerto de Barranqueras con el actual Centro de Acopio y Embarque que ocupa la estructura de la ex Junta Nacional de Granos.

“Sumando este esfuerzo necesitamos transportar los productos que la Provincia genera y los que consume, abaratando sus costos de transporte”, remarcó el gobernador, al tiempo que destacó el impacto positivo que la reducción de los valores de comercialización tiene en los ingresos de la población y en la rentabilidad del productor.

En ese orden ponderó las ventajas comparativas de la Provincia al estar ubicada en el corazón de la Cuenca del Plata y al ser también eje del corredor bioceánico Atlántico-Pacífico y nervio central de las comunicaciones del MERCOSUR. Por eso recordó la relevancia estratégica de la Hidrovía Paraná-Paraguay, que une Palmira con Puerto Cárceles y que hoy tiene obras en ejecución

para otro tramo estratégico desde Confluencia al Norte.

“Creemos que, para el primer cuatrimestre del próximo año, la hidrovía estará concluida”, estimó Capitanich. Al mismo tiempo recordó el proceso de inversión para recambiar las grúas del Puerto de Barranqueras y colocar otras de mayores dimensiones y velocidad de carga.

Por otra parte, el gobernador valoró la reactivación del Ferrocarril Belgrano Cargas, con las obras de recambio de vías en una extensión de 160 kilómetros y la meta de llegar a 300 kilómetros, de manera que el transporte circule a mayor velocidad. “Si tenemos barcazas y remolcadores, un puerto funcionando y un sistema de almacenaje en condiciones, tendremos una logística integrada de buena calidad, que es el preludio para radicaciones industriales”, concluyó.

## El programa 2012-14

“Hoy estamos gustosamente firmando con el gobernador la construcción de estos primeros 20 lanchones de transporte para atender las necesidades de la producción de la región y comprometernos a ejecutarlos en el menor tiempo posible”, anunció a su turno el ministro Arturo Puricelli.

Así, precisó que el programa contempla la construcción de cuatro barcazas durante el año 2012, mientras que en el 2013 se ejecutarán 12 unidades y otras cuatro en los primeros meses del 2014. “Estamos muy a gusto en esta Provincia pujante, en pleno crecimiento y transformación”, destacó el funcionario nacional.

Luego recordó que “históricamente este Puerto de Barranqueras tuvo una actividad productiva muy grande, que ahora este Gobierno está recuperando con mucho acierto”. Nosotros, desde la Nación, vemos (a este lugar) como la gran alternativa para esta Argentina del futuro”, afirmó.

## Los mecanismos de financiamiento

Luego, el gobernador Capitanich explicó uno de los principales mecanismos para financiar la construcción de las barcazas. Será a través de la securitización de contratos que COLONO

firme a futuro con compañías de primera línea. “Podremos descontar con el Banco de la Nación Argentina; ya hemos hablado con el presidente y su directorio”, adelantó.

Ese descuento de los contratos permitirá a la Provincia adelantar flujos de fondos para que TANDANOR pueda construir y entregar las barcasas a la Provincia. “Es un círculo virtuoso donde el Estado interviene, promueve mecanismos de financiamiento y garantiza la ejecución de la infraestructura”, resaltó Capitanich.

De esta manera aseguró que la Provincia ganará competitividad en el transporte fluvial con remolcadores y barcasas propias. “Necesitamos 60 barcasas, pero si podemos hacer primero más de 20 mucho mejor”, indicó.

### Empresa recuperada, trabajo argentino

El ministro de Defensa destacó durante su discurso la posibilidad de ofrecer, a través de la estatal TANDANOR, una solución adecuada a las necesidades del transporte fluvial de

esta región. “Esta es una empresa nacional que nuestro Ministerio de Defensa, con la conducción de la presidenta de la Nación, recuperó para la Argentina”, enfatizó Puricelli. Recordó en ese sentido que TANDANOR, junto a la fábrica de submarinos Almirante Storni, fueron privatizadas por gestiones anteriores y, en consecuencia, el destino que les esperaba era el aprovechamiento de los espacios estratégicos que ocupan para el emplazamiento de algún centro comercial. Hoy, ambas conforman el Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR), pilar en la industria naval dedicado principalmente a la construcción, reparación y mantenimiento de todo tipo de unidades para el transporte marítimo y fluvial, a la producción de barcasas para el transporte de productos agrícolas e industriales, así como a la construcción de remolcadores de empuje de barcasas fluviales.

### Los presentes

Estuvieron presentes en el acto y rubricaron el acuerdo, por parte del Gobierno del Chaco,

el gobernador Jorge Capitanich; el ministro de Economía, Industria y Empleo, Eduardo Aguilar y el ministro de Infraestructura y Servicios Públicos, Omar Judis. En tanto, por parte del Ministerio de Defensa de la Nación lo hicieron su titular, Arturo Puricelli y el jefe de Gabinete del área, Carlos Esquivel Espejo. En representación de Fiduciaria del Norte firmaron el convenio, el presidente de la entidad, Patricio Fiorito y el gerente Ejecutivo del Fiduciario de Fondo Fiduciario de Inversión y Asistencia a la Producción Regional, Andrés Costamagna. En tanto, por TANDANOR rubricaron el presidente de la firma, Mario Nallib Fadel y el director Titular, Carlos Mino Humada.

A la vez, estuvieron presentes el ministro de Gobierno, Juan Manuel Pedrini; el administrador del puerto de Barranqueras, Roberto Benítez; autoridades de la Prefectura Naval Argentina y representantes de la Cámara de Exportadores del Chaco.

**Fuente: Chaco Día por Día - Resistencia**



## Nuevas grúas el Puerto de Barranqueras

Entraron en servicio dos nuevas grúas y se habilitará la ampliación del área de transferencia de cargas. El interventor asegura que está todo listo para esperar y embarcar la producción de la cosecha de granos.

El interventor del Puerto de Barranqueras, Roberto Benítez, aseguró que esa estación estará al tope de su operatividad disponible a fin de año, cuando coincidan el ingreso del resultado de la cosecha de granos de la región y la puesta en servicio del nuevo equipamiento para carga y descarga.

La última novedad trascendente desde el Puerto fue la imposibilidad de operar debido al escaso calado derivado de una bajante del nivel de agua del río Paraná y de las demoras en las tareas de dragado por averías en las dragas. Por esta situación, durante unos meses no se pudo aprovechar la carga máxima de las barcasas, lo que hizo que los transportistas no comprometieran cargas en Barranqueras, obligando a los operadores chaqueños a embarcar desde el puerto de Corrientes, con el consecuente incremento en el flete.

Según Benítez, esa situación quedó en el pasado, y celebró la ventaja que se ha conseguido, después del dragado frente el

muelle, que hoy ronda entre los 14 y los 15 pies, lo que permite operar con total normalidad la carga. A esto le sumó la creciente estacional del río, consecuencia de los deshielos y de la secuencia de lluvias en la alta cuenca.

La actual situación permitió programar para los próximos días el ingreso de portacontenedores que hasta ahora habían sufrido las dificultades del escaso calado del riacho.

### Más grúas y silos

Benítez sostiene que desde fines de noviembre con la puesta en funcionamiento de dos nuevas grúas, el puerto entró en una etapa muy diferente, sobre todo por el incremento de su capacidad para operar contenedores. Con este mismo objetivo, dijo que se está trabajando en la ampliación de la playa de transferencia de cargas y se están construyendo nuevos galpones.

El funcionario admitió que el plan para almacenar granos a cielo abierto, en contenedores australianos, no dio los resultados esperados, por lo que ahora todo el almacenaje se realiza en silos de la Compañía Logística del Norte (Colono), en la ex Junta Nacional de Granos, mientras el puerto construye su propio silo con capacidad para 4.500 toneladas.

### Centro tecnológico

Roberto Benítez consideró como una necesidad, reubicar el Centro Recreativo, Científico y Tecnológico, que depende de la Subsecretaría de Ciencia y Tecnología y que funciona en uno de los galpones del Puerto. Con la recuperación de la actividad portuaria, esta institución quedó emplazada en el centro del área de transferencia de cargas, donde interviene el transporte ferroviario, camiones y maquinarias.

Para Benítez, esto conlleva un alto riesgo para quienes asisten a las actividades educativas propuestas por esa institución, mayormente niños en edad escolar, que deben caminar en medio del tránsito pesado, ya que es muy difícil tomar medidas que garanticen su seguridad.

El Centro ocupa ese lugar desde su creación en 2007, durante el gobierno de Roy Nikisch, y los convenios para la utilización del espacio están sobradamente vencidos, a tal punto que la autoridad del puerto ya ha firmado nuevos acuerdos con compañías que operan en el Puerto, y que lo destinarían al almacenaje de carga.

**Fuente: Primera Línea - Resistencia**

# Sorprendió el trabajo de la draga de Vías Navegables para preservar a Barranqueras

El presidente de la Cámara de Economía Exterior del Chaco, Luis Ocampo, informó que “se llevaron una sorpresa con el equipamiento, el apoyo logístico de tierra y los recursos humanos de Vías Navegables”, por lo que su cámara no descartó que el organismo en un futuro cercano se encargue del dragado del riacho Barranqueras.



Ocampo reconoció que “Vías Navegables tiene una pésima imagen, pero con las últimas asignaciones presupuestarias puso en operaciones dragas, y no son las que vimos dos años atrás”.

Con esta nueva información la cámara presentará un informe final donde expondrán las opciones, entre ellas, trabajar con las dragas de la Nación mientras la empresa Hidrovía SA sigue con los trabajos desde Santa Fe hasta Confluencia.

Pero Ocampo también destacó que “la opinión final la adoptarán luego de conocer la infraestructura de la otra parte, Hidrovía, porque quieren escuchar las dos campanas”.

A su vez señaló que “Hidrovía está trabajando con las tareas asignadas, desde Santa Fe al Norte. En el caso puntual en Barranqueras no desarrolla ninguna labor pese a que la idea era que ingrese cuando antes”.

### Sacar la producción por el puerto

En tanto, Ocampo señaló que la mayor preocupación de los exportadores es que “toda la producción del Chaco pueda canalizarse en su gran mayoría por el puerto de Barranqueras. Todos sabemos que presenta sus dificultades cuando tiene una bajante pronunciada, que fue lo que provocó la vez pasada que los contenedores con carbón no pudieran partir como estaba previsto”.

“A partir de ese momento nosotros empezamos a tomar contacto con cada una de las instituciones para elegir la mejor opción para mantener al puerto operable. En su momento la idea era que ingrese Hidrovía, que es una firma privada, para que se haga cargo del dragado del riacho Barranqueras, y en ese sentido estuvimos trabajando”, explicó.

“Con las primeras informaciones que tuvimos empezamos a evaluar que es más complejo de lo que nos imaginamos. Y seguimos haciendo un análisis de todas las alternativas para poder proponer cual es la más razonable”, aseguró.

“Hoy estamos concentrados en resolver esta situación, analizaremos todas las opciones en la mano para definir la mejor opción. Porque la empresa privada puede resultar una opción muy conveniente pero a un costo que a lo largo nos terminará perjudicando”, mencionó.

### Comparación con Corrientes

Por otra parte Luis Ocampo comparó la infraestructura de la terminal chaqueña con la correntina. “Si nosotros tuviéramos un riacho navegable todo el año el puerto de Corrientes no tiene razón de ser por varios motivos. Es un excelente puerto pero quedó en medio de la ciudad y los canales de acceso no son los mejores. Tiene solo 200 metros de muelle lo que hace que operativamente no pueda estar posicionado”, determinó.

“En cambio Barranqueras tiene 700 metros de muelle con espacios para crecer y en la provincia hay una visión estratégica con respecto a desarrollar un polo logístico donde estará integrado la parte fluvial con los trenes y con lugares de acceso para camiones. Este complejo no lo tiene cualquiera por eso Barranqueras siempre es un potencial enorme, hay que ponerlo a trabajar”, propuso.

“El puerto está trabajando con cereales sin impedimentos de ningún tipo, pero como planteé en su momento a las autoridades, el problema no es hoy que tenemos una situación de creciente normal”, ilustró.

**Fuente: Norte - Resistencia**

# Cumpleaños con anuncios

La terminal bonaerense celebró 18 años de autonomía y comunicó el final de las obras del puerto de Louis Dreyfus

El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, el primer puerto autónomo de la provincia de Buenos Aires, festejó el 1° de este mes 18 años. "El Consorcio fue creado para un escenario global, al que le agregamos valor y calidad a los productos que se importan o exportan desde aquí", destacó durante la cena de celebración Jorge Otharán, presidente del consorcio, acompañado por el intendente, Cristian Breitenstein, y el subsecretario de Actividades Portuarias, Luis Abot.

"Bahía Blanca ofrece amplios servicios y alternativas de operaciones, con salida directa al océano. Es un puerto ideal para radicar inversiones privadas y públicas", señaló Abot. Durante el encuentro, se destacó el fin de obras del nuevo puerto de la cerealera Louis Dreyfus Commodities, que demandó una inversión de 250 millones de pesos. Se trata de un puerto de embarque cerealero con capacidad para buques de hasta 270 metros de eslora e infraestructura para descarga de camiones y vagones, y silos con capacidad de 100.000 toneladas. La planta se encuentra en un terreno de 24 hectáreas concesionadas por 30 años en la zona de Cangrejales. Se trata de la primera etapa de un proyecto mayor cuya próxima inversión, estimada en 650 millones de pesos, se usará para ampliar la capacidad de almacenaje e instalación de una planta de molinera de soja y girasol. También se mencionó el comienzo de obras de la minera Vale, que ya cuenta con la autorización para la ejecución del Plan de Trabajo. Dicho plan fue presentado por la empresa Potasio Río Colorado, subsidiaria de la brasileña Vale para la construcción del puerto Potasio Río Colorado. Las instalaciones se levantarán en 35 hectáreas y las tareas de movimiento de suelo demandarán diez meses. Mientras se construyen las instalaciones -incluyendo el muelle de embarque, cuyas obras comenzarán en 2012 y terminarán en 2013-, Vale prevé picos de demanda de mano de obra que oscilarán entre 1200 y 1400 personas.

## Movimiento

Asimismo, el Ministerio de la Producción de la provincia de Buenos Aires informó que el movimiento por sus puertos creció un 5,3% en lo que va del año, respecto de igual período de 2010, con una operación total de 29 millones de toneladas.

El titular de la cartera, Martín Ferré, destacó que la provincia está "planificando un sistema portuario integrado que crea más posibilidades para la exportación e importación de nuestros productos". Según un informe elaborado por el Ministerio a través de su Subsecretaría de Actividades Portuarias, en lo que va del año el movimiento de mercaderías en los puertos alcanzó 29.085.653 de toneladas.

De ese total, un 24,3% correspondió a combustibles líquidos y gases, y un 21,7% a cereales y oleaginosas. En tercer lugar se ubicó el petróleo crudo (17,0%). El 90% del total de movimientos estuvo concentrado en los puertos de Dock Sud (30,9%), Bahía Blanca (23,7%), Coronel Rosales (16,7%), Quequén (11%) y San Nicolás (8%).



