

**FEDERACIÓN
MARÍTIMA
PORTUARIA
Y DE LA
INDUSTRIA NAVAL
DE LA
REPÚBLICA
ARGENTINA**

FEMPINRA

Año IX - Número XIV - Abril 2015

**Nuevos desafíos
para los puertos**

**CONFEDERACION GENERAL DEL
ADUANERO
R.A.**

UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS

GATT

CONSEJO DIRECTIVO CENTRAL

Período (2012-2016)

CAYO AYALA

Secretario General
JUAN CARLOS SCHMID
Secretario Adjunto

Secretario de Finanzas:
CORIA, ROBERTO EDUARDO

Secretario Gremial:
VILLAVERDE, EDUARDO
Subsecretario Gremial:
AMARANTE, DANIEL OSVALDO

Secretario de Interior:
GIANCASPRO, JOSE

Secretario de Internacionales:
VENTURINI, ENRIQUE
Subsecretario de Internacionales:
HUERTA, VICTOR RAÚL

Secretario de Acción Social:
DANIEL OCAMPO

Secretario de Prensa:
REBOLLO, LUIS
Subsecretario de Prensa:
BOGLIANO, RICARDO

Secretario de Formación Profesional:
LEWICKI, DANIEL JULIO
Subsecretario de Formación Profesional:
FIORENZO, LUIS

Secretario de Asuntos Portuarios
y Vías Navegables:
LIZARRAGA, RAUL

Secretario de Industria Naval:
SPERONI, JUAN

Secretario de Asuntos Marítimos:
PUCCI, JUAN CARLOS

Secretario de Organización:
BIANCHI, JORGE DANIEL

Secretario de Seguridad, Salud
y Medioambiente Laboral:
ROJAS, HECTOR

Secretario de Derechos Humanos:
MARTIN, CARLOS ALBERTO

Vocales

Vocal Titular 1ro.:
IGLESIAS, RICARDO

Vocal Suplente 1ro.:
GIANCASPRO, OSVALDO

Vocal Titular 2do.:
IVALDI, ANTONIO

Vocal Suplente 2do.:
IBALO, JUAN CARLOS

Vocal Titular 3ro.:
WARZEL, NICOLAS

Vocal Suplente 3ro.:
AMORES, LAURA

Comision Revisora De Cuentas

TITULARES:

SUPLENTES:

- 1) BENZO, HUGO
- 2) MERELES, RAMON
- 3) FEDENCZUK, JORGE

- 1) LANGO, OSCAR
- 2) BAZAN, ALFREDO

Comisión Mediadora

2. GIANCASPRO, JOSE
3. CAMERA, DANIEL
4. ANDERSEN, CARLOS
5. CASAS, CRISTIAN
6. CORIA, ROBERTO EDUARDO
7. ANDRADE, ANDRES
8. SPERONI, JUAN
9. IVALDI, ANTONIO

10. ORTIZ, EVANGELINA DEL VALLE
11. PUCCI, JUAN CARLOS
12. VENTURINI, ENRIQUE
13. HUERTA, VICTOR RAUL
14. FERRADA, SANTIAGO
15. VILLAN, RICARDO
16. MARTIN, CARLOS ALBERTO

LOS PUERTOS, LA MARINA MERCANTE Y LA INDUSTRIA NAVAL, HERRAMIENTAS IMPRESCINDIBLES PARA LA NACIÓN ARGENTINA.

Nos hallamos en la actualidad ante un mundo global, complejo y de una profunda discusión en términos financieros y geopolíticos, que requiere de nuestra Nación y particularmente de la visión estratégica de integración con los países de la región, desde una visualización de integración real para planificar el desarrollo de la industrialización en nuestro país y nuestra región.

Escenarios básicos para desarrollar empleos dignos y con justicia social, desde esta visualización entendemos que las políticas desarrolladas en relación a lograr una estabilidad macro económica, sostenimiento de la política de auto abastecimiento energético.

El desarrollo de las líneas ferroviarias y el desendeudamiento externo e interno, son las bases sobre la cual se debe construir la planificación de los sectores productivos.

Sin duda alguna uno de los temas centrales en la agenda que viene es la de constituir las herramientas para los Puertos, la Marina Mercante y La Industria Naval.

Situación ésta que debe unificar el universo sindical, porque se trata de cambiar una lógica de pensamientos ideológicos en términos políticos y de intereses, que en los '90 sepultó una historia que era hija del proceso de industrialización en nuestro país, para fomentar el desarrollo de un modelo de transporte distinto cuya fenomenal consecuencia fue la destrucción de miles de industrias y millones de puestos de trabajo.

Por eso estamos convencidos que el proceso de transformación de nuestro sector Marítimo, Portuario y de Industria Naval debe ir en dirección al acompañamiento del proceso de industrialización de nuestra Nación, como parte de la agenda política que se tendrá que discutir en este tiempo independientemente del gobierno que le toque ganar las elecciones.

En este marco, otro de los eslabones lo constituye sin lugar a dudas - los acuerdos bilaterales o comerciales con otros países de la región y del mundo. En esta perspectiva se deberá discutir desde un profundo análisis despojado de cualquier interés de sector o parcial, una verdadera política donde la tecnología el valor agregado constituya principios rectores en la negociación con las otras regiones del mundo.

Nuestra Federación, de cara al desafío que se plantea en nuestra Nación, en la región y en el mundo, deberá ser un protagonista activo en la defensa de las banderas que siempre enarbolará.



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 - Tel.: Tel.: 4951-9445 / 9642- Email: fempinra@live.com - 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

ABRIL 2015

Roberto Eduardo Coria es el Secretario General del Sindicato de Guincheros Maquinistas y Grúas Móviles (SGMyGM), Secretario de Finanzas de esta Federación, miembro del Consejo Directivo de la CGT, de la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT) y del Consejo Regional de la Federación de Marineros del Mercado del Sur e Hidrovías (FeMMH). Recurrimos a él y a su vasta experiencia en el tema para que nos trace un panorama de la situación actual por la que está atravesando el sector.

LA OPERATIVIDAD EN LOS PUERTOS: NUEVOS DESAFIOS



En el enunciado y/o presentación de la nota está incluida la pregunta para iniciar el diálogo.

Para saber cuál es nuestra situación debemos observar cómo está la operatividad mundial y desde qué ubicación la estamos mirando. Hoy, el valor de las cargas lo da la operatividad de los puertos a partir de sus economías regionales y a través del mercado externo. Insertarse en esa dinámica es una de las prioridades con toda la carga logística que ello conlleva. Esta es la prioridad ya que este formato funciona en los puertos clave.

¿Cómo se aplica este razonamiento?

Este es el nuevo orden mundial con el que debemos manejarnos. Los buques son cada vez de mayor calado y traen incorporada la tecnología de carga y descarga que nos obliga a buscar una mecánica que permita el mejor funcionamiento en los tiempos de la demora.

¿Cuál es la idea para que funcione en nuestro país?

Actualizar el análisis de funcionamiento del puerto de Buenos Aires, de los de la provincia de Buenos Aires y los del interior. Y determinar muy bien la segmentación de fluviales y marítimos para optimizar su funcionalidad. Para que se entienda con un ejemplo, podríamos citar al puerto de Formosa y su incidencia por su baja directa a la Hidrovía y el menú de posibilidades de optimización del embarque que ello significa. Para que ello ocurra la acción debe dirigirse desde lo macro a lo micro. Esto es, por seguir con los ejemplos, ampliar las inversiones, profundizar la capacitación y mejorar los salarios. Para que se tenga una idea más concreta de uno de los ítems, recorramos la revista y observemos la función de nuestro Centro de Formación y Capacitación (CeForCap) con lo realizado en el 2015 y los cursos que ya se iniciaron y proseguirán durante todo el 2015, para entender mejor de que estamos hablando.

¿Usted cree que con esto alcanza?

En absoluto. Este ejemplo que di es una de las patas de la mesa. Y el eje es la integración de la problemática portuaria a la agenda gubernamental y, si me apurás, con algún tipo de prioridad sobre otros temas. Importantes también, pero el puerto es una de las herramientas fundamentales en el desarrollo de una Nación. La integración marítimo/portuaria debe darse ya. Es necesaria una política global con proyectos claros y con planificación nacional. La FeMPINRA, preocupada por esta situación, está decidida a acompañar este crecimiento. Pero para ello se necesita un marco que hoy no existe. Es imprescindible una mayor participación de las organizaciones sindicales en el tejido de esta red, como así también la participación en la estrategia política de la Subsecretaría de Vías Navegables y de la Administración General de Puertos (AGP). El Estado debe estructurar una lista de prioridades.



Dígame una.

Definir desde el Estado, a través de la organización pertinente, el formato de licitación y adjudicación de la Terminal 5. Usted me pidió una. Empecemos por esta.

¿ Y después qué?.

Con esta misma filosofía evaluar los futuros vencimientos del resto de las concesiones. Es la respuesta inmediata que la masa de trabajadores portuarios está esperando ya que hoy ve con preocupación e incertidumbre el futuro de su fuente de trabajo.

Por lo que responde deduzco que los trabajadores están, por lo menos, inquietos.

Los trabajadores siempre estaremos expectantes y atentos al presente y al futuro de las fuentes laborales. Desde nuestra condición de dirigentes sostenemos que no pueden estar atados ni ser parte de las pujas comerciales de las multinacionales que interfieren en las negociaciones – le digo ICTSI antes de que me pida un nombre propio – impugnando pliegos.

Teniendo en cuenta el manejo del vocabulario mediático, por lo que responde, ¿ Ustedes pertenecen a los opositores?.

Este es otro de los errores. Sea el Gobierno que sea, lo único por lo que bregamos y seguiremos discutiendo es por la reivindicación de los valores de nuestros trabajadores. Es un desafío para el nuevo Gobierno el tratamiento inmediato de lo estratégico que es para el país la actividad marítima/portuaria.

Da la sensación que para el actual Gobierno el tema no pasa inadvertido. El principio de acuerdo con China podría servir como estandarte.

Todo lo contrario. Debemos estar muy atentos al formato y contenido de estos acuerdos bilaterales. La letra de molde dice que importamos ingeniería china pero en el “paquete” entraron 2.200.000 durmientes. Esa importación puntual ya deja establecida, a priori, la falta de mano de obra local para ese insumo y, por carácter transitivo, la desocupación. La garantía de la mano de obra local y la participación directa de nuestros trabajadores debe ser la base de este y otros acuerdos que se puedan formalizar. Porque si no estamos atentos, una vez materializados – sin que hayamos podido leer “la letra chica” – va a generar consecuencias que seguramente recaerán sobre nuestros trabajadores.

Entrevista y fotos: Juan Carlos Mena



La nota de tapa del Suplemento de Comercio Exterior de La Nación del martes 17 de marzo, reafirma en un todo la postura del compañero Roberto Coria y la de esta Federación toda respecto a esta problemática. Vale aclarar que nuestra nota de apertura de la revista fue hecha con antelación a la del diario y no existe ningún tipo de contacto entre los autores.

Barcos muy grandes,

La industria naviera tiene más presencia mediática que la industria portuaria. Sus anuncios de alianzas, dinámicas y revolucionarias, sus órdenes de construcción de buques gigantes, sus índices de desguace y de buques retirados de las rutas comerciales... Toda esta información es una gran manera de ver y entender la economía mundial y sus altibajos. Y el impacto de las acciones que las navieras toman para mejorar su economía de escala es directo en las terminales portuarias de todo el mundo.

Así como las líneas se comportan de manera anticíclica respecto de la demanda de cargas -ordenan la construcción de buques ante las perspectivas de un aumento del comercio para posicionarse mejor; pero luego, una caída en la actividad los encuentra con una costosa sobreoferta- las terminales portuarias responden también a destiempo respecto de los cambios que introducen sus clientes: la falta de infraestructura frente a los buques de mayor tamaño es una muestra. Pero el peor de los escenarios es cuando la oferta de terminales excede la demanda de los buques. Las navieras, al introducir barcos de mayor tamaño, reducen la cantidad de recaladas, o concentran en un puerto hub (concentrador) las recaladas, dejando a otros puertos (que antes recibían barcos de la misma línea o alianza, pero de menor porte) marginados de los slings (rutas) principales y más suculentos. A muchas terminales, la condena al transbordo no les cae nada bien, a pesar de que sea mucho mejor eso que cerrar.

Una realidad hoy da cuenta de puertos que se están quedando sin trabajo, sin buques. En España, por ejemplo, la capacidad instalada de los concesionarios de terminales de contenedores duplica el volumen del comercio exterior. Así lo señala un artículo publicado por El Confidencial titulado "De los aeropuertos sin aviones a los puertos sin barcos", que destaca que en Barcelona operan dos terminales (Hutchison y TCB), pero el volumen actual justifica sólo la operación de una. Y el nuevo Puerto de La Coruña, que demandó una inversión de 700 millones de euros, está totalmente subutilizado. El reclamo de los concesionarios españoles es extender los plazos operativos para aliviar el cuadro contable. No es coincidencia la similitud con el caso argentino: aumento de costos salariales y operaciones magras conforman una tenaza que tiñe de rojo los balances. Ahora bien, por el otro lado, la industria naviera probablemente haya forzado su voluntad de innovación y competitividad, botando buques que parecen demasiado grandes para navegar. Como un disparo en el propio pie, las alternativas de terminales que los puedan atender se reducen.

Panorama regional

Según Tomás Serebrisky, asesor económico del Banco Interamericano de Desarrollo, el tráfico marítimo de contenedores en la región creció un 9% en los últimos años, pero los costos para importar y exportar

"continúan situándose muy por encima de los de economías avanzadas". "El desempeño de los puertos es crucial para determinar cómo incrementar la competitividad de los países", indicó Serebrisky en un post del portal mexicano T21, tras agregar que "en el Departamento de Infraestructura y Medioambiente del BID hemos analizado la productividad de las terminales de contenedores en más de 200 puertos de 70 países en desarrollo".

Ante la consulta de si los buques más grandes y largos arrojados al sistema implicarán una sobreoferta de terminales, Rodrigo Castilho, ingeniero especialista en simulaciones portuarias de Aecom, Brasil, señaló a la nación que "la oferta de muelles tenderá a crecer, pero sólo en aquellas terminales capaces de manejar estos buques más grandes". "Tanto el buque de diseño con que se trabaje como la capacidad de la terminal seguirán siendo claves en el diseño y la planificación portuaria, lo mismo que el balance entre los muelles y la capacidad de almacenamiento en las plazoletas portuarias", añadió el analista. Ante la tentación de conocer "un número mágico" que relacione la cantidad necesaria de terminales en un sistema portuario en relación con el volumen de TEU operados, Castilho descartó esa posibilidad: "Sólo hay reglas generales respecto de movimientos por año, pero todo depende del mercado y la locación de la terminal", indicó. "En la industria portuaria, como en cualquier industria, siempre hay trade-offs entre economías de escala y la una situación potencial de fijación de precios monopólica", agregó el ingeniero brasileño. Gustavo Anschutz, director de la consultora AIC Estudios y Proyectos, confirmó la tendencia de que los grandes grupos marítimos y portuarios de armar puertos hub regionales y distribuir en las regiones con feeders, buques más chicos en zonas de menor calado. "El sistema del Plata no resiste buques de más de 13 metros de calado. No digo que lleguen buques de 18 metros como los que se están haciendo ahora, pero los de 12.000 TEU ya no pueden ingresar", explicó. Esto genera, según el consultor portuario, "una crisis de posicionamiento estratégico" para los puertos, porque "las grandes compañías buscan menos frecuencias y más movimientos por escala", apuntó.

Por su parte, Oscar Vecslir, coordinador de la Sociedad Administradora del Puerto (SAP) de la Ciudad de Buenos Aires -que depende directamente del ministro de Desarrollo Económico, Francisco Cabrera- señaló que son "pocos los puertos preparados para el club de los 20.000 TEU" y que el panorama es complejo: "Hay menos movimiento de contenedores, aumentan los joints (alianzas) para compartir y completar buques y se reducen los servicios y esto genera menos ventanas para las operaciones de los puertos", indicó.

puertos sin trabajo

Entonces, ¿cómo planifican las autoridades portuarias o los concesionarios privados el futuro? "Si hay carga va a haber un armador que la vaya a buscar", ilustró el asesor de puertos del Gobierno porteño. Según Vecslir, se viene de tiempos en los que la prioridad de las autoridades y concesionarios era la productividad y el tamaño de los buques, marginando así al resto de los que participaban del negocio portuario.

El protagonismo de la carga

"Debemos recordar que el negocio se genera cuando existe la carga, a la que se le debe dar el rol que merece a la hora de analizar la actividad portuaria", destacó Vecslir, tras advertir: "La carga debe incorporarse a la mesa de conversaciones y negociaciones". Vecslir intentó recrear el sistema de los consorcios de gestión portuaria de la provincia de Buenos Aires (como el de Bahía Blanca, que presidió) en el ámbito de Puerto Nuevo, pero la política nacional tenía otras prioridades. Por su parte, el analista marítimo Jan Kok fue tajante: "Los buques de 20.000 TEU no están pensados para hacer escalas en puertos como un camión lechero. Hoy un contenedor, desde el origen hasta el destino, rara vez tiene menos de 2 a 3 transbordos", señaló. Kok suscribe también a la idea de un "fin de ciclo" de buques extra grandes, pero sobre todo desde el punto de vista económico, y en función de los equilibrios operativos necesarios. "Y sí, inevitablemente, habrá menos puertos de escala y una mayor eficiencia en buques de mediano porte, también para reducir escalas", agregó. Costos Una de las advertencias que agitan las terminales es que los transbordos encarecen el proceso logístico e impactan de lleno en la carga. "Depende", dice Kok, tras agregar: "Las navieras hoy se hacen cargo del transporte multimodal, desde puerto de carga y más allá del puerto de destino, es decir, hasta el lugar de destino, porque se hacen cargo del transporte multimodal". Para Anschutz, ese temor es infundado. "Si bien cambia la escala del buque es mucho más económico trabajar con esos buques de menor porte porque a más cercana es la relación entre la capacidad de un buque y la cantidad de movimientos promedios de una terminal más rentable es la operación. El problema es que al hablar de un feeder se piensa en un barquito de 300 TEU, cuando en realidad hablamos de uno de 4000 que combina varias escalas", indicó. "Todo esto se va a desarrollar de manera natural porque las navieras lo quieren. Nos conviene tener una base logística de contenedores vacíos en el interior, como en Rosario, porque en la Argentina existe una concentración muy grande en el puerto de Buenos Aires, con problemas históricos de congestión de accesos", amplió. El especialista advirtió sobre la baja capacidad de contenedorización que existe en el país en función de la cantidad de TEU en relación con el PBI, y agregó que alimentar un puerto hub en el sur de Brasil no implica menos trabajo, porque la carga seguirá estando y porque la rentabilidad de la terminal se mide por movimientos. "Cambia el modelo, pero no se reduce la cantidad de TEU por año", explicó Anschutz. ¿Quién debe decidir entonces qué rumbo tomar? "El último que debe que invertir desde el punto de vista de la opinión es el Estado, que debería recabar información en el sector privado y hacer una mesa de diálogo con terminales, navieras y la carga para así saber qué hacer", apuntó Kok. El debate sobre la cantidad de terminales y la necesidad de adaptarse con megagrúas y costosos dragados en los puertos es global. El sistema del Plata no escapa a esta carrera de barcos grandes y terminales ociosas.





Pasos reales para la Industria Naval

Más allá de las discusiones en torno a los necesarios proyectos de ley, hay medidas inmediatas que potenciarían al sector e impulsarían inversiones

Este año los debates continuarán. Los grandes proyectos seguirán discutiéndose. Pero la realidad no espera sino impera: las cargas en la hidrovía Paraná-Paraguay y la necesidad de embarcaciones, artefactos navales, y servicios portuarios, logísticos y de transporte continuarán creciendo. Es nuestro deber como dirigentes empresarios analizar y dar cuenta de la realidad, pero por sobre todas las cosas hacer propuestas y articular los medios necesarios para viabilizar el desarrollo de nuestra actividad en el marco del contexto nacional, regional y global. Ya no es novedad que Paraguay, está dando pasos sostenidos hacia el desarrollo de su industria naval y marina mercante. La realidad da cuenta de ello con la instalación de astilleros, talleres navales y el apuntalamiento de su marina mercante a través de una nueva reglamentación.

El año pasado, nuestro país vecino, a través del decreto 1997/14 actualizó la normativa para la incorporación de embarcaciones a su flota mercante y los requisitos y procedimientos para la inscripción, matriculación y abanderamiento de buques y artefactos navales. Se fijaron plazos de inspección y adecuación a las embarcaciones ya incorporadas a la flota mercante con anterioridad a la vigencia del decreto. Y se estipuló para aquellas embarcaciones que sobrepasen los quince años de antigüedad, para que puedan seguir habilitadas, tres años de plazo para ser sometidas a los requisitos y exigencias establecidos para su reconocimiento como buque "reacondicionado" o "repotenciado". Asimismo, los armadores de aquellas embarcaciones ya incorporadas a la flota mercante tendrán un plazo de seis meses para presentar, ante la autoridad competente, un plan de reinspección de sus embarcaciones, que deberá sujetarse a las normas del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Y por último, entre otras determinaciones, todas las embarcaciones que transporten productos derivados del petróleo y mercancías peligrosas deberán contar con doble casco a partir del 1 de enero del 2015.