El puerto es clave en la regasificación de GNL.  
Foto: Gentileza Puerto Bahía Blanca

El Ministerio de la Producción tiene bajo su órbita a los puertos de Dock Sud, del Paraná inferior y de Coronel Rosales -cuya administración y explotación ejerce directamente- como también a los otros 5 puertos bonaerenses administrados por consorcios: Mar del Plata, Quequén (Necochea), Ingeniero White (Bahía Blanca), La Plata y San Pedro..

## Aires nuevos en el puerto

Hugo Borelli queda al frente del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, como flamante presidente del ente, tras ser elegido por su antecesor, Jorge Otharán, quien estará al frente de la subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires. Valentín Morán, sigue como Gerente General del puerto bahiense.

Hugo Borelli ocupará la presidencia del Consorcio de Gestión del Puerto, en lugar de Jorge Otharán, quien luego de cuatro años de gestión, deja las funciones para asumir como Subsecretario de Puertos de la Provincia de Buenos Aires, con rango de Viceministro.

Mientras que el actual intendente de Bahía Blanca, el Dr. Cristian Breitenstein es el nuevo Ministro de Producción de la Provincia. El Dr. Jorge Otharán afirmó "complementaremos lo que hemos hecho en el puerto de Bahía Blanca, con una visión ampliada, pensando que la provincia de Buenos Aires aporta el 40 por ciento del producto bruto interno a la estructura nacional."



# La AGP impulsa reuniones de trabajo con los referentes del sector

El puerto de Buenos Aires se reinventa y actualiza su infraestructura  
Mayor calado y nuevos muelles son indispensables para mantener el nivel de competitividad en la región.

El puerto de Londres, que en el siglo XIX manejaba los hilos del comercio mundial, hoy desapareció del mapa. Rotterdam, en Holanda, es la principal terminal portuaria de Alemania y de Francia. Esta realidad muestra que la eficiencia y la constante superación marcan la supervivencia de los enclaves portuarios en el planeta.

Consciente de esta realidad, y con visión de futuro, la Administración General de Puertos (AGP) impulsa, desde principios de año, una serie de reuniones con los principales referentes del sector de transporte, logístico y comercio exterior, con el fin de trazar un plan estratégico que permita la superación constante del Puerto de Buenos Aires.

Bajo tal estrategia, AGP invitó a Buenos Aires a Ricardo Sánchez, director de Transporte de la Unidad de Servicios de Infraestructura (UIS), de la Comisión Económica para América Latina (Cepal). El especialista había declarado recientemente que en el mundo el calado a 10 metros era antiguo y que la actividad portuaria llega a triplicar la tasa de crecimiento anual de las economías. Por lo tanto, los puertos debían duplicar su capacidad cada cinco años.

Sánchez, expuso sus reflexiones en el auditorio del Centro de Navegación, ante empresarios marítimos, portuarios, cargadores, sindicatos y autoridades portuarias. Allí explicó que en 1998, Buenos Aires ocupaba el primer lugar en el movimiento portuario de América latina, y que dese entonces viene retrocediendo hasta ocupar el quinto lugar en la actualidad.

Buenos Aires debe asumir el desafío de duplicar su capacidad operativa en los próximos años. Los buques que llegan poseen cada vez más calado. No actualizarse será perder soberanía porque los tráficos se generaran en otra parte. Además, los transbordos encarecerán la logística y el precio final de los productos, sentenció el especialista.

Oscar Vecslir, interventor de la AGP, aprovechó el foro de análisis para exponer los planes de crecimiento del Puerto de Buenos Aires.

“Todas las terminales elevaron su proyectos de inversión y expansión. En todos los casos se contemplan muelles a 40 pies de calado y reingeniería general de los espacios portuarios”, comentó el funcionario.

### Pronta respuesta

Desde la AGP, esperan para estos días una respuesta desde la Secretaría de Transportes y el Ministerio de Infraestructura. Así se eliminaría la incertidumbre de los trabajadores, al permitir los planes comerciales de las terminales, y sobre todo, la continuidad de la Terminal 5, cuyo contrato de concesión está próximo a vencer. En función de ese esquema, se prevé una propuesta de trabajo para la Terminal 6.

Puerto Nuevo cuenta con una gran ventaja. Sus tres concesionarias son líderes a escala mundial. Hutchinson (Terminal 5), APM (Terminal 4) y Dubai Ports (Terminales 1, 2 y 3) figuran entre las cinco operadoras portuarias más importantes del planeta y ya expresaron

públicamente su vocación de invertir para potenciar el futuro del principal puerto de la Argentina.

El reto de Buenos Aires es arrancar estas obras cuanto antes para competir en una región que ya entendió la necesidad de actualizar sus puertos. Santos está a punto de llegar a 16 metros de calado, con perspectivas de alcanzar los 17 metros en 2018. Río de Janeiro, Santos, Itajaí y Río Grande también están en proceso de profundización.

Al mismo tiempo, habrá que resolver la intrincada cuestión de los accesos terrestres junto con una mayor presencia del ferrocarril. Por los recientes pasos dados, la AGP se muestra a la altura de tamaño desafío. Resta esperar que los tiempos administrativos y burocráticos no demoren la ejecución de los distintos planes de expansión e inversión ya presentados. De esa forma, en poco tiempo más el puerto de Buenos Aires tendrá un nuevo mapa.

A grandes rasgos, Bactssa impulsa la construcción de un muelle totalmente nuevo en el quinto espigón, que deberá soportar el día de mañana 15 o 16 metros de calado, y también las nuevas grúas de gran porte a instalarse.

Por su parte, TRP piensa en el relleno que le posibilitará unir las terminales 1 y 2 con un nuevo muelle frontal. En APM Terminals apuntan a extender la superficie operativa sobre el terreno ocioso que actualmente posee Terbas.

## Más actividad en los puertos de la Provincia

La actividad en los puertos de la Provincia creció, en los dos primeros cuatrimestres del año, (hasta el mes de agosto) el 5,3% con respecto al mismo período del año último, al registrarse un movimiento de mercaderías de más de 29 millones de toneladas.

Según un informe elaborado por la cartera productiva provincial, a través de su subsecretaría de Actividades Portuarias, en lo que va del año, el movimiento de mercaderías en los puertos alcanzó los 29.085.653 toneladas, 5,3% más que en igual período de 2010.

De los 29,1 millones de toneladas de mercaderías que transitaron por los puertos de la Provincia, el 24,3% correspondió a combustibles líquidos y gases y el 21,7% a cereales y oleaginosas.

# Una mayor protección para los trabajadores

El puerto de Buenos Aires cuenta con un servicio de helicópteros sanitarios  
Modena Air Service firmó un convenio con Ivetra para el sistema TAP. Abarca un radio de 150 kilómetros de las terminales.

El Instituto Verificador del Transporte (Ivetra) firmó con la empresa Modena Air Service un convenio por el cual incorpora la intervención de helicópteros sanitarios al Sistema Transporte Argentino Protegido (TAP). De esta manera, ante cualquier tipo de accidentes que pongan en riesgo vidas en un radio de 150 kilómetros de las terminales portuarias de Buenos Aires, se aplicará el Servicio de Emergencias Médicas con helicópteros, conocido mundialmente como HEMS.



“Lo más liviano que operan los trabajadores en las terminales portuarias pesa tres toneladas. De allí la importancia de contar con un sistema moderno y eficaz para actuar frente a los accidentes graves que pueden producirse. A esto, se suma una tarea permanente de prevención a la que estamos avocados”. Con estas palabras, Gustavo Figuerola, presidente de la Cámara de Terminales Portuarias de Buenos Aires, dejó en claro la importancia de la medida que estaban tomando.

A su lado, Cristiano Ratazzi, presidente del Gruppo Modena, aclaró las ventajas de esta modalidad.

“Frente a una actividad con tantos riesgos, que se desarrolla en una ciudad densamente poblada, contar con el servicio de helicópteros sanitarios es una gran ventaja. Por aire, no solo se llega rápidamente al lugar del siniestro, además, el accidentado

no es trasladado al hospital más cercano como hace una ambulancia, sino al que esté en mejores posibilidades de atenderlo. Seguramente en un tiempo, cuando hagamos el balance, nos felicitaremos por las vidas salvadas”, señaló el directivo.

En el evento, llevado a cabo en la Terminal de Cruceros “Quinquela Martín”, se exhibió un helicóptero de Modena Air Service, con su cuerpo de paramédicos y su unidad de apoyo en tierra, y se explicó el alcance del servicio clave para salvar vidas de personas dentro de la primera hora de un accidente.

## La ora de oro

“Existe un momento que es definido como la hora de oro. Si dentro de los primeros sesenta minutos el accidentado grave es atendido, sus chances de sobrevivida aumentan potencialmente”, resaltó Ratazzi.

Para Gustavo Damiani, director de Ivetra, “con este paso, el TAP suma más servicios a dos meses de su implementación. De esta forma, se mejora el sistema integral de protección del transporte, la carga, los contenedores, y todos los recursos humanos involucrados”.

El directivo aclaró que si bien el TAP es optativo, “5.000 empresas ya compraron certificados, y la cobertura supera el 97% del movimiento informado de contenedores por los puertos de Buenos Aires y Dock Sud”.

Del funcionamiento del TAP participan Bureau Veritas, Ivetra, APC, Ace Compañía de Seguros, El Comercio Compañía de Seguros y el sistema es auditado por la Cámara de Importadores de la República Argentina (Cira). El TAP protege al contenedor por daños a terceros, por reclamo a los transportistas por daños y robos; y, además, cubre a los transportistas de los reclamos de las compañías de seguros por robo de carga. A futuro, existe el plan de extenderlo a otras estaciones portuarias de la Argentina que operen con contenedores.

Roberto Coria, secretario General del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina, reconoció las bondades del TAP y la implementación del nuevo servicio sanitario.

“Desde el campo laboral, le decimos a Ivetra, que cuentan con el apoyo de los trabajadores para implementar tan importantes iniciativas”. A la firma del convenio, también asistió el presidente de Ivetra, Gustavo Elías; Juan Corvalán, secretario General del Sindicato Unidos Portuarios Argentinos (SUPA);

Oscar Vecslir, interventor de la Administración General de Puertos (AGP), Diego Pérez Santiesteban, titular de la Cámara de Importadores de la República Argentina (Cira), Miguel Pascucci, presidente de la Cámara de Depósitos Fiscales Privados (Cadefip); Gustavo López, presidente del Centro Despachante de Aduanas; Roberto Barrero, gerente del Centro de Navegación, y autoridades de Swiss Medical Group y del SAME, entre otras personalidades.

## cia de Buenos Aires

En tercer lugar se ubicó el petróleo crudo, con el 17%.

Los puertos de Dock Sud (30,9%), Bahía Blanca (23,7%), Coronel Rosales (16,7%), Quequén (11%) y San Nicolás (8%), concentraron el 90% del movimiento total.

El ministerio de la Producción tiene bajo su órbita los puertos de Dock Sud, Paraná Inferior y Coronel Rosales, cuya administración y explotación ejerce directamente, como así también a los otros 5 puertos bonaerenses que son administrados por consorcios de gestión: Mar del Plata, Quequén (Necochea), Ingeniero White (Bahía Blanca), La Plata y San Pedro.

Fuente: La Nueva

# Gestiones oficiales ante el Fonplata para financiar el traslado portuario



El acto “protocolar” de cierre del año en la Bolsa de Comercio de Santa Fe se transformó de pronto en escenario de un contrapunto sin tensiones pero con aspiraciones y definiciones importantes: por un lado, el titular de la Bolsa de Comercio, Eduardo González Kees, señaló en límpido castellano que el Puerto es la obra más importante y estratégica del centro-norte de la provincia y demandó a las autoridades para que le den fuerte impulso; y por el otro, el ministro de Economía de ambas gestiones -la saliente de Binner, la entrante de Bonfatti- recogió el guante y se mostró seguro de que en 2012 comenzarán las obras reclamadas “o por lo menos estarán adjudicadas”. La importancia del tema quedó en evidencia pues en medio del largo balance del año que González Kees estaba leyendo ante unas doscientas personas -entre ellas dos ministros del actual gabinete y otros dos del que asumirá en unos días-, en un momento se refirió al tema del Puerto y sin perder la amabilidad de anfitrión, reclamó mayor ritmo al proceso de relocalización del Puerto. Luego, siguió con el balance.

Para sellar la comprensión plena del pedido, el ministro Sciara, en representación del gobernador Binner, tras el saludo protocolar, se abocó a tratar centralmente esta cuestión, señalando que el proyecto es anterior a su gestión y que hay burocracia nacional e internacional que lo frena. No obstante, al igual que González Kees, señaló a 2012 como el año en que por fin podrían comenzar las obras, o por lo menos adjudicarse.

Pareció, sin tensiones pero con firmeza de

ambas partes, que “Santa Fe”, representada por una de sus entidades emblemáticas -la Bolsa- le pedía al gobierno mayor ritmo y gestión para el proyecto; y que el gobierno renovó su compromiso y generó una suerte de autoemplazamiento, por lo menos para destrabar el actual proceso.

## El eje en el Puerto

“Me hubiera gustado -dijo textualmente González Kees- celebrar en el discurso de esta noche, el llamado a licitación para la construcción y concesionamiento del puerto, habida cuenta de que hace un año concluyó la etapa de llamado a manifestación de interés y data room. Sin embargo, esto no es posible aún. Está claro que todos los procesos se están realizando dentro de los plazos previstos. No obstante ello, se solicita a las autoridades provinciales y del Ente Administrador del Puerto, optimizar los tiempos de finalización del pliego licitatorio, la expropiación de las tierras, el llamado a licitación nacional e internacional y la adjudicación de la concesión a quien corresponda. Es el deseo de la Bolsa de Comercio que el año 2012 nos encuentre en este ámbito festejando el inicio de las obras en el nuevo emplazamiento”, expresó enfáticamente González Kees, mirando además a las autoridades que allí estaban.

Por su parte, y tras la salutación formal, el ministro Sciara se refirió también al tema: “Una obra emblemática para ustedes y también para nosotros es la ampliación del Puerto. Si a alguien le hubiera gustado festejar en este ámbito el traslado del puerto, es al gobierno”, expresó.

Recordó que es un proyecto “antiguo, de 2005”, y también se refirió a otros factores que impiden una rápida resolución del tema. “Podemos dominar nuestra burocracia -dijo- pero no la nacional o internacional, que existe, y es mucha. A pedido del gobierno nacional, estamos actualizando los datos del proyecto generado de 2005”, ejemplificó.

En la parte final de su alocución, indicó estar

seguro que “el 128º aniversario de la Bolsa - el año próximo- nos encontrará festejando el inicio o por lo menos la adjudicación de las obras, por las cuales estamos trabajando con mucho anhelo”.