La realidad impera y la actualidad y decisión paraguaya nos interroga: ¿Qué camino de corto, mediano y largo plazo elegimos para el desarrollo de nuestra actividad? ¿Estamos ante una oportunidad? Consideramos que deben manejarse varios planos. Inicialmente entendemos que es necesario contar con una ley de marina mercante e industria naval, sin exclusiones y que contenga a la totalidad de los actores. Pero simultáneamente es necesario dar respuesta al escenario regional actual. Creemos que hasta que no se sancione una

norma que abarque el arco complejo de necesidades de la actividad, debemos estar a la altura de la coyuntura y comenzar a tomar algunas medidas mínimas, que sean los primeros pasos para el desarrollo de nuestra actividad. Paraguay surge como un socio con el cual podemos repotenciarnos. Tenemos la capacidad y eficiencia para atender la demanda de readecuación de su flota y también podemos ofrecer los productos de nuestra industria naval, que actualmente es competitiva y eficiente en algunos rubros. Me refiero a específicamente a barcasas -con su mayor exponente el astillero santafecino de Punta Alvear- y así también nuestra experiencia para la construcción de remolcadores.

Para optimizar el desarrollo de la actividad en estas áreas proponemos que desde el Poder Ejecutivo y/o desde el Legislativo se acompañe con una serie de medidas que apuntalen la actividad: para las reparaciones navales, es necesario derogar la obligación aduanera de importación temporaria para las embarcaciones extranjeras destinadas a transformaciones o grandes reparaciones. Y también en el ámbito de la hidrovía debemos impulsar la prohibición de importación de remolcadores y barcasas nuevas o usadas de origen extrazona. Debemos estar a la altura de las circunstancias, planificando el largo plazo, pero viviendo el hoy, evitando que la realidad se nos escape. Simplemente proponemos pequeños pasos para poner de pie e impulsar a la industria naval nacional. Medidas concretas:

- ** Arancel cero: liberar la importación de chapa naval e insumos no fabricados en el país. Reparaciones: derogar la obligación aduanera de registrar la importación temporal de lo que entre a reparación.
- ** Hidrovía: Impedir la importación de barcaza tanque usada tipo Mississippi. Beneficios: restablecer el régimen de beneficio fiscal para los bienes de capital de la industria naval nacional.
- ** Financiamiento: generar un fondo a partir de un gravamen sobre los fletes.
- ** Marina mercante: crear un segundo registro para los buques de armadores nacionales para su uso en el tráfico internacional.
- ** Administración: crear una autoridad de aplicación común para la actividad naviera, la industria naval, los puertos, vías navegables y pesca.
- ** Mercosur: prohibir la importación de barcasas nuevas y usadas de extrazona.

NUEVO GYM Y MEJOR SERVICIO



Insiguiendo como siempre, el **Secretario General del Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios Personal Jerárquico (SCEP)** y a la vez Secretario de Interior de la Federación, **José "Pepe" Giancaspro** inauguró en la sede central del edificio gremial un gimnasio de recuperación física para todos los afiliados a su gremio. Esto es como consecuencia de la incorporación de un nuevo servicio que se agrega a los que ya ofrece su organización y consiste en la usufructuación por parte de quien/es lo necesite/n de la atención de profesionales en masoterapia y quiropraxia.

En los tiempos que corren en los que la urgencia por las obligaciones nos tiene "acostumbrados" a dolores musculares de diversa índole, el sindicato puso el acento en la atención de estas necesidades primarias.

Los afiliados que deseen mayor información contactarse telefónicamente al 4302-4640/9650 y/o acercarse a la sede central en Pinzón 1012/16.





SGyMGM: I



nauguración



Las fotos nos eximen de mayores comentarios. En la figura de su Secretario General los sindicatos que integran esta entidad le dijeron presente a sus compañeros guincheros y a su Secretario General, Roberto Coria.



Roberto Coria, se pronunció por "el dinamismo" en el comercio exterior nacional, en el marco de la inauguración del nuevo edificio sindical sito en la Avda. Patricios 855 en el barrio de Barracas,

Coria encabezó el acto junto al secretario general de la CGT Azopardo, el dirigente camionero Hugo Moyano.

Aseveró que "se requiere dinamismo en el comercio exterior" y defendió "la necesidad de mover 25 contenedores por hora en lugar de los actuales 10 para lograr ese dinamismo".

"Es necesario la previsibilidad y no los excesivos controles a trasbordos y regulaciones. El comercio exterior debe ser dinámico", afirmó Coria en el acto, al que también asistieron otros sindicalistas, funcionarios y empresarios de terminales.

El dirigente sindical reclamó "cambios" para mejorar la actividad y subrayó que existe "ausencia de equidad en la Hidrovía, ya que se requieren tarifas diferenciadas", a la vez que explicó que "un barco que utiliza el canal Zárate-Dock Sud no puede abonar la misma tarifa que otro que hace solo el corredor Rosario-Santa Fe". "Esto debe ser corregido en el marco de la previsibilidad para mejorar la competitividad de los operadores portuarios", dijo.

Coria explicó que la nueva sede central de seis pisos, con mil metros cuadrados cubiertos, ofrecerá capacitación sindical, turismo y servicios de mutualismo para más de 7.000 trabajadores.

A su turno, Moyano respaldó en su discurso "los logros de los guincheros, ya que los gremios del transporte están unidos de cara a la lucha en rechazo del impuesto a las ganancias".

"En breve todos los gremios del transporte demostrarán su malestar por ese tema", aseguró, aunque ponderó "el necesario diálogo".

Coria reclamó la reglamentación de la norma 1.108 para evitar "la fuga de la carga a países vecinos" y requirió "un tipo de cambio que dinamice a las economías regionales con empleo genuino".

Al acto también asistieron Juan Schmid (Dragado y Balizamiento y Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval); Omar Pérez (camioneros); Rubén Fernández (UPSA aeronáuticos); Alberto Salom (jerárquicos ferroviarios), y el interventor de la Administración Nacional de Puertos (ANP), Sergio Borreli.

También lo hicieron el titular de los recibidores de granos (URGARA), Alfredo Palacio; Luis Pereyra (Sindicato del Petróleo); Luis Fiorenza (AAEMM); Luis Rebollo (SEAMARA), empresarios de la actividad e integrantes de la conducción de la CGT Azopardo.

El Sindicato de Guincheros y Grúas Móviles nuclea a los trabajadores que utilizan mecanismos eléctricos, hidráulicos u otros parecidos para la elevación de bultos.

Entre esas maquinarias, figuran las grúas pórticos, trastaineras, containeras, autolevadores, hidrogrúas, cranemóviles, vehículos y maquinarias especiales, carrettoneras para traslados, grúas telescópicas y reticuladas.

Producción periodística y fotográfica:
Juan Carlos Mena



Ce. For. Cap.

Centro de
Formación
y Capacitación



Clausura de los cursos 20



ursos de capacitación

14



Culminó exitosamente el Ciclo Lectivo 2014 que ofrece el **Centro de Formación y Capacitación (CeForCap)** que funciona dentro de la estructura de la **Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA)** bajo la conducción del compañero **Daniel Lewicki (SGy MGM)**.

Los cursos se dividieron en módulos de acuerdo a la necesidad de cada uno de ellos para la complementación de la instrucción y correspondieron a las especialidades de Apuntador y Encargados Portuarios, Operador de Grúas Móviles hasta 60 toneladas, Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) Nivel 1 y 2, Lucha Contra Incendio, Primeros Auxilios Básicos y Aprendices avanzados en Soldadura.

La Licenciada María Isabel Faria da Cruz, cuyo cargo es Componente de Formación y Certificación de cursos. Dirección de Fortalecimiento Institucional (DFI) participó en el acto de la entrega de los diplomas en representación del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS).

Los integrantes del Consejo Directivo Nacional de la FeMPINRA, como todos los años, avalaron con su presencia y su participación en la entrega de los diplomas (como se puede observar en las fotos que acompañan a este texto) que certificaron la cursada y el éxito final de las alumnas y los alumnos que ocuparon las aulas durante todo el tiempo de duración de cada uno de los cursos.

Así se pudo observar a Juan Carlos Schmid (Secretario General Adjunto de la Federación y Secretario General de DRAGyBAL), José "Pepe" Giancaspro (Secretario de Interior de la FeMPINRA y Secretario General del SCEP), Roberto Eduardo Coria (Tesorero de la Federación y Secretario General del SGyMGM), quienes estuvieron acompañados por el Capitán Jorge Bianchi (Secretario de Organización y Secretario General Adjunto del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo, Armando Alessi (Secretario General del S.I.C.O.N.A.R.A. y Edgardo Torres Subsecretario Gremial del S.E.A.M.A.R.A., y la participación de Ramón Ermácora (Coordinador).

PERÍODO 2015



Apertura Curso de Apuntadores

En CABA - Fempinra

Proteccion de Buques e intalaciones portuarias.

Apuntadores y Encargados Portuarios

Familiariazacion con Buques tanques Petroleros.

Aprendices Mecanico Montador de Banco

Aprendices en Carenado y Pintura

En Mar del Plata

Capataces y Coordinadores Portuarios

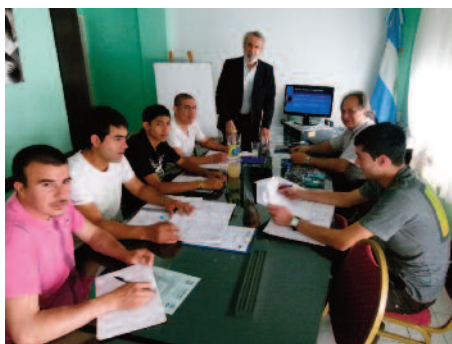
Señaleros y Eslingadores

En Campana - Zarate

Operadores de Gruas Moviles hasta 60 toneladas

Apuntadores y Encargados Portuarios

Señaleros y Eslingadores





Los instructores a cargo de los cursos (última foto, al pie de la página) fueron: de Soldadura Julián Vargas , (SICONARA), Mariano Vilar (Administrativo), Jorge Frías (Apuntadores), Andrés Di Concilio (Instructor del curso de Grúas Móviles hasta 60 ton.) Rogelio Acuña (Ayudante de las clases prácticas del curso de Grúas Móviles - Empresa COAMTRA), Pablo Salemi (Lucha Contra Incendio) y Ricardo Alvarellos (Incasur).

Pero nada hubiese sido posible sin la participación de ellas. Las compañeras que junto al titular Daniel Lewicki ilustra la foto de apertura de la nota: Cristina, Beatriz, Nancy, Vanesa, Liliiana y Cinthia.