El capítulo Puerto tuvo entonces su contrapunto: reclamo y respuesta; y un común deseo de comienzo de obras en 2012, con el agregado sutil de Sciara de que si ello no sucede “al menos” estarán adjudicadas las obras, lo que implica que en el año deberán apurar las otras, varias y complejas, decisiones sobre el tema.

## Significativa presencia de autoridades

Fue importante y significativa la presencia de autoridades, industriales, comerciantes y representantes de entidades de la ciudad y de la provincia. Estuvieron los ministros de Economía, Dr. Ángel Sciara; y de la Producción, Ing. Juan José Bertero; también dos futuros ministros del gabinete del gobernador electo Antonio Bonfatti: el licenciado Rubén Galassi -designado en Gobierno- y el CPN Julio Schneider -Obras Públicas-.

Concurrieron además el arzobispo de Santa Fe y titular de la Comisión Episcopal Argentina, Mons. José María Arancedo y el presidente del Consejo de Pastores Evangélicos, pastor Daniel Altare.

También estuvo el diputado nacional electo Omar Perotti e intendentes y presidentes de comuna de la región (entre ellos el de Laguna Paiva, Rodrigo Fernández; y el de Sauce Viejo, Pedro Uliambre). Fue privilegiado espectador del “capítulo Puerto”, el titular del Ente Portuario, Marcelo Vorobioff, presente en el encuentro.

La reunión se caracterizó por una fuerte presencia de empresarios de distintos sectores de la economía, entre ellos el titular de Fisce, la Federación que los nuclea en la provincia, el CPN Carlos Bertone.

*Fuente: El Litoral (Santa fe)*

## Desde el puerto de Santa Fe para el exterior

Como se había anunciado la segunda semana de octubre, arribó a la Terminal de Contenedores del Puerto de Santa Fe, la primera de las barcas de la línea regular que tocarán dicho puerto de ahora en más. Después de muchísimo tiempo para el puerto, y por gestiones que demandaron más de un año con reuniones llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria, se logró la confianza de los armadores y de la Línea

Feeder (Care Fluvial), para que incorporen en su ruta fluvial, al Puerto de Santa Fe, de manera sistémica.

Bajo esta modalidad queda demostrado, una vez más, la importancia de la articulación público-privado, y que deberá completarse con el apoyo de los exportadores e importadores de la ciudad de Santa Fe y la región, con el fin de que empiecen a utilizar nuevamente el puerto,

## Salieron del puerto 6.000 toneladas de trigo para exportación

Cuatro barcazas arribaron la semana pasada a la Terminal de Cargas con capacidad para 1.500 toneladas cada una, con el objetivo de ser cargadas con mercadería de exportación. La mercadería de Agricultores Federados Argentinos (AFA) se cargó desde los silos del Elevador del Puerto, dando comienzo a una operación por 18 mil toneladas.

Después de muchos años y por gestiones que demandaron más de doce meses con reuniones llevadas a cabo por la autoridad portuaria, se logró la confianza de los armadores y de la Línea Feeder (Care Fluvial), para que incorporen en su ruta fluvial al Puerto de Santa Fe, de manera sistémica.

Desde la provincia remarcan que "esto demuestra la importancia de la articulación público-privado", y que deberá completarse con el apoyo de los exportadores e importadores santafesinos y de la región, con el fin de que empiecen a utilizar el Puerto como salida o entrada natural de sus productos al exterior, permitiéndole eficientizar su cadena logística y mejorar su rentabilidad.

### La nueva gestión provincial y el compromiso con el Puerto de Santa Fe

Ante el comienzo de una nueva gestión, "el gobierno santafesino ratificó el compromiso de concretar en 2012 la relocalización del Puerto en un espacio a la vera del cauce principal del río Paraná, cerca del Túnel Subfluvial Uranga-Sylvestre Begnis, que une a Santa Fe con Paraná (Entre Ríos)", destacó una fuente gubernamental.

En tanto, según el sitio web local It10digital, éste compromiso lo sostuvo el ministro de Economía de la provincia, Ángel Sciarra, en un acto en la Bolsa de Comercio de Santa Fe e insistió, ante el reclamo empresarial, diciendo que: "Es una obra emblemática para ustedes y también para nosotros la ampliación del Puerto. Si a alguien le hubiera gustado festejar en este ámbito el traslado del Puerto, es al gobierno". Agregó luego que "Podemos dominar nuestra burocracia, pero no la nacional o internacional que existe, y es mucha. A pedido del Gobierno Nacional, estamos actualizando los datos del proyecto generado de 2005", aseguró el funcionario, ante los empresarios santafesinos.

La respuesta fue vinculada con una frase previa del presidente de la Bolsa, Eduardo González Kees, que señaló en su alocución que le hubiera gustado "celebrar en el discurso el llamado a licitación para la construcción y concesionamiento del Puerto, habida cuenta de que hace un año concluyó la etapa de llamado a manifestación de interés y data room ". Y agregó: "Sin embargo, esto no es posible aún. Está claro que todos los procesos se están realizando dentro de los plazos previstos. No obstante ello, se solicita a las autoridades provinciales y del Ente Administrador del Puerto, optimizar los tiempos de finalización del pliego licitatorio, la expropiación de las tierras, el llamado a licitación nacional e internacional y la adjudicación de la concesión a quien corresponda. Es el deseo de la Bolsa de Comercio que 2012 nos encuentre en este ámbito festejando el inicio de las obras en el nuevo emplazamiento". (Ver nota central en esta misma sección)

## Licitarán los nuevos muelles antes de fin de año

La conversión portuaria atravesará un paso más hacia la concreción de las obras que la Nación y la provincia de Santa Fe van a encarar de acuerdo al Masterplan para dotar a los muelles locales de infraestructura capaz de optimizar tiempos de carga y cambiar la cara de la logística en una inversión pública sin precedentes en la última década, después de años de una privatización fallida y de atravesar crudos momentos en los que se temió por la caída de la concesión a manos de Terminal Puerto Rosario, cosa que finalmente no sucedió.

Se pudo saber de fuentes calificadas que la Nación ya tiene casi listo el pliego para licitar la construcción de uno de los dos muelles nuevos con los que contará la actividad portuaria santafesina en manos privadas. La obra en sí consta de un muelle de 350 metros para compensar el que pierde la concesionaria Terminal Puerto Rosario (TPR), que incluye el relleno de la célebre dársena sur. Está previsto que la dársena sea rellena con arena refulada hasta alcanzar una cota superior a 6,00m, en una superficie igual a 13 Has. El área completa de relleno, es de 129.289 m2. La Nación invertirá en este muelle \$142 millones y el anuncio de la licitación sería inmediato.

En tanto, la provincia se hará cargo de otro muelle multipropósito de 350 metros de frente. La finalidad de ambos es reemplazar parte de la estructura centenaria y adaptarla al uso de grúas para agilizar las cargas. Se ejecutará en el marco de un Plan Plurianual en el que se invertirán 12 millones de pesos durante el primer año.

Según aseguraron fuentes confiables, la versión taquigráfica en la que el presidente del Enapro, Ángel Elías prometía a los legisladores que en 90 días la provincia licitaba su muelle se cumplirá. Pasó el tiempo y restan 45 días. Incluso hay versiones de que compartirían la misma ingeniería.

Para agregar más datos, fuentes cercanas a representantes de la actividad privada aseguraron que la concesionaria Terminal Puerto Rosario está trabajando a muy buen ritmo con barcazas, cargas generales y movimiento de contenedores. También que el personal portuario que trabaja está cobrando al día. Las señales parecen decir "actividad portuaria sobra".

**Fuente: Redacción ON24**

como salida o entrada natural de sus productos al exterior, permitiendo la eficiencia en su cadena logística y la mejora de su rentabilidad. Prueba de ello es que ya, en este primer ingreso, se cargarán contenedores de Miel rumbo a Francia, de exportadores entrerrianos, operación realizada por Logística Global S.R.L., empresa de nuestra ciudad.

El Ente Administrador Puerto Santa Fe, presidido por Marcelo Vorobiof,

continuará con la política comercial que permita potenciar el crecimiento del comercio internacional en la región, a través de la utilización de puerto local.

**Fuente: EAPSF**

# Habilitan llamado a licitación para dragado de

Se removerá 1 millón 200 mil metros cúbicos de arena en el acceso al puerto y se refulará sobre Popular, Bristol, Varese y Playa Grande. Se conoció que el presupuesto nacional 2012 asigna \$100 millones a la estación marítima local.



El intendente Gustavo Pulti, el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ricardo Lujan, y el secretario de Transporte de la nación, Juan Pablo Schiavi, firmaron el convenio que permitirá llamar a licitación para dragar el banco de arena en el acceso del puerto y su refulado sobre las playas.

Fue durante un acto que tuvo lugar este martes en la mañana en la Universidad Tecnológica Nacional del que también participaron el ministro de la Producción de la provincia de Buenos Aires, Martín Ferre, y el presidente del Consorcio Portuario Regional, Eduardo Pezzati.

En este marco, el jefe comunal manifestó que “hay una coherencia sistemática del gobierno de la nación, de la provincia y de la municipalidad cada uno con sus responsabilidades. El contexto general lo da un modelo que encabeza nuestra presidenta que privilegia el trabajo y la producción y, desde ese contexto, hay una provincia que también puede crecer y una ciudad que está plegada y no se va a perder de ninguna manera la fuerza del país y de la provincia de Buenos Aires para seguir creciendo”.

“Esa coincidencia en los hechos, nos permite que estemos dando comienzo a un proceso licitatorio para tener en Mar del Plata el dragado y refulado del banco de arena, que se forma en el acceso al puerto, sobre las playas de la ciudad”, dijo en El Atlántico.

La obra dará “más posibilidades de acceso al puerto y mejores playas para la recreación de los marplatenses y como un eslabón de la industria turística de la ciudad que supone más trabajo y progreso para todos”, sostuvo.

“Esto era una promesa que hizo la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner cuando vino a Mar del Plata cumpliendo con otra promesa que era la llegada del Talgo y la inauguración de la Ferroautomotora. Ese día la Presidenta dijo “vamos a hacer el dragado y el refulado

del puerto y las playas” y el ministro De Vido firmó el acuerdo con Eduardo Pezzati, y ahora se firma el convenio específico”, detalló.

En la misma línea, aseguró que “el puerto queda habilitado para hacer el llamado a licitación. Eso nos va a permitir remover más de 1 millón 200 mil metros cúbicos de arena en la boca de acceso al puerto y, en lugar de tirarlo en el mar, va a ser lanzado sobre las playas”. Esto -continuó el intendente- se da “en el mismo momento en que el trabajo compartido con el gobernador nos permite estar terminando la primera Terminal de Cruceros de la provincia de Buenos Aires para que podamos recibir turismo internacional y generar más trabajo y progreso para los marplatenses”.

### Remueven los últimos tres barcos hundidos

Luego, sostuvo que “podemos relacionar esto con la expansión del parque industrial, con el crecimiento de muchas de las industrias de la Argentina y la ciudad pero también con otra obra que ya empezó que es la remoción de los últimos tres barcos hundidos, en el espejo interior del puerto, de treinta que había”.

Pulti, además, adelantó que “con el trabajo de Eduardo Pezzati, Juan Pablo Schiavi, Martín Ferre, Ricardo Lujan y otros funcionarios con los que estamos codo a codo todos los días se hizo el primer proyecto para la expansión de tres nuevos muelles con inversión de más de 250 millones de pesos”.

“Es la primera obra de expansión que nos permite duplicar la capacidad operativa del puerto y hace unos años pensar en tres muelles nuevos era tener una imaginación optimista. Hoy, en el mismo momento en que se inauguran nuevas plantas generadoras de energía para la Argentina, autopistas en todo el país, y en el que se están haciendo inversiones que eran desconocidas, por qué no vamos a soñar en Mar del Plata con este proyecto”, indicó.

### El presupuesto 2012 de Argentina asigna 100 millones

En este orden, apuntó que “el ministro De Vido ha resuelto incluir 100 millones de pesos para el puerto de Mar del Plata como asignación específica en el presupuesto 2012 de

la Argentina”.

“Este momento de Mar del Plata y el trabajo compartido entre nación provincia y municipio nos permite ser optimistas. Hoy es un día lindo y grato porque estamos compartiendo un momento que lo hemos construido entre todos. No hay ningún actor de la vida económica de nuestra ciudad, de la vida portuaria que no tenga un poco de responsabilidad en que las cosas vayan en este sentido porque todos los sectores de la industria, el conocimiento y el trabajo del puerto han sabido sostener el interés, la preocupación, y la exigencia”, explicó.

“La comunidad del puerto de Mar del Plata nos ha permitido sostener estos ideales de un puerto activo, productivo e integrado a la economía nacional”, afirmó.

Tras agradecer a la presidenta de la nación, al gobernador, a sus equipos de trabajo, a Lujan, Schiavi y Ferre, aclaró que “es un día importante y no es extraordinario sino que nos estamos acostumbrando a que periódicamente se reitere. Es una sucesión de acontecimientos programados que forman parte de una estrategia que nos da resultados”.

“Se inscribe en una Argentina que está creciendo mucho”

Por su parte, Schiavi consideró que “es muy importante seguir impulsando al puerto como gran motor industrial de la ciudad y generar una mejora en una fuente de ingresos como el turismo”.

“No es casualidad que nosotros estemos ayudando a recuperar el puerto, se inscribe en una Argentina que está creciendo mucho y se está preparando para un diseño de mucho crecimiento”, anticipó.

“Hay una meta nacional de pasar de 100 millones a 160 millones de toneladas de productos agropecuarios y es una meta posible por lo que ha sido el trabajo de nuestros técnicos, la ingeniería en el campo, la incorporación de tierras a la producción, la logística y el trabajo de la gente del campo”, explicó.

“El país también se prepara para un fuerte proceso de crecimiento en lo industrial. Vamos a ser un país agro ganadero, industrial, minero, de servicios y de ciencia y tecnología. Esto es lo que ven en esa propaganda en que ha venido un científico que estaba fuera del país y ahora trabaja acá”, describió.

# el puerto y su refulado sobre las playas



## Aseguran financiamiento para la construcción de muelles

El subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ricardo Luján, le confirmó a La Capital que el Ministerio de Planificación Federal de la Nación incluyó en el presupuesto nacional de 2012 una partida de 100 millones de pesos para financiar la construcción de nuevos muelles que permitan ampliar la ca-

pacidad de amarre en el puerto local. "El proyecto fue presentado recientemente por el consorcio y desde la Subsecretaría lo elevamos ante el ministro Julio De Vido quien logró que fuera incluido en el presupuesto del año próximo", dijo el funcionario. Luján precisó que la partida tiene carácter plurianual, lo que permitiría ejecutarla a medida que las obras previstas vayan siendo realizadas. El proyecto presentado por el consorcio, contempla la ampliación del espigón 3, al que se le agregaría una extensión 185 metros y un ancho de cabecera de 155 metros, generando un importante espacio para el amarre de buques de gran tamaño, en especial, de portacontenedores. El presidente del consorcio, Eduardo Pezzati, a su vez, explicó que como parte de este plan de ampliación del puerto, también está prevista la construcción de los espigones 8 y 9 de manera perpendicular a la

escollera Sur, ocupando el sector que se encontraba inutilizado por la presencia de buques hundidos, los cuales ya fueron retirados. El primero de los muelles tendría 230 metros y el restante 170, ambos con un frente de 22 metros. Pezzati destacó la importancia de la realización de todas estas obras, destacando que así, el puerto local podría duplicar su capacidad de amarre, pasando de 1.500 a 3.000 metros lineales.

### Fuentes:

*La Capital y*

*El Atlántico - Mar del Plata*

## PUERTOS: LA PLATA

# Arrancó el dragado del canal de acceso al Puerto

Obra de largo aliento que según sus promotores convertirá a Berisso en un punto de referencia continental en materia de comercio exterior, el dragado del canal de acceso al Puerto La Plata tuvo el jueves 3 de noviembre su inicio formal. Las autoridades del enclave naviero fluvial precisaron que los trabajos, que se extenderán por un año, no sólo ampliarán el canal -que alcanzará en algunos tramos los 150 metros de anchura- sino que lo harán casi dos metros más profundo: de 28 a 34 pies -8,50 a 10,40 metros-.

La obra costará alrededor de 40 millones de dólares y tiene como plazo 400 días corridos. El acto de puesta en marcha del proyecto, denominado "Dragado de Apertura del Nuevo Canal de Navegación", tuvo como protagonistas a los máximos referentes del Consorcio de Gestión del Puerto, y los representantes de la unión transitoria de empresas (UTE), integrada por la Compañía Sudamericana de Dragados S.A. (perteneciente al Jan de Nul Group), y Pentamar S.A.

Financiada en su totalidad por Tecplata S.A., concesionaria de la terminal multipropósito de contenedores que por estos días se erige en la ribera berissense, la obra costará alrede-

dor de 40 millones de dólares y tiene como plazo 400 días corridos.

Las poderosas dragas de succión de la armadora belga Jan de Nul recorrerán una y otra vez, hasta el 30 de noviembre de 2012, el tramo comprendido entre el dock central del Puerto y el kilómetro 13.500 del canal que se interna en el Río de La Plata, extrayendo del fondo arenas y limo que luego serán depositados en otros puntos del lecho.

### ZONA DE GIRO

El proyecto elaborado por el Consorcio de Gestión -organismo que se encargará de las obras de señalización y balizamiento- fue aprobado por las autoridades nacionales; tendrá un ancho de solera de 150 metros entre los kilómetros 13.350 y 7.700, y ampliará la zona de giro en Cuatro Bocas -intersección con el río Santiago- hasta un diámetro de 450 metros.

Rodolfo Roca, gerente general de Estudios y Proyectos del puerto local, y Marcelo Boldrini, coordinador de Infraestructura en Costas y Dragados, tendrán a su cargo el control técnico de la iniciativa, cuyos últimos

detalles acabaron de pulirse durante el encuentro del que participaron Wim Bosteels, presidente de la Compañía Sudamericana de Dragados, Gabriel Meoli, de Pentamar, y el titular del Puerto La Plata, Daniel Rodríguez Paz.

Rodríguez Paz destacó que por el nuevo canal podrán navegar buques "post Panamax" de 300 metros de eslora por 42 metros de manga: "el gobernador Daniel Scioli tuvo una visión estratégica al otorgar la concesión a Tecplata con el compromiso de la firma para construir la Terminal y el canal, redondeando una inversión totalmente a su cargo de más de 300 millones de dólares. Con el inicio de esta nueva obra estratégica el proyecto ya es una realidad".

"Estamos muy contentos por el impacto que significará para el desarrollo económico de la región y de la provincia" señaló Rodríguez Paz, quien adelantó que para julio de 2012 se espera el arribo de dos grúas pórtico adquiridas por Tecplata en China.

*Fuente: El Día (La Plata)*

## PUERTOS: CALETA PAULA

# Cristina Fernández de Kirchner inauguró segunda etapa del Puerto Caleta Paula

Por segunda vez en la historia, un Presidente de la Nación visitó Caleta Olivia. Cristina Fernández inauguró la ampliación del Puerto Caleta Paula. Cotillo y Peralta la acompañaron en el escenario. Además, la mandataria realizó una teleconferencia con la provincia de Neuquén, donde se inauguró una refinería

La presidenta de la Nación, Dra. Cristina Fernández de Kirchner, arribó al Puerto Caleta Paula acompañada por el intendente Fernando Cotillo y el gobernador Daniel Peralta. Los tres, y también el vicegobernador Hernán Martínez Crespo, encabezaron el acto protocolar.

Asimismo, sobre el escenario, fueron de la partida autoridades como el Jefe de Gabinete provincial Pablo González, el Diputado por Municipio de Caleta Olivia Eugenio Quiroga, el intendente de Comodoro Rivadavia y gobernador electo de la provincia del Chubut Martín Buzzi entre otros funcionarios.

El motivo del encuentro es de trascendental naturaleza, dado que la inauguración de la segunda etapa de desarrollo del puerto local, implica una fuerte apuesta a la incorporación de la industria naval a la región, es decir, tiene un fuerte condimento en materia de diversificación productiva.

Asimismo, la doctora Fernández hizo entrega de netbooks a alumnos de diversos establecimientos educativos de la ciudad, en el marco de los planes de desarrollo social en materia de inclusión tecnológica.

La Jefa de Estado fue categórica en definir, en coincidencia con las palabras del gobernador Daniel Peralta, que cuando Néstor Kirchner por entonces gobernador, decidió llevar adelante la primera etapa con fondos provinciales, "nos decían que iba a ser una pileta de natación gigante, y que no serviría para nada. Hoy, estamos ante una obra que no tiene par-

en los últimos 100 años, y no solo en materia de desarrollo portuario y apuesta económica, sino también en términos de ingeniería", dijo.

### Teleconferencia

Con relación a las inauguraciones en Neuquén, en lo que respecta a la planta de refinería en Cutral Co, expresó que «inaugurando esta planta en el marco del Programa REFINO PLUS, que lancé como Presidenta en el 2008 y que tiene por objeto comenzar a ampliar nuestra refinación, pero hacerlo en el lugar donde se produce, porque da rabia y bronca que el petróleo que se extrae de las entrañas de la Patagonia tenga que ser refinado en el puerto de la Ciudad de Buenos Aires».

Al respecto aseguró que «necesitamos más refinerías como la que hoy estamos inaugurando, porque esta obra además es un importante procedimiento para las naftas de vehículos, en el marco de una Argentina que debe ampliar su capacidad de refinación, porque al aumentar geométricamente su parque automotor y la actividad económica, necesitamos mayor grado de refinación, para no tener que importar combustibles porque no tenemos la capacidad de hacerlo» subrayó.

Por otra parte, la Presidenta valoró las perspectivas de desarrollo que otorga a la región una obra como la llevada adelante en el puerto de la ciudad, y subrayó que la misma forma parte de la política de crecimiento pla-

nificada para la Argentina en su conjunto.

### Caleta Paula, una de las más importantes de los últimos cien años

Refiriéndose nuevamente a Santa Cruz, la mandataria nacional reflexionó diciendo que «cuando decidimos inaugurar este puerto para darle alternativas a la zona norte santacruceña que no tuvieran que ver solamente con los hidrocarburos, esta obra que es una de las más importantes de los últimos cien años no sólo en términos de inversión portuaria sino también en concepto de proyectos de ingeniería, algunos decían que iba a ser una gran pileta de natación y que no iba a servir para nada, como verán no fue así y parece que todavía siguen tan creativos como siempre».

«Eso no importa» enfatizó, en tanto, remarcó que «lo importante es que está hecho, junto a la planta de OMEGA 3, ese importante elemento que también ayuda a la industria farmacéutica argentina y que empezamos a producir hace unos años también acá en Caleta Olivia».

Por último sostuvo que «por todo lo que falta es que tenemos que hacer el esfuerzo todos los argentinos que tenemos la suerte de estar mejor de los que estábamos hace ocho años. Le pido a todos mucha solidaridad, que no haya planteos sectoriales mezquinos y corporativos, porque cada vez que hemos sido egoístas nos fue mal a todos los argentinos».

## PUERTOS: DIAMANTE

# Un buque de bandera liberiana cargó soja en el puerto de Diamante

El buque MV Lambay, de bandera liberiana, proveniente de Butterworth (Malasia), que arribó con sus bodegas vacías, procedió a la carga de soja a granel en el muelle de la estación terminal perteneciente Cargill, en el puerto de Diamante. Los 31.660 del cereal serán trasladados a China, luego de completar la carga en los puertos Rosario y Bahía Blanca.

Cabe destacar que con las cargas realizadas

en los buques ingresados, se produce un importante movimiento de camiones en la playa municipal de Strobel, ya que se intensifica el tránsito de las unidades con destino a la planta de silos de acopio de la terminal privada, ubicada en la zona del puerto Diamante, a fin de reponer el cereal embarcado.

Según se informó desde el ente portuario, hizo su arribo el buque MV Melite, también

con sus bodegas vacías, procedentes de Fuarjari (EAU), Islas Marshall, que procedió a cargar 34.800 toneladas de soja. La nave zarpó el 24 con destino final China, previo a completar la carga en los puertos de Rosario y Necochea.

*Fuente: El Once Digital - Paraná*

## Se aguarda el visto bueno para reflotar el puerto Caleta La Misión

Se espera la definición del gobierno fueguino para poner en operaciones a este enclave estratégico.

La comunidad productiva de Tierra del Fuego espera con ansiedad la definición del gobierno sobre la aprobación del proyecto para reflotar el puerto de Caleta La Misión, situado siete kilómetros al norte de la ciudad de Río Grande. El expediente está a la firma desde el pasado 5 de mayo, y su visto bueno posibilitaría salir de un conflicto que lleva más de una década y que está paralizando un enclave estratégico para el desarrollo logístico de la Patagonia. No en vano las principales fuerzas productivas de la provincia apoyan con decisión este emprendimiento que no pide crédito ni aval alguno al gobierno y que promete una inversión genuina de u\$s 180 millones.

En una primera etapa, las obras comprenden un tramo de 675 metros de viaducto, que debe terminarse, y una prolongación de 855 metros adicionales. A esto se suma el acondicionamiento de 15 hectáreas situadas a orillas de profundidades que van de los 10 a los 12 metros. Esto permitirá concentrar todas las actividades portuarias y disponer de 1.250 metros de muelles con una reserva de 250 metros más en la escollera Norte.

En el sector terrestre, se construirá una playa de acopio de mercaderías y contenedores, y se instalarán dos depósitos de 6.000 m3 para almacenamiento de combustible. Por una vía férrea lateral, circulará una locomotora con

cinco vagones que podrán transportar cinco contenedores de 40 pies. Con esta infraestructura, el puerto podrá recibir buques de hasta 250 metros de eslora.

El objetivo prioritario es operar 240 TEUs por día en carga y descarga durante todo del año. Este puerto tendrá un uso industrial y comercial. En una primera etapa, la recepción de transbordadores permitirá el desarrollo de servicios directos entre Tierra del Fuego y la zona continental de la Argentina.

### La fórmula

Servicios Navieros Piedrabuena SA, empresa financiada por los capitales del Institut Français Études Financières Indépendant, de París (IFEFI) ofrece cancelar la deuda que la provincia mantiene con la empresa constructora, la UTE Andrade Gutiérrez-Hormas, y concluir la obra portuaria. A cambio, pide la concesión del puerto por un período de 40 años. La provincia participaría de las utilidades durante ese período.

Luego de la concesión, el puerto quedaría para la provincia pero, como elemento innovador, se incluiría la posibilidad de que, cada cinco años, el estado provincial haga uso del derecho a ofertar la compra del puerto.

Además, se pide que en la sociedad que explote el puerto el Estado tenga una participación accionaria.

De esta manera, en el directorio que maneje la terminal, al menos dos de los integrantes serían funcionarios provinciales, con voz y voto. Desde hace 10 años, tramita en la Justicia una demanda por improductividad llevada a cabo por la UTE, Andrade Gutiérrez-Hormas contra la provincia. La UTE se ampara en la falta de pago y paralización de obra a fines de 1998 del estratégico proyecto que diera comienzo en 1995 durante el gobierno de José Estabillio. Hasta los propios abogados del gobierno saben que si hoy se dictara sentencia, la provincia sería condenada a abonar \$ 100 millones más las costas del proceso.

Para varios funcionarios provinciales califican a este litigio como "una espada de Damocles que tenemos colgada de un hilo sobre la cabeza", puesto que la cifra va creciendo y el puerto no se hace.

Han pasado muchos gobiernos y nunca pudo destrabarse el conflicto. La provincia tiene ahora una oportunidad histórica para dar vuelta la página de un libro que pintaba con final trágico. Por tal motivo, la comunidad productiva y exportadora de Tierra del Fuego espera con ansiedad que la gobernadora Fabiana Ríos le de luz verde a un proyecto portuario clave para el desarrollo patagónico

AGUSTIN BARLETTI Buenos Aires

## PUERTOS: IBICUY

### Hundimiento del Puerto Ibicuy: recurrirán a la ley sobre acceso a la información pública

Ante la falta de respuestas a un pedido de informes y el incumplimiento del plazo de reparación del Puerto Ibicuy anunciado por el Instituto Portuario Provincial de Entre Ríos (IPPER), el diputado Jaime Pedro Benedetti adelantó que reiterarán el pedido ante el Instituto Portuario invocando el artículo 13 de la nueva Constitución de Entre Ríos y el Decreto 1.169/05 referidos al acceso a la información pública, a los efectos de tratar de que se conozcan las causas y las responsabilidades para que las obras de reparación se realicen cuanto antes.

A principios de julio, diputados radicales presentaron un pedido de informes, que fue aprobado el 28 de ese mes -expediente 18.694- por la Cámara de Diputados de la provincia, pero el mismo no fue respondido.

En ese pedido los diputados intentaban conocer, entre otros datos, las causas del derrumbe y la estimación de los daños, los responsables y el tiempo necesario para la reparación, para lo cual solicitaban la remisión de copia auténtica de todos los contratos de administración, concesión, explotación u otra naturaleza que vinculan al Puerto Ibicuy con el sector privado, de los cuales surjan los derechos y obligaciones de las partes,

tanto comerciales como operativas y de seguridad convenidas en los mismos.

En tanto, el diputado Benedetti dijo estar "muy preocupado" porque el titular del IPPER, Hugo Rodríguez, indicó que están aguardando "los estudios de suelo para saber las causas" del hundimiento de una playa de acopio y la caída del muelle de Puerto Ibicuy.

"Esta noticia no hace más que confirmar nuestro descreimiento en el sentido de que la reparación llevará mucho más tiempo que el anunciado", manifestó Benedetti.