Unió a nado las Islas Malvinas



Agustín Barletti, editor del suplemento Transport & Cargo, del diario El Cronista cruzó de Gran Malvina a la Isla Soledad a través del estrecho de San Carlos, en una travesía de 2 horas y 7 minutos y con las aguas a una temperatura de 3 grados.



"Dios me ayudó porque aquietó las aguas del estrecho durante mi travesía. Ni bien concluí el cruce se levantó el viento y comenzó un fuerte oleaje", señaló Barletti, que además de periodista y abogado es nadador aficionado de 53 años.

"Ese día amaneció con el mar planchado, sin nada viento. Y en el trayecto en el que la corriente debía ser neutra durante 40 minutos, lo fue por una hora y media", explicó Barletti.

La idea del cruce, que tuvo lugar el 9 de noviembre, surgió como un desafío personal hace cuatro años. En 2010 Barletti pesaba más de 100 kilos y llevaba una vida sedentaria. Por una cuestión de responsabilidad decidió un cambio de vida a través de la natación. Realizó un entrenamiento de 19 meses en los que nadó el equivalente a 2.300 kilómetros, y en octubre de 2011 logró cruzar a nado el Estrecho de Gibraltar en algo más de seis horas.

"No soy un nadador profesional. Nunca había nadado en serio", explicó el abogado, y aseguró que trata de suplir "el talento con esfuerzo y fuerza de voluntad".

Pero después de "mucho organización", ese trayecto de 20 kilómetros que une África con Europa "pasó volando" y entonces "salió la pro-puesta de Malvinas", explicó.

Durante tres años, Barletti gestionó los permisos necesarios para poder nadar en el archipiélago austral. De esa forma, mientras se preparaba con su entrenador, Pablo Testa, llevó a cabo la "compleja" tarea de conseguir los permisos, aunque ese no era el único obstáculo.

"El otro problema era que no teníamos barco. Entonces apareció un personaje central, el velero con bandera de Antigua y Barbuda, el Mago del Sur, cuyo capitán, Alejandro Da Milano, es uno de los mejores nautas de la Argentina", relató el nadador, y explicó que el barco zarpó del Uruguay y realizó un viaje de 10 días para esperarlo en el estrecho San Carlos.

La travesía pudo concretarse gracias al apoyo de la Fundación Azul y por Abadía del Mar, una empresa argentina que está construyendo buques en astilleros argentinos, los que portarán la bandera argentina y serán tripulados por argentinos.

Barletti formó una delegación de la que participaron su entrenador y dos compañeros de la escuela primaria, el cineasta Guillermo Luder, quien está produciendo un documental sobre esta aventura, y Pablo Lima, veterano de guerra de Malvinas.

El grupo hizo una escala en el cementerio de Darwin, en la Isla Soledad, para colocar un rosario bendecido por el papa Francisco en la tumba de un soldado desconocido.

"Teníamos un encargo personal del Papa, que se enteró de esta aventura, y nos pidió colgar el rosario en una de las tumbas de un soldado desconocido", señaló, en referencia a los más de 120 héroes nacionales -reconocidos de esa forma por la ley 24.950- que yacen allí sin identificar.

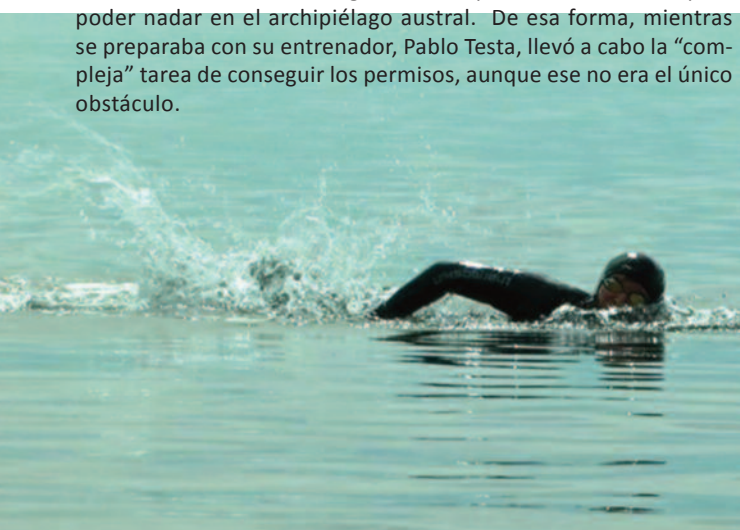
Así, provisto con un traje de neoprene y con el grupo acompañándolo desde el velero, Barletti se zambulló en las aguas del Atlántico Sur y atravesó el estrecho sin sentir frío.

"Cuando nadaba no tuve problema. Disfruté la travesía, fui tranquilo. Cuando llegué, después de un rato, me bajó mucho la temperatura y estuve varias horas arropado, tratando de recuperar el calor", relató.

Tras el cruce, el grupo navegó en el Mago del Sur hasta Puerto Argentino. "Nos encontramos con un grupo de ex combatientes que habíamos conocido en el viaje de ida y recorrimos los lugares de combate. Recorrer esos los lugares con los propios actores en vez de con un guía es una experiencia única", confesó el nadador.

Agustín Barletti es también doctor en Derecho Constitucional por la Universidad de Derecho y Ciencias Sociales de París II (Sorbona).

Es autor de los libros "Salteadores Nocturnos", una novela histórica sobre la vida del ex presidente Arturo Illia (1998), y de "Hazaña en Gibraltar", donde cuenta su preparación y el cruce a nado del Estrecho de Gibraltar (2012).





AGP : ¿Licitación en el Puerto de Buenos Aires?



El interventor de la **Administración General de Puertos (AGP)**, Capitán **Sergio Borrelli** se reunió con los representantes de los gremios portuarios de la **Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA)** encabezados por su **Secretario General Cayo Ayala**, para tratar – primariamente – las acciones a seguir con la **Terminal 5** – hoy a cargo de BACTSSA – cuya concesión vence este año.

El interventor adelantó que ya están preparando el pliego básico de licitación, cuyos borradores fueron enviados al sector jurídico del Ministerio (cuyo titular es Florencio Randazzo) para su análisis técnico.

El mismo, incluye como uno de sus ítems básicos el mantenimiento del personal operativo de la Terminal 5 con todos los gremios que integran la planta.

Para garantizar la operatividad de la misma, de acuerdo a las necesidades actuales a partir de la envergadura de los barcos, se necesita una reformulación importante en los muelles que incluye el dragado que permita en ingreso de esas embarcaciones.

El capitán Borrelli mencionó la factibilidad de un muelle alternativo de 40 pies, que en la actualidad no existe, lo que demandaría una inversión que deben contemplar las empresas que vayan a participar de la licitación.

José “Pepe” Giancaspro, Secretario de Interior de la FeMPINRA, sugirió - para que fuese considerado por parte del Estado Nacional – la posibilidad que se inicien las obras para facilitar la aceleración de los tiempos frente a la necesidad operativa con recursos propios y que la empresa que gane esa licitación, de arranque, se haga cargo de esos costos y a partir de ese momento continúe con la realización de la obra.

El Interventor lo tomó como una buena sugerencia para incorporar a la mesa de negociaciones y a la vez adelantó, de manera potencial a futuro, la reformulación general de todo el Puerto de Buenos Aires con el adelantamiento de licitaciones e indemnizaciones a las empresas que aún poseen mandato vigente. Esto es, renunciarían al mismo y participarían como postulantes privilegiados en la nueva convocatoria.

Las partes acordaron un cuarto intermedio que será utilizado para volcar en sus respectivos espacios la resultante de esta reunión y con un nuevo prospecto volver a reunirse para que este tema siga activo y prioritario en la agenda nacional.

Luis Héctor Rebollo
Secretario de Prensa

¿QUÉ DIJERON LOS MEDIOS?



Situación de la Marina Mercante y la Industria Naval

A 31 años del retorno a las instituciones democráticas en la República Argentina, la Nación tiene una enorme deuda con su pueblo, la recreación de la Marina Mercante Argentina.

Nosotros consideramos que esa deuda es doble, ya que implica varios factores:

1. Destrucción de la Marina Mercante (a pesar de haber tenido una de las flotas más importantes del continente).
2. Entrega de la Soberanía Nacional.
3. Falta de iniciativa para revertir estos hechos.

La Marina Mercante es una cuestión de SOBERANÍA NACIONAL, y en tal sentido debería ser considerada una Cuestión de Estado.

A partir de la derogación de la Ley 18.250 de Reserva de Carga y los decretos 1772/91 y 817/92 que trataron de hacer competitiva nuestra Marina Mercante, hicieron que para la Flota Privada Argentina, resulte imposible competir con flotas multinacionales que vinieron a nuestras zonas, trabajando a pérdida, ha romper el mercado y destruir la Flota Argentina.

El proceso continuo con la destrucción de las Flotas Estatales, perdiendo líneas, y conferencias de fletes que fueron regaladas a las multinacionales del sector.

La eliminación de la Junta Nacional de Granos y de Carne, lo que directamente terminó, conjuntamente con la privatización y concesión de Puertos, de entregar el manejo del COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO y con ello la Soberanía Nacional.

El Comercio exterior Argentino se encuentra en manos de Empresas Multinacionales, que manejan:

- Los puertos de siembra
- Poseen campos
- Tienen el acopio
- Realizan las exportaciones
- Poseen los puertos
- Y son dueños del flete

En resumen tienen todo el negocio, que debería ser de todos los argentinos, absolutamente cerrado y cautivo.

Otro punto a tener en cuenta es que en casos de alguna hipótesis de conflicto, la República Argentina no posee la capacidad logística para poder afrontar dicha cuestión.

Un hipotético bloqueo de las exportaciones, causaría un daño tan grande a nuestra nación que nos conduciría a un estado de violencia y caos social inéditos en nuestra historia.

Esta entrega de la soberanía se ve, no solo en el mercado de fletes y el Comercio Exterior, también se puede observar en los recientes acuerdos laborales con China, trabajadores extranjeros que vendrán a salarios diferentes a los de los trabajadores argentinos, sin Convenios Colectivos de Trabajo, dejando ociosa, la mano de obra argentina que debería ser la que realice esas tareas y no importar, en un momento donde la escasez de trabajo comienza a aumentar mes a mes.

Acciones regresivas, como el "Impuesto al Trabajo" que serían de simple resolución, como por ejemplo permitir a los trabajadores desgravar dicho gravamen, a través de la construcción, con empleados formales, aumentaría el nivel de empleo de un sector que está en

franca decadencia y que el gobierno podría sustituir dichos ingresos a través del aumento de la recaudación del impuesto al valor agregado de toda esa masa de dinero que ingresaría al mercado de consumo, con todo lo que ello implica, y que en la actualidad frena la movilidad social.

SITUACIÓN DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

De acuerdo a lo expresado debemos considerar cual es la situación de la Marina Mercante Nacional.

Si consideramos que nuestro país posee 4500 km de costa y que se encuentra en el extremo más austral del planeta, claramente queda evidenciado el hecho factico, que somos la última estación de un tren imaginario. Somos un destino de características insulares y terminal de cualquier línea, por lo tanto nos convierte en una nación evidentemente marítima.

Nuestro litoral marítimo se encuentra interconectado con una infinidad de puertos, que van desde la hidrovía Paraguay/Paraná hasta Ushuaia.

Los puertos más importantes son: Barranqueras, Corrientes, Santa Fe, Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Rawson, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Rio Gallegos y Ushuaia entre otros. Por estos puertos sale gran parte de la producción argentina, incluyendo los puertos fluviales.

Existen tres escenarios a tener en cuenta en relación al funcionamiento de la Marina Mercante:

- Transporte y Servicio de Cabotaje Nacional
- Transporte Regional
- Transporte Internacional

CABOTAJE NACIONAL

En lo relacionado al Cabotaje Nacional podemos determinar en principio algunas categorías a tener en cuenta:

- Buques de transporte de hidrocarburos
- Portacontenedores
- Graneleros
- Servicio Costa Afuera
- Regasificadores
- Fluviales

Si bien estos escenarios han crecido en la demanda, en los últimos años debido al crecimiento continuo de la Argentina (en la actualidad existe una sensible disminución, con la consiguiente pérdida de fuentes de trabajo, debido a la desaceleración de la economía).

Sin embargo esta demanda global creciente que participa en el transporte de Cabotaje, Regional e Internacional, no se ha visto reflejado en nuestro sector.

Ya que en vez de priorizar la industria marítima se realiza todo lo contrario al permitir el ingreso al cabotaje nacional a buques de terceras banderas, mediante el artilugio que permite las excepciones a la ley de cabotaje, no solo disminuyendo la participación de empresas argentinas, sino que se agrava cuando no son tripulados por trabajadores argentinos.

Estas incorporaciones se pueden ver reflejadas en el siguiente cuadro:

EXCEPCIONES A LA LEY DE CABOTAJE EN EL AÑO 2010

AÑO	MERCADERIA	TRANSPORTE	EMBARCACION	CANTIDAD	VOL./TM./TIEMPO
	SERVICIO	TIPO	TIPO	TOTAL	C/U PROMEDIO
2010	Apoyo/tareas petroleras	Marítimo	Remolcador costa afuera	1	1
2010	Hidrocarburos	Marítimo	Buque Tanque	36	893
2010	Contenedores	Marítimo	Buque Portacontenedores	3	175
2010	Carga General	Marítimo	Carga General	6	92
2010	Gas	Marítimo	Gasero	5	410
2010	Gas	Marítimo	Metanero - Regasificador	4	480
2010	Apoyo/tareas petroleras	Marítimo	Plataforma	5	390
2010	Tareas Especiales	Fluvial	Catamarán	2	50
2010	Carga General	Marítimo	Granelero	3	40
2010	Químicos	Marítimo	Quimiquero	1	32
PARCIAL ENERO-DICIEMBRE 2010				52	44

Las enormes dificultades que le brinda el Estado Nacional a las inversiones de capital genuinamente argentino, hace que obligue a nuestros Armadores a recurrir a las excepciones.

Impuestos elevados a las importaciones, imposibilidad de construcción en el país, demoras injustificadas en las incorporaciones, costos elevados de combustibles, manejos discrecionales de flete, etc. produce que aquellos que quieren apostar en la Argentina, se vean imposibilitados por las diferencias de costo que existen comparativamente con otras banderas. La falta de competitividad, a causa de asimetrías provocadas por el mismo Estado Nacional, hace que las empresas no puedan desarrollar una industria muy rentable o tengan que migrar de la bandera, lo cual hace que se pierdan más de 7.000 millones de dólares en fletes, con la consiguiente disminución de las fuentes de trabajo.

Esta falta de política en el sector marítimo, no solo afecta esta industria sino que además restringe el crecimiento de la Industria Naval, impidiendo de esta manera el aumento de trabajo el desarrollo tecnológico y comercial de esta industria tan importante. Considerada industria de industrias, ya que trae aparejado el desarrollo de la industria naval partista, lo que implica la imposibilidad de brindar fuentes de trabajo a cientos de

Buques	Carga	Total
-	Biodiésel	- Tons
5	C. Gral	2827 Tons
614	Contenedores	300098 Teus
39	Granel	476361 Tons
30	HC / Derivados	670900 Tons
14	Químicos	81730 Tons
25	Siderúrgico	427405 Tons
-	Vegoil	- Tons
108	Vehículos	391850 Tons

miles de trabajadores.

Claramente se ve tanto en el transporte regional como en el internacional.

En relación a los tratados

regionales, el más importante es el Convenio Bilateral entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil, donde la participación de bandera es prácticamente nula al igual que la creación de puestos de trabajo para los trabajadores de nuestro sector.

Según datos del año 2010 se puede observar que el enorme tráfico existente entre ambos países se realiza con buques con banderas de conveniencia y con tripulaciones de conveniencia.

Estos datos que remontan al 2010 son aún más acuciantes en la actualidad, solo hay que interpelar a las autoridades del sector para que actualicen los datos que mostramos en estos cuadros.

Esta importante participación de bandera extranjera y mano de obra extranjera, no deja ingresar divisas al país y solo beneficia a las empresas armadoras que chartean estos buques.

En detrimento; además, de la mano de obra argentina y de trabajadores

del Mercosur, debiéndose dar prioridad a nuestro mercado regional, ya que los salarios devengados en estos barcos, vuelven a nuestro mercado creando desarrollo. Sin embargo esta enorme masa de divisas va aportada al desarrollo del mercado y las industrias de otros países, perjudicando la economía nacional.

En el caso del tráfico internacional, la situación es aún más crítica, ya que de la totalidad de las exportaciones extra regionales, no existe carga alguna que se transporte con buque de bandera nacional y tampoco existe la participación de armadores argentinos, dejando en manos de empresas transnacionales el manejo absoluto del comercio exterior argentino. Que proponemos en este sentido:

- 1) Acciones promocionales
- 2) Inversiones en igualdad de condiciones

PROPUESTAS

- Nueva normativa
- Ley de Promoción de la Marina Mercante
- Aranceles y tasas razonables y competitivas para la incorporación de unidades en la Matrícula Nacional.
- Inversiones privadas genuinas, más allá de intenciones y compromisos.
- Dotar de mayor agilidad a la tramitación administrativa para la inscripción de embarcaciones, manteniendo las exigencias y controles correspondientes
- Régimen Promocional para la explotación de servicios de transporte por agua.
- Contemplar un precio diferencial de los combustibles para el transporte marítimo y fluvial, como se han establecido para otros medios de transporte.
- Alentar y acompañar el desarrollo de la industria naval, sin por ello condicionar a la marina mercante nacional.
- Incentivar la investigación a través de la creación de un Instituto Nacional de Tecnología Marítima.

La realidad política nos establece que estamos a nivel de tráfico marítimo en un momento histórico, donde podemos sentar pautas claras para una Política de Estado en relación al sector, que perdure en el tiempo, planeando el presente y programando las políticas a mediano y largo plazo, en búsqueda de un futuro más justo, libre y soberano.

Gustavo Mujica
Secretario General Regional
Federación de Marineros del Mercado Común del Sur e Hidrovías

Vicepresidente 2º
Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales

Coordinador Nacional de Educación de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF)



Para el 2015 el desafío es poder contar con una Ley de Marina Mercante Nacional

Así lo destacó el secretario General del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo, Cap. Julio González Insfrán, durante un almuerzo de fin de año que la autoridades del sindicato brindaron a la prensa especializada.

En su discurso Insfrán agradeció a la prensa la difusión dada durante el 2014 a la necesidad de reactivar la marina mercante nacional y la industria naval, e instó a seguir colaborando con esa tarea de crear conciencia acerca del rol clave que posee la infraestructura y logística para el comercio exterior argentino.

"Hoy hemos logrado que se difunda la necesidad que existe de contar con una Ley de Marina Mercante Nacional, y que los dirigentes políticos lo hayan incorporado como temática. Este es un país agroexportador que le está faltando la herramienta vital para poder hacer salir sus exportaciones y llegar a los puertos del mundo" advirtió, al tiempo que planteó el desafío de que los futuros candidatos a presidente incorporen la problemática en sus plataformas.

“Necesitamos ya la Ley de Industria Naval y Marina Mercante”

El ministro Carlos Tomada dijo además que “estamos más cerca de contar con ese instrumento que va a dar un gran impulso a la actividad” por eso indicó que “necesitamos ya la Ley de Industria Naval y Marina Mercante” y felicitó “a todos los compañeros trabajadores que supieron bancar este lugar contra viento y marea”.

Al acto, llevado a cabo en los talleres de Pedro de Mendoza 2011 de Vuelta de Rocha, asistieron también el Secretario Adjunto del Sindicato Argentino de Obreros Navales (SAON), Sr. Juan Speroni; el Secretario Adjunto y el Secretario Administrativo de la Unión Obrera Metalúrgica (UOM), J. Belem y Naldo Brunelli respectivamente; el representante del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, Capitán de Ultramar Rodolfo Vidal; el ex Presidente de la Federación de la Industria Naval Argentina, Horacio Martínez (FINA); el Vicepresidente 2do. de la Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios de la Cámara de Diputados de la Nación, Dip. Nac. (FpV) Secretario, Gastón Harispe; y el Presidente de la Asociación Bonaerense de la Industria Naval (ABIN) y de la Mesa Nacional de Concertación de la Industria Naval Argentina (MNCINA), Miguel Ángel Sánchez.

Standard Motor Argentina inició sus actividades, como taller mecánico general, en 1950. Y con los años empezó a realizar reparaciones para la industria naval. Hoy es una de las fábricas recuperadas, con el sistema de autogestión y se ha convertido en una empresa metalmeccánica, ofreciendo productos no sólo para la industria naval, sino que también produce para centrales hidroeléctricas y material ferroviario.

En el mismo establecimiento los operarios lograron crear una Escuela de Capacitación donde se forman y capacitan recursos humanos orientados a las tareas propias de la industria naval.





¿QUÉ DIJERON LOS MEDIOS?

FEDERACION Y LEGISLADORES ANALIZARON PROYECTOS PARA INDUSTRIA NAVAL Y MARINA MERCANTE

La conducción de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA) y los integrantes de la Comisión de Intereses Marítimos de la Cámara de Diputados de la Nación analizaron hoy los proyectos de ley sobre la promoción de la industria naval y la marina mercante.

Un comunicado firmado por el secretario de Prensa, Luis Rebollo, informó que la FeMPINRA cuestionó "el proyecto presentado por el legislador nacional Gastón Harispe y otros diputados, ya que no contempla las necesidades del transporte fluvial sino que, de ser aprobado, agravaría la situación de la marina mercante fluvial y aumentaría las desventajas competitivas respecto de los otros países que comparten la Hidrovía Paraguay-Paraná".