Las tareas encaradas también implicaron "reacomodar todas las pilas, y se contuvo a todos los trabajadores portuarios, se les está dando trabajo en el puerto".

Si bien se insistió que "aguardan las conclusiones de los estudios para conocer las causas", adelantó que "se tienen que presentar todos los proyectos ejecutivos para la reconstrucción de la parte dañada". Y ahondó: "Hasta el momento se avanzó en todo lo que sea seguridad y estudio de suelo para hacer dos proyectos ejecutivos y determinar las causas del hecho; obviamente que no se puede presentar un proyecto ejecutivo sin conocer éstas, porque en función a las causas se

dan las soluciones".

Sobre el proceso en sí que iniciará una vez conocidos los resultados de los informes, se describió que "hay dos etapas, una es la rehabilitación del Muelle Islas, que a partir que aprobemos el proyecto ejecutivo son unos cuatro meses", en tanto la segunda etapa tiene que ver con la misma tarea en el Muelle Continental, que insumirá "unos seis meses más, a partir de aprobarse también el proyecto ejecutivo". Estas obras se ejecutarán de forma paralela, si bien "son dos proyectos individuales".

"Lo primero que se hizo fue un estudio con buzos para ver las condiciones del río, dónde estaban las cosas que se cayeron al agua, y poder rescatar de la mejor manera posible este andamiaje de hierro y muelle", expuso en diálogo con Noticias Entre Ríos.

Finalmente, se explicó que todas las operaciones: "Llevan su tiempo porque todo es revisado y comunicado al Juzgado Federal de Concepción del Uruguay, y no sólo comunicadas sino auditadas por la Prefectura Naval Argentina", organismo este último a quien: "Presentamos un plan de acción que debe aprobar, y luego de presentarlo al juez, puede realizarse".

## PUERTOS: CONCEPCIÓN DEL URUGUAY

# Se embarcaron 12.000 toneladas de arroz en el puerto de Concepción del Uruguay

El presidente del Ente Autárquico Puerto Concepción del Uruguay, Leandro Cabrera, brindó detalles del embarque de arroz, operación que pertenece de la firma Dreyfus, dedicada a la comercialización y procesamiento de commodities agrícolas. En tanto, el senador del departamento, Carlos Schepens, indicó que esto es una muestra de las posibilidades que se abrirán para la región una vez que se concrete el dragado definitivo.

El buque Power Ranger, de bandera liberiana, que estuvo alrededor de una semana atracado en los muelles 3 y 4 del lugar, es el encargado de transportar las 12 mil toneladas de arroz. Se trata de la primera actividad exportadora de estas características en lo que va de 2011.

Una vez concluido el acopio de las bolsas de arroz de 50 kilos, elaborado en su mayor parte por molinos de Entre Ríos, el buque zarpó rumbo a Montevideo, donde completará la carga, para salir desde allí rumbo a su destino final, Irak. De esta forma, se generaron 1.003 jornales en forma directa y se movilizaron aproximadamente 400 camiones. El presidente del Ente destacó en este sentido, que “se tuvo que recurrir a gente de localidades cercanas para hacer el trabajo, ya que no alcanzaban los de la ciudad”.

### El potencial

Cabrera sostuvo que el potencial para desarrollar estas actividades “está” y por este motivo “esperamos el dragado definitivo”. Debido a la falta del dragado, los embarques son esporádicos y el funcionario admite que “aunque existe mucho interés del sector arrocero, ya que les queda muy cerca y es muy útil, no tenemos las condiciones mínimas de seguridad para poder hacerlo. En ese sentido estamos trabajando, porque sabemos que las operaciones existen, pero se concretan a través de otros puertos”.

En cuanto al resto de la infraestructura, comentó que este puerto “es multipropósito. Desde aquí se abastece a gran parte de la Mesopotamia, en forma simultánea se pueden cargar cereales con un elevador y existe un proyecto con un barco porta contenedores”, detalló y agregó que por otra parte “estamos trabajando en el desarrollo de la industria naval. Hay seis buques de pesca amarrados en este momento, terminaron su actividad pesquera en el sur y vienen a hacer el mantenimiento y la reparación de los barcos acá. Eso también es una importante actividad”.

Independientemente de esto, Cabrera señala que el dragado “nos va a consolidar, ya que nos va a dar una continuidad importante en el trabajo. Sino se depende de la altura del río, que nunca es muy previsible, para realizar los negocios. De esta forma, no se puede desarrollar ninguna actividad en el tiempo y por eso es importante darle continuidad”.

### El dragado



Según especificó el senador por el departamento Uruguay, Carlos Schepens, desde el inicio del dragado de emergencia, que se está efectivizando por intermedio de las gestiones del gobierno provincial y el convenio marco con Vías Navegables, ya se sacaron 6.000 metros cúbicos del canal y se dragó una parte del Arroyo Negro. Eso permitió que, con la creciente, el agua entrara y hubiera 19 pies de calado, suficientes para el ingreso del buque que llevará la carga a Montevideo y de allí a Irak.

El senador, destacó que la actividad le dejó a la ciudad “un poco más de un millón de pesos, de los cuales la mitad fue a parar al salario de los changarines”. Explicó que con el dragado de emergencia y lo avanzado por Vías Navegables, “gestiones del gobernador, Sergio Urribarri”, piensa que “se puede ir levantando la determinante. Esto, mientras se espera que la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) realice el llamado a licitación para concretar el dragado de 25 pies a cero, con cuatro años de mantenimiento”, advirtió.

En cuanto a las expectativas que surgen al reiniciar la actividad portuaria en la zona, aseguró que “como este es el puerto natural del arroz, ya existen distintas firmas, como Noble y Dreyfus, que están depositando arroz para futuros embarques”. Indicó que, a su vez, se sigue trabajando en el tema de contenedores, que ya está en su etapa final.

### Acompañamiento

Respecto a la relación con el país vecino,

Schepens recordó que se cumplió un año del lanzamiento del Comité de la Hidrovía, que fue el que permitió, entre otras cosas, el llamado a licitación del dragado definitivo del río Uruguay, del kilómetro cero al 187. “Cuando comenzó este comité el puente aún estaba cortado e imagino que debe haber ayudado bastante a la normalización y potenciación de las relaciones entre Argentina y Uruguay”, argumentó.

Resaltó además la presencia del gobernador Sergio Urribarri ese día, “que indudablemente nos dio un espaldarazo muy grande”. También resaltó la presencia del embajador argentino en Uruguay, Dante Dovenia, quien luego los acompañó en las gestiones que fueron necesarias. Schepens admitió que, como usuario directo del puerto por más de 30 años, “la verdad, por primera vez, nos sentimos muy acompañados. Siempre estábamos muy solos o acompañados por algún intendente de turno, pero es la primera vez que un gobernador se pone al frente de los reclamos del puerto”.

### Las posibilidades de la complementariedad

En cuanto a la complementariedad, el senador ejemplifica que el barco salió con destino a Montevideo, allí completa la carga y parte al destino final. “El tema de los contenedores está pensado para Paysandú, Concepción del Uruguay, Fray Bentos, Montevideo y Brasil. El comité está pensando además, en cruceros de turismo con un desarrollo especial para la zona que abarca Colón, Paysandú, Concepción del Uruguay, Fray Bentos, Mercedes y toda la costa del río Uruguay”.

“Está todo pensado como una sola región”, recalzó y sostuvo que “lo único que estamos haciendo es recuperar lo que se hacía en épocas anteriores”.

Finalmente, destacó que “trabajamos muy fuerte en este tema, porque es desarrollo genuino. En cinco días quedaron 500.000 pesos en el bolsillo de los changarines, eso multiplicado por los 100 barcos que sacábamos a fines de la década del 90, es un número más que importante para estas personas que conforman una parte sensible de la sociedad. Por eso machacamos tanto con el tema del dragado, porque representa trabajo genuino”, concluyó.

Fuente: [masreconquista.com.ar](http://masreconquista.com.ar)

# Completan el montaje de la grúa y realizan operaciones de ensayo

En lo que implica a la operatividad plena del nuevo puerto de Formosa para la carga y descarga de contenedores en las barcasas de río, se completó el esperado montaje de la grúa adquirida por el gobierno provincial a través de una licitación realizada por la Dirección Provincial de Vialidad



El administrador de la DPV, ingeniero Jorge Jofré, destacó que después de los esfuerzos realizados por la provincia en materia de infraestructura portuaria para adaptarla a las necesidades de funcionamiento integral, ahora con la incorporación de la grúa se podrá contar con un puerto en condiciones de poder operar con barcasas y cubrir el sector jurisdiccional de la hidrovía hacia los puertos marítimos de salida como son los de Montevideo o Buenos Aires, Zárate, Campana y Rosario.

Jofré recordó que a través del Ministro de Planificación, doctor Jorge Ibáñez, recibió la directiva del gobernador Gildo Insfrán quien tomó la decisión política de licitar la compra de la grúa que permitirá el funcionamiento a pleno del muelle y el resto de las instalaciones portuarias...

La licitación se canalizó a través de Vialidad Provincial y fue adjudicada a una empresa que propuso la compra del equipo a la prestigiosa firma internacional Liebherr fundada en 1949. No es solamente uno de los líderes mundiales en la fabricación de maquinaria de construcción, sino que además está reconocido en muchos otros ámbitos como proveedor de productos y servicios de primera calidad y de orientación práctica.

La empresa ha crecido hasta convertirse en un grupo de empresas de 32.091 empleados en más de 100 firmas de todos los continentes.

Dijo Jofré que se trata de un equipamiento esencial, a punto tal que los trabajos y medidas dispuestos últimamente y el complemento de esta grúa de gran porte permitirá

el inicio de las operaciones efectivas en el muelle de isla de Oro.

Se trata de una grúa del tipo FCC (Fixed Cargo Cranes)-CBB 2640 para su empleo en instalaciones de muelles, puertos y astilleros y que ofrecen soluciones económicas para el trasbordo que ahorran espacio para buques y barcasas como las que operan en esta parte de la hidrovía.

La grúa para Formosa está dispuesta sobre en columnas fijamente instaladas y es considerada especialmente idónea para puertos con el espacio limitado y en el caso de una carga reducida del suelo.

Kenneth Prevett, director de Ingeniería de Equipos, firma a la que la provincia adquirió este equipo procedente de Holanda y que fue ensamblado por la empresa Román- dijo que el montaje de la grúa demandó dos semanas y que a partir de ahora se realizan ensayos de operaciones de carga y descarga y durante diez días se harán actividades de capacitación del personal por lo que conjetura que para antes de fin de mes el puerto estará plenamente operativo.

El intendente capitalino, Fernando De Vido, aseguró que el equipamiento para el nuevo puerto permitirá un crecimiento económico local y regional exponencial así como que facilitar el transporte fluvial de todo tipo de productos locales y regionales con las mejores condiciones hacia cualquier punto del mundo.

El jefe comunal comentó que la grúa viene a sumarse a todo el trabajo que se está haciendo con la reactivación del ramal C-25 del ferrocarril Belgrano, la construcción del

pavimento de la ruta 81 y la reactivación plena de la Hidrovía Paraná-Paraguay que forman parte de lo que llamamos el transporte multimodal.

Por su parte el operador portuario Pedro Juan Guglielmino explicó con la llegada de la grúa el proyecto de recrear el sistema multimodal es una realidad.

“Pensar que desde Salta, por dar un ejemplo con la ruta 81 pavimentada y próximamente el ferrocarril vamos a cerrar un circuito muy importante para sacar productos de la región a alta mar,” manifestó.

Confirmó, asimismo, que desde que se hizo público el propósito de acometer esa empresa que cobró impulso a partir de una decisión política del gobernador Gildo Insfrán que lo incorporó al Plan Estratégico Formosa 2015, en forma permanente las provincias vecinas hacen consultas y ya están pidiendo presupuesto para cuando la grúa esté plenamente operativa.

Otro operador, Jorge Gómez, valoró esta nueva estructura para el puerto nuevo de Formosa. Gómez – que tiene un barco que comercializa arena y piedra - indicó que con la disponibilidad de la grúa se podrá sacar todo tipo de mercadería como granos, piedras frutas y hortalizas. “Esto demuestra que tenemos un puerto funcionando, donde se pueden amarrar barcos perfectamente en el muelle”, afirmó.

**Fuentes:  
La Mañana y  
Siempre Formosa**

## Egresaron marineros y auxiliares navales de la Marina Mercante



La Prefectura de Comodoro Rivadavia el 25 de noviembre llevó a cabo en su hall la ceremonia de egreso del curso de Marinero y Auxiliar de Máquinas Navales en la Escuela de Formación y Capacitación para el Personal Embarcado de la Marina Mercante Nacional "Subprefecto Luis Guillermo Belzunce".

Los nuevos marineros atravesaron por una "moderna" experiencia educativa.

Presidió la finalización del curso el jefe, prefecto Mayor Roque Daniel Mandato, acompañado por el regente de la Escuela de Formación y Capacitación para el Personal de Marinería de la Marina Mercante, prefecto principal Mario Daniel Vallorani.

Durante el acto se entregaron certificados y distinciones a los alumnos Orlando Federico Villalba, mejor promedio general, Diego Ariel Paliza, asistencia perfecta, marinero y mejor compañero Manuel Emiliano Herrera.

Los marineros egresados fueron Daniel Alejandro Furque Simovich, Renzo Ezequiel Gómez, Andrés Demesio Imil Rivera, Angel Moyano, Walter Javier Rau, Cristian Roberto Rojas, Bruno Samuel Sánchez y Mario Emanuel Yagualca.

Mientras que los auxiliares de máquinas navales fueron Marcelo Fabián Cárcamo, Omar Martín Estrada, Gerardo Eric Martínez, Rubén Daniel Troche y Lucas Ramiro Vianello.

Vallorani expresó: "concluye para ustedes la primera etapa de la profesión que han abrazado, una de las más antiguas y desafiantes que se conocen y que otros hombres varias centurias atrás, tal vez con designios parecidos, pero sí con la misma vocación, se hicieron a la mar en busca de nuevos continentes, fundaron ciudades, colonizaron pueblos y dieron inicio así al comercio y transporte por agua".

El regente sostuvo que "en treinta y cinco años de existencia, se llevan formados 1.059 hombres y mujeres de mar".

Los marineros han experimentado "una propuesta educativa moderna, basada en un fuerte componente práctico que complementa adecuadamente el teórico y que permitan exigir al límite a los futuros navegantes". Los alumnos se embarcaron dos veces en el guardacosta Lago Fagnano.

Vallorani invocó al Altísimo y la patrona "Stella Maris" y se dirigió a los egresados diciéndoles que "a lo largo de vuestras carreras de hombres de mar, encontrarán siempre más de una alternativa válida, que les permitirá arribar a buen puerto. El profesionalismo, el sentido común y el aplomo, les indicará por cuál de ellas navegar".