"La iniciativa no producirá un incremento de la bodega nacional ni multiplicará los empleos a bordo por el carácter restrictivo a incorporar embarcaciones en la navegación interior", señaló.

En relación con la industria naval, "el proyecto tiende a perjudicar a ciertos actores de la actividad y beneficiar a otros", por lo que la organización propuso ciertas medidas para armonizar la actividad naval y mercante, señaló Rebollo.

Entre otros temas, la Federación propuso "liberar la importación de chapa naval e insumos no fabricados en el país; impedir la importación de barcas-tanques tipo 'misisipi' porque tienen serios riesgos ambientales y propiciar un régimen fiscal para el armamento nacional", puntualizó Rebollo en el documento.

Los dieciséis gremios agrupados en la organización nacional realizan "aportes y correcciones centrales para la reactivación del área portuaria-marítima y de la industria naval", concluyó. (Télam)-

Télam





El diario "La Nación", en su suplemento de Comercio Exterior, se hizo eco del reclamo permanente de esta Federación respecto al urgente tratamiento de la situación y la imperiosa necesidad de la promulgación de una nueva Ley de Marina Mercante.

A continuación transcribimos íntegramente la nota de referencia:

Álvarez dijo: "Para exportar la cosecha hacen falta más de 1000 viajes de buques Panamax, que tiene un costo de charteo diario de US\$ 7000, y de US\$ 10.000 si se lo chartea por 24 meses. Si ese buque fuera de bandera argentina, su costo diario sería de US\$ 20.000, y de US\$ 25.000 si fuera un buque tanque. ¿Cómo anulamos esa diferencia de costos?", preguntó. Luego, enumeró costos "indirectos" que impiden el desarrollo: no hay crédito y de incentivos impositivos, y un combustible más caro que la competencia paraguaya, además de las trabas aduaneras y problemas con las DJAI para conseguir repuestos", resumió. Asimismo, indicó que mientras la compraventa y el alza y baja de un barco en un registro internacional demora días, en la Argentina "se tardan por lo menos seis meses y se dan intervenciones a organismos cuyos inspectores nunca se subieron a un barco".

Certificados del INTI, libre deuda impositivo con inspección integral para importar, autorización de DJAI, licencias de radio nueva validadas por la Secretaría de Comunicaciones y el pedido al Banco Central para girar divisas completan "el calvario que recorre el armador nacional", que ni siquiera tiene acceso "local o internacional al crédito". Para el ejecutivo, reactivar al sector implica "abrirse a los capitales y dar incentivos a las inversiones" y no "pedirle recursos al Estado, de su presupuesto, para financiarlo". En tanto, Miguel Álvarez advirtió sobre "los funcionarios que nos hacen mirar para atrás". "Si uno no los conociera... Pero son viejos conocidos", deslizó en referencia a Tettamanti, a quien criticó duramente por impulsar un proyecto de ley "que fracasó como decreto de necesidad y urgencia, que no tiene ningún consenso, y que refleja los intereses personales de unos pocos que pretenden sacar de competencia a los astilleros competitivos".

Miguel Álvarez destacó que ningún proyecto presentado responde al Ejecutivo, y fustigó además el "lobby y las movilizaciones que impulsa el subsecretario en favor del proyecto de Harispe". "La prueba más contundente de que no existe el consenso general es la cantidad de proyectos presentados", destacó. Luego de tildar de "puesta en escena" el seminario realizado en el Congreso, y en tren de evidenciar las contradicciones del grupo de presión de Tettamanti, recordó que mientras los funcionarios destacan "lo mucho que se construyó y cómo se recuperó el sector", el presidente de FINA, Juan Torresín, manifestó al lado de ellos que "los astilleros tienen una capacidad ociosa del 80%". "El presidente de Tandanor (Mario Fadel) dice que hay que seguir discutiendo y yo le recuerdo a él y a Torresín que este proyecto se discutió como DNU en la FINA pero, cuando presentamos nuestras propuestas y advertimos lo perjudicial de la condición del 51% de capital nacional para acceder a los beneficios, nos rechazaron. Tettamanti tiene intencionalidad en este punto, quiere sacar de competencia al único astillero

Dos cosas quedaron en claro la semana pasada. La primera es la falta de consensos dentro de la industria naval y la marina mercante respecto de los proyectos de ley para reflotar ambos sectores. La segunda: esa falta de consenso es más grave aún en el seno del oficialismo, es decir, del propio Frente para la Victoria. Hasta ahora, parecía que el Gobierno impulsaba el proyecto de ley del diputado oficialista Gastón Harispe, a través de la sonora promoción del subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Horacio Tettamanti.

Ambos coronaron su movida el martes último en el Congreso, con un seminario del que participó hasta el vicepresidente Amado Boudou, Julián Domínguez, Carlos Kúnkel... Pero el viernes, durante el ciclo Almirante Storni que organizó la Liga Naval Argentina, otro diputado oficialista salió al cruce: Gustavo Martínez Campos (FPV-Chaco), un viejo militante y conocido del jefe de Gabinete Jorge Capitanich, declaró estar coordinando un equipo de trabajo con el secretario de Transporte, Alejandro Ramos y el presidente del Consejo Portuario Argentino, Sergio Borrelli, "en el proyecto de ley que presentará el Ejecutivo" tanto para la marina mercante como para la industria naval. Ramos es el jefe directo de Tettamanti. Borrelli, interventor de la Administración General de Puertos, es el hombre preferido del ministro Florencio Randazzo para hablar de puertos y transporte marítimo y fluvial. Más datos sobre la desconexión política entre Tettamanti y el Ejecutivo serían redundantes.

La última jornada del ciclo Almirante Storni estuvo dedicada al análisis del sector naviero argentino y de la industria naval local. Disertaron Jorge Álvarez, presidente de la Cámara Naviera Argentina y de la Confederación Empresaria del Transporte (CET), por un lado, y Miguel Álvarez, secretario ejecutivo de la Cámara Santafesina de la Industria Naval (Casin) y vicepresidente de la Federación de la Industria Naval Argentina (FINA). Jorge Álvarez, reclamó una visión "amplia y realista" y abandonar los "preconceptos", y detalló los inconvenientes que enfrentan las empresas argentinas para operar en el transporte marítimo y fluvial. Casi respondiendo al argumento brindado el martes anterior en el Congreso (que la Argentina pierde casi US\$ 7000 millones de fletes),



competitivo en barcasas, Punta Alvear, porque compite con el suyo, Alnavi, de Campana. Si este proyecto sale, con fondos reclamados del Presupuesto, vamos a volver al Fondo de la Marina Mercante, con préstamos nunca devueltos y barcos que costaban siete veces más caros", manifestó. Pero sin dudas, el cierre del ciclo rompió todos los esquemas, cuando habló el chaqueño Gustavo Martínez Campos: "Es triste el estado de la flota actual, pero más triste es formar parte de un escenario que carece de la grandeza de buscar un real consenso y unidad nacional para lograr una flota mercante al servicio del desarrollo regional", arrancó.

Desde su rol de secretario a su vez de la Comisión de Intereses Marítimos en Diputados, Martínez Campos convocó a Ramos, Borrelli y "otros funcionarios como Sebastián Agostini (ministro de Industria de Chaco) para presentar, desde el Poder Ejecutivo, un proyecto de ley oficial". El diputado pidió "ordenar y priorizar los objetivos" y anticipó: "Encontramos en el secretario Ramos y en el Ministerio de Interior y Transporte el ámbito y la decisión política para abordar este problema de manera urgente, pero con un proyecto sustentable, que incorpore además el desarrollo portuario integral", dijo, ante un auditorio confundido respecto de la política oficial. O si es oficial la política del tándem Tettamanti-Harispe.

Industria naval

"Pueden tomarse medidas inmediatas, como liberar la importación de chapa o derogar la obligación aduanera de que los buques para reparación entren como importación temporaria, o bien prohibir la importación de barcasas usadas extrazona. También se puede crear un fondo de financiamiento creado a partir de los fletes de importación, o pensar en alguna reserva de cargas para el cabotaje. Pero son todas medidas que requieren consenso", advirtió el secretario ejecutivo de la Cámara Santafesina de la Industria Naval (Casín), Miguel Álvarez, tras lo cual cargó contra Miguel Sánchez, titular de ABIN: "Es un empleado del subsecretario (en SPI Astilleros) que se la pasa diciendo que todos fuimos consultados.

Es una mentira grandísima. Renegamos no ser escuchados. Ni en esa Mesa de la Concertación ni en la FINA, que perdió toda representatividad, porque tres de las cámaras que la integran se oponen duramente al proyecto de ley que están apoyando", indicó el empresario naval.

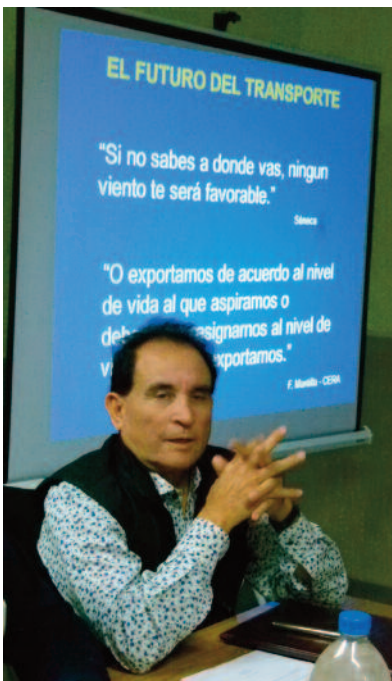
Marina mercante

No más reuniones inconducentes: "No realicemos más reuniones multitudinarias e inconducentes, como las que nos tienen acostumbrados, porque no surge nada positivo de allí salvo encendidos discursos políticos y gente que se escucha a sí misma, y siempre nos vamos con los mismos preconcepciones", señaló el presidente de la Cámara Naviera Argentina, Jorge Álvarez. "Propongo que se convoquen a los expertos del sector. Hay especialistas con trayectoria internacional como los del Cippec, que conocen las dificultades para el desarrollo de la flota mercante nacional. Tomemos en cuenta la opinión de todos los actores, de los empresarios, los sindicatos, la industria naval... Pero de ninguna manera se pueden privilegiar intereses particulares o sectoriales, como vemos hoy. Debemos decidir con fundamentos, no con ideas personales, legislando para futuro, no mirando al pasado, y atendiendo la velocidad de los cambios de escenario mundiales. Sólo así recuperaremos la flota", concluyó.