*Jornada - Puerto Madryn*

# Los guincheros se sindicalizan en Madryn



En un trabajo que se viene realizando en todo el territorio argentino, de acuerdo a lo manifestado por Daniel Osvaldo Amarante, secretario Adjunto del Sindicato de Guincheros, se regula la organización sindical del sector en Puerto Madryn, y en este sentido un sector de trabajadores que operan en la terminal portuaria de la ciudad, que se encuentran en situación laboral irregular, ha comenzado el proceso de sindicalización. De este modo, los trabajadores del sector, podrán contar con beneficios que, según señaló el representante sindical a nivel nacional, en la actualidad no los cuentan, tales como obra social y aportes jubilatorios, tal como lo indica la Ley, más allá que, estén operando en un espacio público como las instalaciones portuarias que conduce la Administración Portuaria de Puerto Madryn.

Daniel Osvaldo Amarante, quien además es Subsecretario Gremial de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA), hizo saber que su presencia en la ciudad es en virtud de la convocatoria que realizaron “los compañeros de Puerto Madryn que van a ser los referentes”. Según explicó, las autoridades nacionales fueron convocadas “para normalizar la situación del puerto y los depósitos fiscales con los compañeros guincheros” advirtió. Amarante describió la realidad actual del sector en

el cual “hay algunas cooperativas donde los compañeros no ven los aportes jubilatorios como corresponde, tenemos mucha gente también en negro que no tiene una cobertura social” aseveró. En este contexto, aclaró que “vamos a ir a las empresas y les vamos a decir a todas, que ellos son responsables solidarios, a través de los compañeros que tercerizan”.

Consideró Amarante, que “lamentablemente, los empresarios se abusan de esta ley que está vigente” que permite realizar labores de manera tercerizadas. Sin embargo, destacó que “las empresas madres tienen que entender, que son responsables solidarios por estos trabajadores, que están hoy eventualmente en esas empresas que son de ellos, están trabajando para ellos” señaló.

Según describió el Secretario Adjunto del Sindicato de Guincheros, muchos de estos trabajadores “están jornalizados; pero no dentro de la ley”. En este contexto, aclaró que “les aplican un convenio de jornales que hacen las empresas; y que nunca se discutió con los trabajadores”. En esta situación, hizo saber que “en la actividad portuaria hay lagunas cooperativas y algunas empresas de personal eventual que están trabajando en las distintas empresas”, lo cual suma seis o siete. Por otro lado, refirió que la gente en esta situación, “de un padrón de doscientos compañeros, hay un 35 por

ciento”; lo cual consideró que es un número muy alto.

Asimismo, reconoció que “según nos han hecho saber los compañeros de Madryn, esta situación lleva bastantes años. Hoy venimos a regularizar esta situación”, enfatizó.

## Desregularización

El representante sindical refirió que “en los años 90’, se desregularizaron todos los convenios portuarios; y no solamente estos, sino casi todos los convenios laborales; en el que los compañeros no podíamos discutir en la mesa de negociaciones. Esta situación, cambió con la llegada del compañero Néstor Kirchner, y se profundizó con el gobierno de Cristina. Ahora estamos constantemente recorriendo la república para normalizar esto”. En este sentido señaló que “hace dos años normalizamos en San Antonio, estamos en Caleta Olivia desde hace cinco años; en Puerto Deseado desde hace dos años” señaló. El sindicalista reconoció que “no es una tarea fácil”

## La actividad

Los trabajadores que se nuclean en el Sindicato de Guincheros, tienen como actividad principal, “todas las máquinas que se operan en puertos y depósitos fiscales, ya sea de carga o descarga de contenedores, mercadería palletizada, carga y descarga de los barcos, todas esas clases de máquinas, grúas pórtico, grúas transtainer, containeras, sprinters, grúa giratoria, máquinas de uña.”

Es por ello que, ante la realización de estas actividades, mayormente, en zona portuaria; reveló que con las autoridades portuarias, “hablamos con el gerente del puerto; es como que desconocen el tema” señaló. En este contexto, afirmó que “nosotros creemos que son responsables también ellos, para que esto esté pasando acá en el puerto” aseguró el Secretario Adjunto del Sindicato de Guincheros, Daniel Amarante.

*Fuente: Diario de Madryn - Puerto Madryn*



# El puerto concentrador de la Argentina

Por Oscar Vecslir (Especial)

El desarrollo de la acertada política económica de los últimos años, basada en el crecimiento sostenido de la producción nacional y el comercio exterior, trajo aparejado un acelerado e impensado

crecimiento de las necesidades logísticas, que puso en crisis a todos sus operadores.

La actividad portuaria no fue una excepción. El lento proceso que arrastra la actualización de la infraestructura de los puertos y vías navegables hace que los problemas importantes de resolver hoy, mañana muy temprano, se transformen en urgentes. Cada tema portuario relevante tiene implícito un tramo inicial de resolución urgente y en el caso de Puerto Nuevo esto puede verse con facilidad:

## Ubicación geográfica

Se trata de instalar en la opinión pública no vinculada a la actividad portuaria y logística la conveniencia de mover el puerto. Quienes con mayor ímpetu así lo impulsan responden a visiones puramente urbanísticas o inmobiliarias, o a intereses portuarios contrapuestos con los de Buenos Aires.

El puerto de Buenos Aires (Puerto Nuevo más Dock Sud) es el único nodo portuario argentino que se mantiene entre los principales puertos de América del Sur, siendo quinto en el ranking de movimiento de contenedores de la Cepal. Es además el único nodo concentrador (hub), esto es, el único que recibe y despacha tráfico de buques portacontenedores oceánicos. Cualquier estrategia logística que pretendiera mover Puerto Nuevo implicaría transformar al sistema portuario nacional en alimentadores del puerto concentrador extranjero más próximo, donde debería producirse el transbordo de la carga argentina a los buques oceánicos destinatarios del tráfico final (Montevideo y o los puertos del sur y centro del Brasil).

Esta hipótesis contiene un importante sobrecosto de fletamento que inexorablemente debería soportar la carga, sumado a la pérdida de la soberanía nacional que encierra la transferencia del centro de decisiones de las políticas de fletes a otro país, donde obviamente, en las emergencias logísticas, en las oportunidades comerciales y en toda posibilidad de crecimiento del comercio exterior, su carga será siempre prioritaria.

Ningún país soberano puede desarrollar su comercio exterior con libertad y competitividad sin un puerto hub. Por otra parte no existe una ubicación geográfica más conveniente que la de Buenos Aires. Aguas arriba no hay localización que admita el dragado inmediato que se necesita (mínimo 42 pies). Aguas abajo se agregan costos terrestres que superan los beneficios fluviales.

## Accesos náuticos

Puerto Buenos Aires acaba de firmar el contrato para el dragado de adecuación del canal de acceso que incluye su mantenimiento por los próximos 4 años, con una inversión de \$ 200 millones, con fondos propios, pero que sólo alcanza para las necesidades de hoy. Estamos estudiando cómo mejorar el tráfico del canal y cuándo podremos llevarlo, junto a la entrada de la hidrovía, a 36 pies de calado. Sin embargo, el crecimiento de las esloras y la capacidad de transporte de los nuevos buques nos marcan la urgencia de pensar en 42 pies de profundidad en el canal, que por fortuna, son factibles. Otra obra adjudicada y próxima a realizarse es el ensanchamiento en 100 metros de la boca de entrada a puerto que tiene la escollera de abrigo, para permitir el ingreso

seguro de las nuevas mangas de exhiben los modernos buques.

## Inversiones de los concesionarios de las terminales

Las cuatro terminales de Puerto Nuevo están concesionadas a los cuatro mayores operadores de terminales de contenedores del mundo. Esta incalculable condición debe aprovecharse y potenciarse. Sabemos cuál es la infraestructura posible y necesaria para modernizar el puerto, sólo resta encontrar los equilibrios jurídicos para instrumentar estas inversiones.

## Frente portuario metropolitano

Ante el crecimiento del tráfico de carga en contenedores, serían insuficientes los esfuerzos de Puerto Nuevo por capitalizarlo en soledad aún cuando logre su máximo crecimiento. La Argentina debe darse una política que integre en un único frente metropolitano los puertos desde La Plata hasta Zárate, buscando la complementariedad entre todas las terminales para acompañar el desarrollo del comercio exterior.

Rediseño de la hidrovía. Se estima que la cosecha de granos puede pasar de 100 a 160 millones de toneladas, que la carga en contenedores superará los 2 millones de TEU, que los buques de combustibles energéticos continuarán en franco crecimiento, que los cruceros de turismo traerán a Buenos Aires más de 400.000 turistas, y todo circulando por la actual traza de la hidrovía. Es prioritario iniciar el estudio y la factibilidad de la traza que permita el tráfico seguro, sin demoras y con costos razonables para todos estos buques y en toda la extensión de la hidrovía.

## Accesos terrestres

Un estudio del tráfico pasante por los accesos de Puerto Nuevo, realizado por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) a pedido de la AGP, es terminante: 55% de automóviles; 2,5% de motos, 5,5% de buses; 9% de camiones livianos, y 13% de camiones pesados pasantes (no portuarios). Si se quitan los camiones portuarios del tráfico pasante de la Av. Huergo en ambas direcciones, la mejora sería insignificante (15% del total). La solución es alguna de la versiones de la autopista ribereña. Es opinión del Ministro de Planificación [Julio De Vido] que nos aboquemos a trabajar en el tema desde el inicio de la próxima gestión.

Vale resaltar el esfuerzo para recuperar el ferrocarril para el puerto. Ya tenemos más de 1000 vagones mensuales que mueven contenedores y esperamos avanzar en esta dirección mediante una fuerte inversión en los accesos ferroviarios al puerto.

## Política de transbordos

El crecimiento de la actividad de los provinciales utilizando la hidrovía o el frente marítimo para salida de sus contenedores obliga a Puerto Buenos Aires a reformular con urgencia el tratamiento de la carga feeder. Esta batalla es difícil porque muchos esfuerzos se pierden ante la rigidez de las normas aduaneras y fiscales que motivan a la carga a buscar otros puertos oceánicos con normas no tan rigurosas. Desde el Consejo Portuario Argentino estamos intentando facilitar el transbordo en puertos nacionales.

*El autor es interventor de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGP)*

*Fuente: lanacion.com.ar*

## Schmid: "Trabajadores deben participar de desarrollo estratégico."



El Secretario de Capacitación y Formación Profesional de la CGT y Secretario Adjunto de la FeMPINRA, **Juan Carlos Schmid**, aseguró que "los trabajadores deben participar de forma activa en el desarrollo estratégico de la economía porque son las voces mejor preparadas para discutir en cada actividad".

El dirigente gremial formuló ese y otros conceptos al disertar en el **III Congreso Anual de la Asociación de Economía para el Desarrollo Argentino (AEDA), realizado en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires (UBA).**

"Los sectores sociales necesitan participar activamente en el desarrollo estratégico, y así lo señalamos como trabajadores organizados, porque el movimiento obrero es la columna vertebral de la inclusión y lo demostró a lo largo de su historia", afirmó.

Consideró que hubo en el país "una etapa muy fuerte de crecimiento económico con inclusión social y una más que interesante participación del Estado, pero no se ingresó en la era del desarrollo y, ello, constituye todo un desafío".

Schmid apuntó que "el desarrollo implica la transformación de la estructura e implica un plan con metas para trazar un sendero por el que se transitará acompañados, ya se verá, de quiénes", y dijo "no creer" que "los actores de ese desarrollo sean solo la burguesía industrial y el movimiento obrero".

Indicó que "otros factores tienen influencia, ya que existe un fuerte sostén del crecimiento a partir de la relación argentina con un país dominante en la región" (Brasil), y sostuvo que es preciso analizar si esa relación, al sostenerse en el tiempo, debe ser transformada en "una oportunidad para ingresar al desarrollo".

"Se necesita un Estado para el desarrollo", afirmó el también secretario general del Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento, quien subrayó que ese proceso requiere de otras "miradas y especialidades, además de lo edificado muy bien hasta ahora", aunque ello será "un camino más sinuoso cuando se ingrese en la etapa del desarrollo", enfatizó el gremialista.

Según Schmid, ese desarrollo tiene como punto cardinal a "la producción, es decir, es preciso hallar la manera de alcanzar la productividad y saber para qué se produce", e indicó que "ese desarrollo debe tener como eje la inclusión permanente".

Destacó que ello debe hacerse como "lo realizaron hasta ahora los gobiernos argentino y brasileño, que ubicaron el trabajo como centro de su política de desarrollo socio-económico".

Schmid también se refirió a la relación con el medio ambiente y sostuvo que "si no se tiene cuidado se hipotecarán los recursos naturales de las generaciones futuras".

"En ese modelo no hay otro actor que no sea el Estado, que debe monitorear y ejercer el dominio sobre la regulación del mercado; de no ser así, habrá dificultades, en especial en una economía como la argentina, en la que las 500 empresas más grandes son de forma mayoritaria transnacionales", subrayó.

Añadió que "la construcción de la burguesía debe realizarse con capitales nacionales y reglas muy claras para la inversión extranjera", en tanto "el empresariado debe contribuir con la voluntad de inversión productiva, es decir, hay que quebrar la lógica de remitir las utilidades fuera del país".

"Se necesita una fuerte vocación del sector empresario, que debe tener la responsabilidad social de que la gente esté regularizada y propiciar la armonía social", aludió el dirigente, quien añadió que "en esa dirección tiene que haber un diseño y participación concreta, como la constitución de un Consejo Económico y Social".

Schmid puntualizó que "honestamente" se impone señalar que existen "fallas estructurales para alcanzar esa etapa de desarrollo"; reconoció que "se registraron tasas de crecimiento" y explicó sin embargo que existen aún "núcleos duros de pobreza y trabajo no registrado", lo que constituye "un problema social que excede a la autoridad de aplicación".

"La ley de entidades financieras es la misma que la de 1976 y, los bancos, tienen enorme rentabilidad sin prestar un sólo peso a la producción", agregó Schmid, quien concluyó afirmando que "una deuda pendiente es el mejoramiento de la infraestructura portuaria y la recuperación de las líneas aéreas". (Télam).-

# Día de la Industria naval

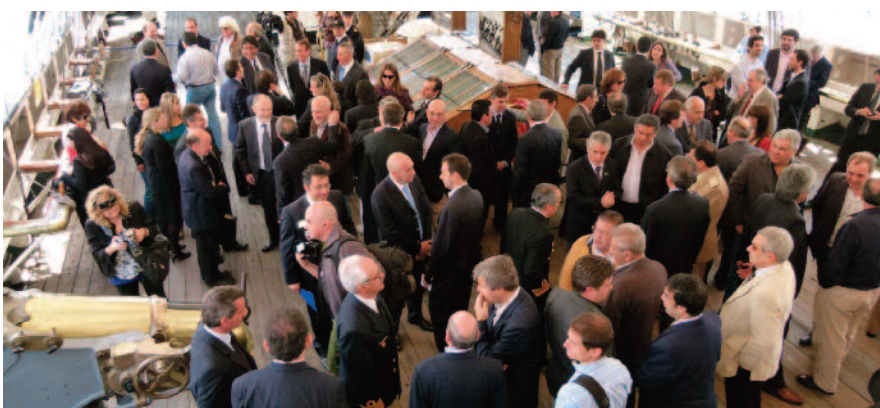


En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se conmemoró a bordo del **Buque Museo ARA "Fragata Pte. Sarmiento"**. Asistieron especialmente invitados el embajador de Venezuela y representantes diplomáticos de Bolivia, Brasil, Colombia, Uruguay, funcionarios del gobierno argentino, autoridades del ámbito público y privado, empresarios, armadores, en particular directivos de astilleros como el Río Santiago, de talleres proveedores navales, el presidente de la Liga naval Argentina, de Cámaras y Asociaciones del sector, de la Armada y de la Prefectura Naval. Y también, como lo destacó en su alocución el Presidente de Abin, Horacio Tettamanti, por primera vez, junto a ellos los representantes de la **Federación Marítima Portuaria y de la Industria**

**Naval de la República Argentina (FeMPINRA), con su Secretario General Cayo Ayala y su Secretario Adjunto Juan Carlos Schmid.** Y la

presencia de los integrantes del Consejo Directivo como Roberto Coria, Raúl Huerta, Juan Carlos Pucci y Enrique Venturini. Y también Daniel Amarante, Ramón Mereles, Jorge Bianchi, Santiago Ferradaz, Horacio Domínguez y Gustavo Mujica..

El vicepresidente del Comité Ejecutivo de Abin, Lic. Miguel Ángel Sánchez planteó el concepto de unión como meta para todo el sector y Tettamanti sintetizó cerrando el acto al remarcar que "vemos que el mundo nos abre sus puertas de par en par por lo que el eje de la actividad del sector debe ser el desarrollo de su industria naval y su consolidación dentro de las actividades económicas del país.



# COPINAVAL 2011

**La industria naval panamericana tuvo su gran cita en Buenos Aires  
Más de 400 participantes de América, Europa y Asia analizaron la  
situación actual y las perspectivas del sector..**



Anuncios de nuevas construcciones, intercambio de ideas y proyectos a escala continental y la presencia de los principales referentes de la industria naval marcaron el desarrollo del XXII Congreso Panamericano de Ingeniería Naval e Ingeniería Portuaria (Copinaval). El evento se llevó a cabo en el hotel Hilton de Buenos Aires y fue organizado por la Asociación Argentina de Ingeniería Naval (AAIN), miembro nacional del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval (IPIN).

En el acto de inauguración, el ministro de Defensa, Arturo Puricelli anunció la puesta en marcha de un esperado proyecto. La construcción de las Patrullas Oceánicas Multipropósito (POM). El diseño se realizará en colaboración con Chile, país en el que se adquirió la ingeniería conceptual y la construcción será en conjunto entre los astilleros Río Santiago y Tandanor.

Este paso demuestra una clara decisión de nuestro gobierno de darle importancia a la industria naval, señaló Puricelli.

Según la visión del Ministro, la Argentina, a partir de 2003, ha dejado atrás, para siempre, los signos de las marchas y contramarchas, de ser un país industrial y/o agropecuario. Hemos decidido hacer la Argentina integral, que es la Argentina agrícola, ganadera, industrial. Como tal, la actividad naval es central para nuestro país y sus intereses. Esa es la razón por la cual el Estado ha tomado la decisión, en los años pasados, de nacionalizar los talleres navales de Dársena Norte, Tandanor y los astilleros Almirante Storni (ex Domecq García), para formar el Complejo Industrial Naval Argentino (Cinar).

La misma tarde de la apertura, del Copinaval, en Tandanor, se celebraba el bautizo del motovelero Dr. Bernardo Houssay y el alistamiento del submarino ARA San Juan, con la presencia de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner.

Al Copinaval asistieron más de 400 participantes de 16 países de América, Europa y Asia. Dentro del mismo, se llevó a cabo el Simposio de Educación para la Ingeniería Naval (XI Symmeduc), el Simposio Panamericano de Diseño y Construcción de Buques Militares (XII Symmisel), y la Exposición Marítima Internacional (Marinexpo 2011).

Esta última muestra internacional dio cuenta de los últimos avances tecnológicos en construcción naval, portuaria y del transporte marítimo así como de tecnología pesquera y de extracción de hidrocarburos en el mar y diversas formas de energía asociadas al mismo.

Como miembro nacional del IPIN, la Argentina organizó los congresos de los años 1973, 1991, y, ahora, en 2011. Cumplimos una vez más con el desafío de realizar un evento de excelencia en todos sus aspectos que no sólo exhibió el avance de la ingeniería naval argentina sino la cultura y bellezas naturales del país dijo Gustavo Lucas Toubes, titular de la AAIN.

El Copinaval de Buenos Aires también sirvió para presentar la realidad argentina en estas áreas de actividad. Se mostraron los significativos avances logrados en los últimos años. Asimismo, se pusieron en contacto a los ingenieros, técnicos, estudiantes, empresarios, funcionarios y marinos con sus pares del exterior que trajeron sus propias experiencias para un fructífero intercambio de ideas. La mejor muestra de ese interés fue la recepción de 200 trabajos, de elevado nivel técnico, sobre los temas del congreso que fueron presentados en el congreso.

Otro aporte de importancia fue el de los gremios que actúan en el sector. Representaciones del Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU); Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales; Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA); y el Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo, participaron del evento tanto desde sus stands, como en paneles de debate. Allí mostraron la integración que existe entre el sector laboral, empresarial y gobierno, fórmula indispensable para lograr el despegue definitivo de la industria naval.

Este Copinaval atrajo la atención de los más importantes sectores vinculados al quehacer marítimo y fluvial, no sólo de América, sino europeos, y asiáticos que reconocen al evento llevado a cabo por el IPIN como el más importante en su tipo que se realiza en el ámbito panamericano. Por esa razón, asistió una nutrida y calificada asistencia de todo el mundo. Fue sin dudas una muestra de la real actualidad, y logros alcanzados en sus respectivas actividades y países, dijo Berta Assie, presidenta del IPIN.

# Necesidades para la formación y capacitación para la industria naval argentina y algo más...

El martes 6 de diciembre ppdo. se firmó en el **Decanato de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires (FI-UBA)**, cuyo Decano es el **Dr. Ing. Carlos Rosito**, un convenio entre la mencionada Facultad y **Astilleros SPI SA** cuyo titular es el egresado de esa casa de altos estudios, **Ingeniero naval y mecánico Horacio Tettamanti**, empresa integrante de la **Asociación Bonaerense de la Industria Naval (ABIN)** que el mismo preside. Mediante este importante acuerdo, los cursos prácticos de la **Tecnica Universitaria Construcciones Navales** se dictarán también en las instalaciones que dichos astilleros posee en las ciudades de Campana y Mar del Plata, de la provincia de Buenos Aires.

En la oportunidad, en una mesa redonda ocupada por representantes del sector, empresarios, cámaras, astilleros, proveedores, docentes, estudiantes y graduados, se expusieron los esfuerzos necesarios para la formación de recursos humanos, la mejor capacitación de los cuadros técnicos medios, apropiados para los astilleros argentinos y las dificultades que se deben enfrentar en las actuales circunstancias. Abrió el diálogo el ingeniero Tettamanti quien expuso sus opiniones respecto de la actual situación que atraviesa el sector y sobre la for-



mación de sus recursos humanos. Luego lo siguió el decano de la FI-UBA Dr. Ing. Carlos Rosito

Entre los representantes de distintos ámbitos de nuestro sector industrial naval, también se encontraban presentes, expusieron sus visiones y/o ampliaron el temario - con relación a medidas necesarias, experiencias y sugerencias para el mejor desarrollo y la optimización de políticas para el sector industrial naval en su conjunto, **Cayo Ayala, Secretario del Sindicato Argentino de Obreros Navales (SAON)**, el ingeniero **Gregorio Hernández de la Cámara Argentina de la Máquina Herramienta, CARMAHE**, **Juan Spe-roni secretario adjunto del SAON**, la licenciada

**Silvia Martínez de la Cámara de la Industria Naval Argentina (CINA)**, **Santiago Aguirre de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur, (FeMPINRA SUR)**, entre otros.

Al finalizar el acto, se generó un intenso y prometedor diálogo entre los asistentes, ya que se escucharon intenciones de continuar en adelante con este tipo de propuestas y reforzando la vinculación intersectorial con otros agentes vinculados al sector, para optimizar la presencia e injerencia de la industria naval en todos los ámbitos económicos del país

## Buques argentinos realizarán el servicio de fletes de la actividad minera

*El secretario de Minería, Jorge Mayoral, recibió al titular del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Omar Suárez, quien acordó sumarse a la Mesa de Homologación de Insumos Nacionales para sustituir el flete marítimo en las exportaciones de minerales por servicios de buques argentinos.*



Durante el encuentro, Suárez manifestó la intención de la entidad de sumarse a la Mesa de Homologación y destacó la importancia de esta herramienta para promover la sustitución de fletes marítimos con servicios nacionales, con el objetivo de generar nuevas fuentes de empleo. En este sentido, explicó que un barco de última generación genera 24 empleos directos (tripulantes) y 240 indirectos (en tierra). "Con la aplicación de esta herramienta para comprar servicios marítimos nacionales, se generará un efecto multiplicador en el desarrollo de la industria naval argentina", subrayó.

Mayoral señaló que, para satisfacer la demanda de productos minerales que Argentina destina a las economías de más de 50 países, el sector minero batió el récord histórico de exportación en 2010 por un valor de \$ 13.822 millones.

El negocio de los fletes marítimos de las exportaciones totales del país significó ese año un valor de \$ 28.500 millones.

"Incluir al sector marítimo en la sustitución de servicios es una gran oportunidad para el empresariado nacional marítimo y para todos los trabajadores de este sector", resaltó el funcionario.

Cabe destacar que la Mesa de Homologación de Insumos y Servicios Nacionales fue creada por el organismo minero nacional con la participación de la Cámara Argentina de Servicios Mineros (Casemi), la Cámara Argentina de Empresarios Mineros (CAEM), y la Asociación Obrera Minera Argentina (AOMA), y hasta el momento alcanzó acuerdos de sustitución de insumos y servicios cercanos a los \$ 300 millones con pymes nacionales.

**Fuente: Ministerio de Planificación**

# La hidrovía marca el ritmo de los puertos



**Roberto Murchison, presidente de la CPPC, destacó la importancia de las obras de dragado y señalización de Santa Fe al norte en su disertación en el marco de la VII Asamblea Anual de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (Cianam)**

Con logros, inversiones e interesantes expectativas, Roberto Murchison, presidente de la Cámara de Puertos Privados Comerciales CPPC, resumió lo más destacado de 2011 y las perspectivas para 2012.

“La gran noticia del año fue el inicio de las obras de dragado y señalización de la hidrovía al norte de Santa Fe, en el tramo argentino. Se trata de un emprendimiento que la Cámara viene solicitando desde hace tiempo, por la importancia que tiene para el desarrollo logístico del país”, señaló Murchison.

El directivo recalcó como otro tema de 2011 la presencia de los buques metaneros, situación que definió como un tema no menor, que en algún momento del año hizo bastante ruido.

“Se sabía que iban a llegar, pero no había antecedentes de una operatoria de este tipo. Últimamente han estado trabajando porque ahora se viene la temporada de cruceros. Por lo que hemos visto, están coordinando para minimizar el impacto. Si eso ocurre, en buena hora”, manifestó el titular de la CPPC.

Murchison destacó el crecimiento potencial de la hidrovía que se articula en tres variables: la aparición de los metaneros, la multiplicación de los cruceros y la expectativa de crecimiento de las cosechas.

“Eso generó un escenario importante que debe acompañarse con la profundización a 36 pies y

las obras complementarias del tramo de Santa Fe al océano”, sostuvo.

Mirando al futuro, un tema que requiere la atención de la CPPC es el Canal Martín García. “Habrá que ver si se lleva a la misma cota de dragado, y cómo se utilizan los dos canales como un sistema, aprovechando subidas y bajadas como para disminuir la congestión”, sentenció Murchison.

Otro ítem a destacar es el desarrollo de la terminal de Tecplata, que podrá variar la ecuación del negocio de contenedores en el país.

## Inversiones

Desde la Cámara resaltaron las inversiones realizadas y en curso de ejecución. Louis Dreyfus terminó su puerto, y Terminal Zárate realiza importantes obras para la extensión de su muelle y áreas retro portuarias.

Como dato nuevo, la mayoría de las terminales aceiteras de la zona San Martín San Lorenzo, han agregado plantas de biocombustibles a sus instalaciones.

“Hoy la oferta portuaria atiende satisfactoriamente a la mercadería, el problema de la Argentina es la tierra, y los accesos. Si esos nodos se desarrollaran y articularan bien con los puertos, se mejoraría todo el sistema”, aclaró Murchison.

Desde la Cámara, ven con buenos ojos la creación de un Ministerio del Transporte.

“La Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables no tiene a cargo el acceso a los puertos. Lo tiene Vialidad Nacional, o provincial. Sería interesante contar con un ministerio que pueda unificar todas las cabezas. No todo es infraestructura. Hay cuestiones que son de coordinación de otras áreas”, aseguró el disertante.

“Este año fue de mucho volumen. En general hay una percepción de un pequeño crecimiento del comercio exterior que pasa por el puerto”, adelantó el directivo.

## El peor comienzo

Para la Cámara de Puertos Privados Comerciales, 2011 arrancó con un hecho lamentable. El 25 de febrero, falleció su presidente en ejercicio, Gustavo Gordillo. Profundo conocedor del sector, con Gordillo partió una figura que había trascendido el ámbito portuario y para constituirse en referente destacado del comercio exterior argentino.

## Acuerdo con la Terminal Zárate



En la reunión del 15 de noviembre con Terminal Zárate S.A., fueron acordadas las pautas del premio por productividad destinado para regir desde el mes de noviembre de 2011.

En primer lugar, y en lo sucesivo, fue consensuada la unificación de la discusión del nivel de este premio con la paritaria salarial anual.

De este modo, y por el periodo comprendido entre el mes de noviembre de 2011 y el de marzo de 2012, fue pactado un incremento del premio en un 18% sobre valores vigentes al mes de octubre de 2011, y el pago de la

suma de \$ 500,00.- que se acumula a la de \$ 1.000,00.- acordada en la última paritaria salarial para ser abonada en el mes de diciembre del corriente año.



Y, desde el mes de abril de 2012, el premio por productividad se ajustará en los mismos niveles que los salarios básicos, que se acuerden entre la Cámara de Puertos Privados y la Federación Marítima.

Asimismo, fue modificada la escala vigente para los movimientos de contenedores. Se debe aclarar, que la redacción y suscripción definitiva del citado acuerdo aun no ha sido efectivizada.

Antes de la firma...