Nuevo proyecto

"Tengo dos carpetas" "Tengo dos carpetas -dijo Gustavo Martínez Campos- con los borradores de una ley marina mercante y otra de industria naval. Vamos a impulsar primero la ley de marina mercante", avisó Martínez Campos. Pidió, además, a la Liga Naval que sea de ámbito de trabajo para las reuniones del "gabinete de políticas públicas" para ambos sectores "integrado por los trabajadores, los empresarios, las universidades y el poder político". Martínez Campos reclamó que "la autoridad de aplicación de la nueva ley sea la Secretaría de Transporte" y dijo que propondrá la "creación de un registro especial de armadores, con el secretario de Transportes como autoridad", y que "todos los inscriptos gozarán de los mismos beneficios". Abogó por la exención a los impuestos en los combustibles y que se permitirá "chartear en los términos del 1010, pero con la Secretaría de Transportes como autoridad de aplicación". "Propongo que empecemos a reunirnos a la brevedad para arribar a un proyecto de ley definitivo para que, este año, podamos sacar una ley de la marina mercante", concluyó. Finalizado el ciclo, miembros del equipo del diputado Martínez Campos inscribían a los asistentes interesados en participar del foro permanente para debatir los borradores de ambas leyes".

CONDOLENCIAS



La Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA) lamenta la muerte de Jesús González, víctima de un hecho delictivo más que – lamentablemente – ocurrió en nuestro país.

Ex sub secretario de Puertos y Vías Navegables, diputado nacional por el justicialismo y ex secretario general del Sindicato de Dragado y Balizamiento dejó su marca indeleble en todos los lugares en los que se desempeñó.

Este Consejo Directivo hace llegar su más sentido pésame, por esta pérdida irreparable, a todos sus familiares.

CONSEJO DIRECTIVO NACIONAL FeMPINRA.

Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales, Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante, Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles, Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios Personal Jerárquico, Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos y Afines de la Rep. Arg., Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento, Sindicato Único de Serenos de Buques, Sindicato Argentino de Obreros Navales y Servicios de la Industria Naval de la Rep. Arg., Sindicato de Conductores Navales de la Rep. Arg., Centro de Patrones y Oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo, Sindicato de Trabajadores de la Industria del Hielo, Sindicato Flota Petrolera e Hidrocarburífera, Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales, Sindicato Portuario Zona Norte, SUPA del Bajo y Delta Paraná, Unión de Recibidores de Granos y Anexos de la República Argentina.

Los atrasos en los puertos de EE.UU. cambian las cadenas de suministros

La disputa laboral que provocó meses de demoras en los puertos de la costa oeste de Estados Unidos, frente al Océano Pacífico, se resolvió, pero se prevé que los trastornos que causó modifiquen las rutas comerciales de los productos que arriban a las fábricas y tiendas estadounidenses. Cerca de la mitad de los cargamentos que ingresan a EE.UU. pasa por los puertos de la costa oeste, incluidas importaciones tan diversas como calzado deportivo, salsa de soya y autopartes, la mayoría provenientes de Asia. Durante los últimos 12 meses, sin embargo, los gerentes a cargo de las cadenas de suministro han desviado cargamentos hacia puertos de las costas este (frente al Océano Atlántico) y del Golfo de México de EE.UU., así como del oeste de México y Canadá, en un intento por eludir la creciente congestión resultante de las negociaciones entre el sindicato International Longshore and Warehouse Union y la Asociación Marítima del Pacífico, que representa a la industria naviera. Se trata de una mala noticia para los puertos, camioneros y empresas ferroviarias de la costa del Pacífico, que ya están preocupados de que la expansión del Canal de Panamá, cuya finalización está programada para el próximo año, empiece a desviar más negocios a la costa oriental de EE.UU. Se prevé que la normalización de los puertos de la costa oeste demore entre tres y seis meses y decenas de buques aún siguen anclados en Los Ángeles y Long Beach. "Cerca de un tercio de nuestros cargamentos son puramente discrecionales", lo que significa que pueden ser dirigidos hacia otros puertos, dice Gene Seroka, director ejecutivo del Puerto de Los Ángeles. "Parte de esos cargamentos se ha trasladado a otros complejos portuarios. Será sumamente difícil recuperar esos negocios". La entidad no dio una estimación de los cargamentos desviados, pero las importaciones cayeron 28% en enero frente al mismo mes de 2014. La flexibilidad de la cadena de suministro ha adquirido una importancia cada vez mayor desde la crisis de 2008, conforme las empresas han puesto un mayor énfasis en mantener inventarios escasos y programar las entregas para que lleguen justo cuando se necesitan. Las decisiones se toman día a día y las compañías más sofisticadas rastrean el movimiento de sus cargamentos mediante tecnologías basadas en la nube. El caos portuario en la costa occidental de EE.UU. es el más reciente de una serie de eventos que han llevado a las compañías a diversificar sus modos de transporte, así como los puertos que utilizan. Los huracanes, un invierno gélido o conflictos laborales pueden causar graves demoras en la entrega de bienes o dejar las estanterías vacías, costándoles a las empresas decenas de millones de dólares. Gigantes minoristas como Wal-Mart Stores Inc., Home Depot Inc. y Target Corp. han empleado desde hace años lo que se conoce como una estrategia de cuatro esquinas, en la que sus redes incluyen depósitos en puertos en el norte y el sur de ambas costas, así como en el Golfo de México. Ahora, incluso compañías más pequeñas se están diversificando. Un sondeo realizado la semana pasada entre 138 empresas de EE.UU. por la publicación especializada Journal of Commerce halló que 65% planeaba transportar menos cargamentos a través de los puertos de la costa del Pacífico hasta 2016 y un porcentaje similar consideraba modificar la ruta de forma permanente para algunos envíos. El alquiler de bienes raíces industriales aumentó en la costa este de EE.UU. el año pasado, incluyendo en Savannah, estado de Georgia,

donde las tasas de vacancia cayeron a 5% en el cuarto trimestre, frente a 9% en 2013, según la firma inmobiliaria Colliers International-Savannah LLC. Las navieras transoceánicas también vieron un incremento de la demanda de espacio en buques que se dirigen a la costa este de EE.UU., dijo un vocero de MaerskLine, una división del conglomerado danés A.P. Møller Maersk A/S. El fabricante de juguetes Hasbro Inc. desvió sus cargamentos a la costa del Atlántico en los últimos meses y envía la mayoría de sus contenedores con Transformers, Mi Pequeño Pony y otros productos a través del Canal de Panamá hacia el Puerto de Savannah en vez de repartirlos entre las dos costas. Hasbro indicó que continuará con esta medida hasta que se resuelvan las demoras, aunque no quiso delinear planes a más largo plazo. El trayecto más largo aumenta tanto el tiempo como el costo: casi duplica los 14 días que demora el viaje entre Asia y Los Ángeles. Aun así, los márgenes de ganancia de Hasbro subieron el año pasado gracias a que recortó gastos y aprendió a operar la ruta más larga de forma más eficiente. "Mientras más lo hacemos, mejor nos volvemos", dijo su presidente ejecutivo, Brian Goldner, en una entrevista. Target ha estado usando una enorme red para redirigir inventarios, acelerar los cargamentos y hacer pedidos por anticipado para prevenir una escasez de productos. Después de que los puertos se pongan al día, la cadena evaluará cambios permanentes. "Cuando lo hayamos superado, veremos lo que ha funcionado", aseveró el director financiero de la empresa, John Mulligan. "Aprenderemos algunas cosas". No todas las empresas podrán diversificarse. La geografía determina qué puertos deben usar los agricultores para sus exportaciones. Para algunas pequeñas empresas, el costo será un problema y muchas simplemente optarán por no alterar sus rutas. "Actualmente, la opción menos costosa es acudir a los puertos de la costa del Pacífico", señala Yossi Sheffi, director del Centro de Transporte y Logística del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT). "Los gerentes de cadena de suministro están haciendo esto según presiones de costo diarias. ¿Por qué cambiar de curso?"

Por Laura Stevens
y Paul Ziobro
The Wall Street
Journal Americas





ELECCIONES EN SERENOS

Inauguración de las nuevas oficinas de la Obra Social Serenos de Buques.

El Sec. Gral. Antonio Ivaldi emite su voto, rodeado del Sec. Adjunto Mario Aranda, y afiliados del gremio.



Tras un año de continuo trabajo para el bien de los afiliados, el **Sindicato Único de Serenos de Buques**, bajo la conducción del Secretario General **Antonio Ivaldi**, coronó el mismo con las elecciones generales realizadas en todo el país, el día 19 de diciembre de 2014.

Durante la primera mitad del año, este Sindicato entregó a todos los afiliados camperas y chalecos identificativos de nuestra función y nuestro gremio, y zapatos de seguridad, con lo que hemos logrado continuar el camino en el mejoramiento de la imagen y condiciones laborales de nuestros trabajadores.

Durante el mes de abril, luego de arduas negociaciones con el Centro de Navegación, se logró concretar la negociación paritaria, consiguiendo un incremento del 30,5% sobre los jornales de los trabajadores, como así también un aumento del 38,46 % sobre el adicional por movilidad.

Por otra parte, se presentaron solicitudes de ingresos de nuevos serenos en las delegaciones de Buenos Aires, Zárate, Campana, San Nicolás y Puerto Madryn, debido al incremento laboral, provocando de esta manera la creación de nuevas fuentes de trabajo.

En el mes de mayo, integrantes de la Comisión Directiva se dirigieron hasta la delegación Necochea, para supervisar las elecciones internas de Delegado zonal, tal como se ha hecho en otras oportunidades en diversas delegaciones del país.

En el curso de este año también se terminaron las obras en las nuevas oficinas de la Obra Social Serenos de Buques, agregando un nuevo patrimonio para todos nuestros afiliados, y efectivizando el crecimiento de la misma.

Luego de todos los preparativos que implican una elección nacional, el día 19 de diciembre se llevaron a cabo los Comicios Generales de renovación de Comisión Directiva Central, en los cuales la lista “Celeste y Blanca”, encabezada por nuestro Secretario General Antonio Ivaldi, se impuso a nivel nacional con un 96% del total de los votos, confirmando de esta manera la excelente recepción de las tareas realizadas por esta Comisión, la cual se vio reflejada en el abrumador apoyo nacional. Asimismo, ese día se realizó el festejo por el “Día del Sereno de Buque”, brindando un almuerzo para los afiliados, a los cuales también se les entregaron cajas navideñas, y anticipadamente las mochilas y packs de útiles escolares para el ciclo lectivo 2015, otro beneficio brindado para todos los hijos de nuestros afiliados, como así también los números para los sorteos de fin de año.

De esta manera pudimos coronar victoriosamente un 2014, en el cual los logros obtenidos volvieron a superar lo conseguido año tras año.

“Clarín” volvió a retomar un tema de vigencia permanente en la agenda de la FeMPINRA

El rincón perdido del puerto donde quieren levantar la megatorre

Sólo llega un colectivo por calles que ni siquiera tienen nombre. Entre galpones abandonados y cementerio de autos, unos 1.000 operarios reclaman ser relocalizados.