## Anochecer de un día agitado

Todos la recuerdan, aunque no quiero tomar el tema de **Los Beatles** como propio para desarrollar una opinión. Pero al decir todos la recuerdan me apoyo en los veteranos como yo que algunas vez nos movimos al ritmo que marcaban ellos y a los jóvenes compañeros, a los que vienen a renovar y a mejorar con sus ideas y su sangre joven este camino que hemos construido los trabajadores y estamos recorriendo todas las generaciones.

El "día agitado" lo cito por el final en el que nos encontramos los trabajadores frente a este escenario que se ha planteado. Un final de recorrido

anual en el que la **FeMPINRA** tuvo un crecimiento como entidad que fuimos reflejando en las páginas de las diferentes ediciones de la revista que les fuimos ofreciendo durante el 2011. Y que puntualizamos en esta edición con la participación que nos cupo en la **Secretaría de Transporte** para la toma de decisiones con el Puerto de Buenos Aires y la prórroga de la concesiones en las terminales, con la inauguración de una nueva sede en el interior del país como otra muestra de nuestro crecimiento, con un recorrido informativo por los puertos del país y con la opinión escrita del Interventor en la AGP **Oscar Vecslir** y **Roberto Murchison** en las áreas que les son propias pero que, simultáneamente, nos interesan a todos los integrantes de la comunidad marítima, portuaria y de la industria naval. La participación de nuestro Secretario General **Cayo Ayala** como disertante en una nueva edición del **Copinaval** – por citar uno de los foros en los que intervino la FeMPINRA sin olvidar la representatividad en la **ITF** con la presencia integrando comisiones, entre otros, de los compañeros **Jorge Cocchia** y **Roberto Coria** – y la activa participación pública en todos los temas gremiales de orden nacional a **Juan Carlos Schmid** como vocero de la **CGT**, pero también como **Secretario Adjunto** de la FeMPINRA y **Secretario General** de **Dragybal**.





Agustín Barletti, editor de Transport & Cargo (El Cronista), Distribución y Cargas (Clarín) y GlobalPorts (edición online), especializado en temas marítimos y portuarios.

## Periodista cruzó a nado el estrecho de Gibraltar

Agustín Barletti, asiduo colaborador de nuestra revista, cruzó nadando el estrecho de Gibraltar en un tiempo de 6 horas y 7 minutos. Salió de las playas de Tarifa, España para llegar a Punta Cires en Marruecos.

La Asociación de Cruce a Nado del Estrecho de Gibraltar (ACNEG), que homologa oficialmente los registros, informó que el nadador, de 49 años, llevaba varios días esperando en Tarifa para poder efectuar el reto. Las malas condiciones meteorológicas provocaron que no sea hasta el domingo 23 de octubre pasado cuando pudo encarar el cruce utilizando un traje de neopreno para protegerse de la baja temperatura del agua (17°). Pablo Testa, fue quien entrenó a Barletti y lo acom-



pañó en su cruce del Estrecho.

Agustín, casado y padre de 5 hijos, entrenó durante 19 meses para lograr el objetivo. Durante ese tiempo, nadó cerca de 2.300 kilómetros. Esto es el equivalente a nadar de Buenos Aires a la ciudad de San Pablo en Brasil. Lo interesante del caso, es que no se trata de un atleta ni de un nadador de competición. De hecho, hacía más de 25 años que no nadaba, actividad, que retomaría recién en marzo de 2010.

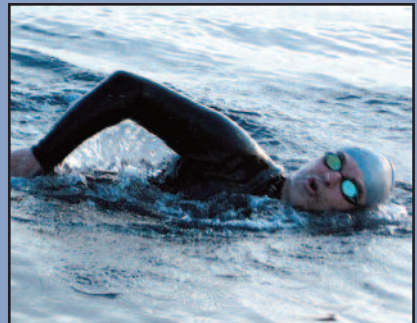
La última parte del recorrido fue la más difícil. Tuvo una fuerte corriente en contra y tardó dos horas para hacer los 1.500 metros que faltaban.

“Fue una experiencia difícil de describir. Hay que vivirla para entenderla. Durante la travesía, nadé con 50 delfines, entre los que había un bebé que jugaba conmigo. También me topé con una tortuga marina y con un banco de atunes, que formaban una masa plateada que me encandilaba cuando le pegaba el sol. También me visitó un tiburón de unos cuatro metros, que por suerte estaba sin apetito. Mi mamá todavía está llorando por una carta que le escribí, diciéndole que en medio de esa paz me sentía en el seno materno”, señaló Barletti.

El evento fue seguido por familiares y amigos a través de una página en Facebook habilitada

especialmente para la ocasión que sumó más de un centenar de fans. Poco después de terminar el cruce, con la emoción a flor de piel Agustín Barletti escribió: “Muchas gracias por el aguante. A los que madrugaron para seguir las noticias y a todos los que me enviaron tan lindos deseos de éxito. Los tuve conmigo en cada brazada (fueron 23.000 aproximadamente). Todavía no caigo. Mil sensaciones me atraviesan. Ya tendré tiempo de decantar las cosas. Por ahora, solo es alegría y emoción por haber unido a nado dos continentes.”

Desde estas páginas, todos los que integramos la FeMPINRA aprovechamos el espacio para felicitar al amigo que nos apoya permanentemente con la divulgación de nuestras actividades y a, a la vez, nos honra con su amistad.



Transcurrió “un día agitado” (*parafraseando al título pero incluyendo a todo el 2011*). Que nos tuvo como protagonistas y que nos consolidó como referentes obligados de todo lo que tiene que ver con la actividad en cualquiera de los, puertos del país. Y que nos pone de cara al año que se aproxima – el 2012 – con el compromiso de tener un rol protagónico dentro de la coyuntura gremial que asoma – a priori – navegando en aguas no precisamente calmas.

Este es el nuevo desafío. Tener el pulso firme para sostener el rumbo con la decisión que siempre nos caracterizó y la mente clara y lúcida para anticiparnos a los frentes de tormentas que tuviésemos que afrontar y resolverlos pensando siempre en los mejor para los compañeros que nos han elegido para que los representemos.

Desde esta **Secretaría de Prensa** sería mucho más cómodo quedarnos en el saludo tradicional de fin de año y el augurio y los buenos deseos para el 2012. Pero nos estaríamos traicionando y – lo que es más grave – los estaríamos traicionando a Ustedes sin intentásemos disfrazar la realidad que nos toca vivir.

**Este es el modelo que hemos decidido vamos a acompañar para beneficio del país todo.** Pero también sabemos que no es perfecto y que tendremos la obligación de puntualizar las cosas que observemos incorrectas y aceptar, también, nuestros propios errores conceptuales.

Por todo esto, se me ocurrió parafrasear a **Los Beatles**. Pero más cerca de los dichos populares que circulan por estas tierras, “siempre que llovió, paró”.

**Y al día siguiente salió el sol...**

**Luis Héctor Rebollo**  
Secretario de Prensa

# LA LEY DE CONTRATO DE TRABAJO: UN HOMENAJE A NORBERTO CENTENO

" La ley de Contrato de Trabajo es derecho popular...El derecho social del trabajo, puede y debe ser popular" (N.Centeno)

La Ley 20.744, Régimen de Contrato de Trabajo, significó uno de los hitos fundamentales, para la Legislación Laboral y Social en Argentina, que en su versión original de 1974, implicó la instauración de una democracia social, en las Relaciones Laborales.

Ejemplo de principios, de consolidación del derecho obrero, de reforzamiento de las Organizaciones Sindicales y del Trabajador como sujeto preferente de tutela y dignidad, no por casualidad fue cercenada por la Dictadura Militar genocida, iniciada el 24 de Marzo de 1976, a través de la Ley 21.297, que cerceno mas de 200 artículos y elimino mas de 80. Esa medida como la prohibición del Derecho de Huelga mediante Ley 21.400, y la suspensión de la Ley de Asociaciones Profesionales, 20.615, fueron la base para intentar desactivar, la militancia sindical, encarcelar dirigentes, delegados y trabajadores comprometidos con la causa del Pueblo..

La pluma de Norberto Centeno, inspirador de nuestra Ley de Contrato de Trabajo, merece hoy nuestro recuerdo.

Norberto Oscar Centeno era un reconocido abogado laborista y especialista en Derecho del Trabajo. Había escrito dos libros en la materia y numeroso material en revistas especializadas. Además de ser el autor de la "Ley de Contrato de Trabajo" y la "Ley de Asociaciones Profesionales" (Ley 20.615). Se desempeñaba como abogado de Organizaciones Sindicales.

La noche del 6 de julio de 1977, Norberto y su amigo Ernesto Tomaghelli se dirigieron del café situado en La Rioja entre Luro y San Martín al estudio de Norberto que quedaba en La Rioja y 8 de Julio en la Ciudad de Mar del Plata, donde desarrollaba su labor. Escucharon pasos detrás de ellos y una voz que les decía: "Alto, ejército argentino!". Los golpearon y se llevaron a Norberto con los pies a la rastra. Su secuestro fue parte de la famosa "Noche de las Corbatas", durante la cual varios abogados fueron secuestrados en Mar del Plata.

Norberto fue llevado al centro clandestino de detención ubicado en la Base Aérea de Mar del Plata. Allí fue brutalmente torturado, los detenidos escucharon a los torturadores gritar. "¡Denle al viejo!, ¡denle al viejo!" mientras lo torturaban. Una sobreviviente que le humedeció los labios y trató de animarlo, dijo que estaba confundido y prácticamente agonizando.

Falleció durante una sesión de tortura. Su cuerpo apareció el 11 de julio en el camino viejo a Miramar, mostraba muestras de golpes a diversas partes del cuerpo. Se dejó constancia en el certificado de defunción que su muerte databa del día 9 de julio, y se dio como causa del deceso "shock traumático hemorrágico".

Por nuestros compañeros, por nuestros mártires, por la dignidad del Trabajador y del Movimiento Obrero Argentino, son tiempos de recuerdos, también de profundización de Nuestro Derecho del Trabajo, con Información y Consulta, participación en la ganancias, profundización y universalización del los distintos institutos de la Seguridad Social. Son tiempos de que el trabajo no tribute impuestos, sino dignidad a los trabajadores. Son tiempos de que los sectores de la producción y el trabajo sean el eje del proyecto nacional, por sobre la especulación oligopólica y los sectores del privilegio.

Para seguir restituyendo los derechos conculcados, para luchar contra la informalidad Laboral y el Fraude de la Tercerización, contra legem, para volver a LAS FUENTES, aquellas que un 17 de Octubre de 1945, marcaron a fuego la conciencia histórica, de los trabajadores, las organizaciones y el pueblo.

En fin para seguir trabajando por una Argentina, con JUSTICIA SOCIAL, plena, NORBERTO CENTENO, Presente.

Dres. Rosalia De Tejeria y Juan Manuel Martinez Chas  
Asesores legales FEMPINRA



**ESTUDIO JURIDICO MARTINEZ CHAS - DE TEJERIA**  
*Consultores en Derecho del Trabajo y la Seguridad Social*  
*Asesoramiento de Asociaciones Sindicales - Obras Sociales y Mutuales*  
*Control de aportes y Contribuciones.*

**Uruguay 979 - Piso 3**  
**C1015ABS - Ciudad de Bs. As.**  
**[www.mchasdetejeria.com.ar](http://www.mchasdetejeria.com.ar)**

**Tel./Fax: (54-11) 4816-6439**  
**4816-6389 / 4815-2059**  
**[contacto@mchasdetejeria.com.ar](mailto:contacto@mchasdetejeria.com.ar)**

# GREMIOS QUE INTEGRAN LA FeMPINRA

SINDICATO DE ELECTRICISTAS Y ELECTRONICISTAS NAVALES  
Av. Juan de Garay 1900 – CP: C1256AAN – Tel.:4305-0458/5973

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE EMPLEADOS DE LA MARINA MERCANTE  
Bartolomé Mitre 3776 – CP C1202AAT – Tel: 4981-8181

SINDICATO DE GUINCHEROS Y MAQUINISTAS DE GRUAS MOVILES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA  
Alvar Núñez 226 – CP: C11163AAF – Tel.: 4301-8851/4302-9059

SINDICATO DE CAPATACES ESTIBADORES PORTUARIOS PERSONAL JERÁRQUICO  
Pinzón 1012/16 – CP : C 1102AAP – Tel.: 4302-4640/9650

SINDICATO ENCARGADOS APUNTAORES MARITIMOS Y AFINES DE LA  
REPÚBLICA ARGENTINA  
México 2183 1ro."A" – CP: C1222ABG – 4941-8264 Fax: 4941-8327

SINDICATO DEL PERSONAL DE DRAGADO Y BALIZAMIENTO  
Piedras 1693 – CP: C1140ABI – Tel.: 4307-4305/6958

SINDICATO UNICO DE SERENOS DE BUQUES  
Tacuarí 1122 – CP. C 1071AAX – Tel.: 4300-2920/4612

SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES y SERVICIOS DE LA IND. NAVAL  
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA  
Juan de Dios Filiberto 914 – CP: C1162AAB – Tel: 4301-7067/7697

SINDICATO DE CONDUCTORES NAVALES DE LA REP. ARG.  
Pinzón 281 Piso 1º. – CP: C1161ACE – Tel.: 4362-0880/0080

CENTRO DE PATRONES Y OFICIALES FLUVIALES, DE PESCA Y DE CABOTAJE MARÍTIMO  
Guaileguay 1255 – CP: C 1265AAA – Tel.: 4307-4611/6111

SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA DEL HIELO  
Columbres 1573 – CP. C1238AAK – Tel.:4921-6419/4925-5968

ASOCIACIÓN PROFESIONAL de CAPITANES Y BAQUEANOS FLUVIALES  
Aristóbulo del valle 315/19 – CP: C1161AEA – Tel.:4362-8084/3242

SINDICATO FLOTA PETROLERA E HIDROCARBURIFERA  
Rivadavia 869 Piso 2º. – CP: C1002AAG – Tel.: 4342-9141 Fax: 4343-7878

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CAPITANES Y PATRONES DE PESCA  
Juan B. Justo 518 – Mar del Plata – CP: B 7603HFS – Tel.:0223 480-0580

SINDICATO OBREROS MARITIMOS UNIDOS  
Peru 1667 - CP: C1141ACI - Tel.: 4300-7852/55

CENTRO DE JEFES Y OFICIALES MAQUINISTAS NAVALES  
Libertad 1668 (C.P. C1016ABH) - Tel.: 4815-3102, fax: 4815-6814

# FEMPINRA



VISITANOS EN:  
[www.fempinra.com.ar](http://www.fempinra.com.ar)

## UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS

FEDERACION MARITIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL  
DE LA REPUBLICA ARGENTINA (FEMPINRA)  
Juan de Dios Filiberto 914

Secretaría de Prensa y Difusión  
Personería Gremial N° 763 / 01  
México 2183 2º piso (C1222 AAG) Capital Federal  
Tel.: 4941-8327 / FAX 4941-8264