La Isla Demarchi parece una ciudad habitada por máquinas. Se oyen ruidos industriales y de motores, pero casi no hay gente. Sólo se ven grandes galpones, la mayoría semiderruidos. Y charcos de agua y chatarra y perros que husmean. También autos estacionados que indican que sí, en algún lado, hay personas trabajando. Llegar a la isla es difícil. Sólo el colectivo 4 pasa cerca. Aún en auto, no es fácil de encontrar esta franja de tierra, ubicada más allá de Puerto Madero y de la Costanera Sur, donde las calles no tienen nombres oficiales. Después de unas pocas dependencias de la Dirección Nacional de Vías Navegables y de la Escuela Naval Fluvial, aparecen los galpones donde arman y reparan las boyas que señalizan los canales de navegación. Para esta tarea, el Estado nacional contrató a la empresa Hidrovía S.A., la misma a cargo del dragado de los canales.

Después de pasar frente a un galpón en el que se percibe más ruido de máquinas, aparece el muelle de la empresa. De allí salen los barcos que dragan el río. Aquí sí hay operarios que van y vienen. Uno de ellos mira el horizonte y trata de imaginar dónde construirán la torre más alta de Latinoamérica, esa que costará \$ 2.500 millones, tendrá 67 pisos y albergará al Polo Audiovisual. “Tiene que ser en el extremo sur”, supone.

“Cristina debería anunciar dónde irán a parar más de mil trabajadores, que realizan tareas en la isla”, afirma Roberto Milio, delegado de la seccional Río de la Plata del Sindicato de Dragado y Balizamiento, un gremio moyanista que se opone a la megatorre. Ayer este sindicato y la Asociación de Trabajadores del Estado pidieron una reunión con el ministro del Interior, Florencio Randazzo, para aclarar el tema. Milio asegura que no se oponen al emprendimiento. “Queremos que nos digan dónde continuamos con la dotación de buques –pide–. Que nos dejen una franja operativa o que propongan dónde trasladamos más de 15 barcos”.

En busca de la supuesta ubicación de la torre, hay que pasar por un muelle donde reposan varios buques, algunos con el nombre borrado. Dos perros acompañan la caminata. Otro ladra desde la cubierta del pesquero Marcala IV, amarrado junto a otro barco, totalmente herrumbrado.

El muelle termina en un terreno que, dicen, es un depósito de Vías Navegables. El día después del fin del mundo, la Tierra podría verse así. La puerta de una heladera emerge entre barriles vacíos de aceite de motor. Más lejos hay una bañera agujereada. En un sector aparece un cementerio de camionetas Rastrojero, con las carcazas pudriéndose al sol. Algunas conservan antiguas patentes de Capital.

También hay cascos de embarcaciones, estructuras oxidadas irreconocibles, los restos de una grúa Peiner y un vagón de transporte de ganado.

Después de tanto cambalache, sorprende el pasto bien cortado del predio del Sindicato de Obreros Marítimos (SOMU). En ese lugar funciona su escuela de capacitación, que hasta tiene un simulador de navegación. Un empleado comenta que la mayoría de las empresas que trabajaban en la isla ya se fueron y que ahora están limpiando los terrenos.

“La Presidenta dice que han logrado un acuerdo con los gremios, pero nosotros no sabemos nada, ni siquiera hubo una mesa de negociación”, sostiene Milio, en referencia a un supuesto arreglo del Gobierno nacional con el SOMU, cuyo titular, Omar Caballo Suárez, el martes estuvo presente en el acto donde se anunció el proyecto.

La presidenta Cristina Fernández eligió el 17 de octubre, Día de la Lealtad, para poner la piedra inaugural del Polo Audiovisual. Una torre diseñada por Riva S.A, que tendrá 335 metros de altura, con estudios y canales de TV, productoras y un hotel. Y un parque a la manera del Central Park neoyorquino pero allí, en el confín de una isla a las espaldas de la Ciudad.

Informe: Nahuel Mercado Díaz



La FeMMH se posicionó y fue recibida por diplomáticos

El Consejo Regional de la **Federación de Marinos del Mercado Común del Sur e Hidrovías (FeMMH)** mantuvo el jueves 20 de noviembre un encuentro con el Ministro Consejero de la Embajada Argentina en Asunción, Luis Pablo Niscovolos, a quien le brindaron información sobre constitución del nucleamiento sindical y los objetivos de la entidad.

La Federación, integrada por 21 sindicatos de la actividad, fue presentada en agosto pasado públicamente, y cuenta con su oficina central en Asunción. El encuentro formó parte de una serie de reuniones con diplomáticos y funcionarios del área de los países miembros, que están integrados por Paraguay, Argentina, Uruguay y Brasil. Vale destacar que también se encuentran en diálogo para ingresar sindicalistas de Venezuela y Bolivia.

"Nuestro objetivo es proteger a los trabajadores regionales, capacitarlos y brindar ayuda en lo laboral para así disminuir la asimetrías que tenemos como también brindar seguridad social y laboral. Estamos desde el diálogo para unir la región desde los trabajadores, para ser así un puente con empresarios, y gobiernos para el desarrollo de Latinoamérica", sostuvo su Secretario General Gustavo Mujica.

A su turno, el diplomático argentino, Luis Pablo Niscovolos felicitó la constitución del nucleamiento sindical. "Es clave lo que están haciendo ya que la importancia de la conectividad, como las normas que dan un ordenamiento del comercio exterior, es un aspecto esencial para que crezcan todos los países miembros. Por eso fomentar las condiciones de la navegabilidad es hacer previsible a la región. Los trabajadores son un actor clave junto al estado y empresarios. Paraguay hoy está demostrando ser un nodo central para la navegabilidad interna en la región con astilleros y políticas de infraestructuras", argumentó el funcionario.

La Federación se formó el 24 de febrero de 2012 en el Tribunal de Revisión Permanente del Mercosur, los propulsores firmaron un acta de intención que luego pasaría a denominarse "Acta de Asunción". Posteriormente, el pasado 23 de agosto en los salones del Congreso de la República Oriental del Uruguay quedó formalmente constituida la FeMMH, que decidió que la sede permanente sea en el Paraguay.

Sindicatos que integran la Federación:

Por Argentina: Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales, Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales, Asociación Argentina de empleados de la Marina Mercante, Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles, Sindicato de Encargados Apuntadores Marítimos y Afines de la República Argentina, Sindicato Flota Petrolera e Hidrocarbúrica, Asociación Profesional de Capitanes y Baqueanos Fluviales de la Marina Mercante.

Por Uruguay: Centro de Maquinistas Navales, Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, Capitanes de Ultramar del Uruguay.

Por Brasil: SINFLUMAR, SINDFOGO, SINDTRABTRANSP. FLUVIAL EST. SP., SIND. FLUPE, SINDACLA, FNTTAA.

Por Paraguay: Maquinistas Navales del Paraguay, Federación Fluviomarítima, Sindicato de Marineros del Paraguay.

AUTORIDADES

Presidente Pro Témpore: Juan Ramón Apodaca.

Las autoridades que componen el Secretario Regional son las siguientes:

Secretario General: Gustavo Mujica.

Secretario General Adjunto por Argentina: Jorge Fedeczuk.

Secretario General Adjunto por Brasil: Ricardo Ponzi.

Secretario General Adjunto por Paraguay: Ricardo Pico.

Secretario General Adjunto por Uruguay: Daniel Yaben.

Tesorero: Daniel Giovanazzo.

Protesorero: Roberto Coria.

Secretario de Prensa: Luis Rebollo

Los coordinadores del Consejo Regional son:

Argentina: Horacio Domínguez.

Brasil: Osmar Da Silva.

Paraguay: Juan Ramón Apodaca.

Uruguay: Artigas García.



Este es un tema permanente en todas las ediciones de esta publicación. Es una necesidad sobre la que esta Federación trabaja todos los días. En esta oportunidad transcribimos los textos de los diarios "La Nación" y "El Cronista Comercial", quienes a través de sus enviados especiales a Paraguay y su especialista en este tipo de temas vuelven a poner sobre el tapete una situación que necesita una respuesta inmediata.

Por qué es necesaria una logística para la hidrovía

ASUNCIÓN, Paraguay.- El Banco de Desarrollo de América Latina, la CAF, estableció como prioritario el estudio exhaustivo de las hidrovías regionales como canal natural para la integración de la región. La institucionalización política, la internalización de las normativas, la promoción del intermodalismo y los accesos terrestres a los puertos fueron las conclusiones salientes de los talleres de trabajo entre técnicos y consultores de la CAF, y del foro posterior entre empresarios y funcionarios que analizaron, durante dos jornadas, las trabas para el desarrollo de las hidrovías latinoamericanas.

"Falta institucionalizar la hidrovía y lograr la internalización plena de sus reglamentos", señaló Adalberto Tokarski, director de la Agencia Nacional de Transporte por Agua de Brasil. "No hay un responsable por cada uno de los países que responda por el acuerdo de la hidrovía", indicó respecto de la hidrovía Paraná-Paraguay.

"Debemos fomentar la integración de las cadenas productivas; hoy, hay un río que se navega, pero el concepto de hidrovía es más amplio: sólo estamos sacando productos, y necesitamos más integración para que también suban productos", destacó.

La Universidad de Paraná, en Brasil, y a pedido de Antaq, está relevando el comercio exterior de los países de la hidrovía para maximizar la logística fluvial de contenedores. "Es un estudio que pondremos a disposición de los países", agregó Tokarski.

Por su parte, Jan Van Hoogstraten, vicepresidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (Cptcp), reclamó el desarrollo de reglas para el transporte hidroviario: "No veo por qué un camión puede ir de un lado a otro y el transporte fluvial debe pedir permanentemente permisos a prefecturas o capitánías. Ninguna embarcación va a escaparse de la hidrovía", indicó.

El directivo de la Cptcp pidió transformar los ríos en hidrovías, y las hidrovías en corredores logísticos. "Cuando los gobiernos financien obras públicas, carreteras o vías férreas deben analizar el aspecto multimodal de esa obra. Las hidrovías necesitan accesos terrestres y ferroviarios", agregó.

"Tenemos que trabajar todos juntos de una vez por todas a nivel regional", señaló el presidente de la Cámara de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (Cafym), Juan Carlos Muñoz Menna, con un argumento sencillo: el mineral de hierro de la brasileña Vale y del Mutún boliviano, la soja del Mato Grosso do Sul, de Paraguay, de Bolivia y del norte argentino transitan una hidrovía que, de no actualizarse, corre serios riesgo de estresarse. "El año que viene se agregarán 3 millones de toneladas al caudal transportado. Brasil se está convenciendo de que el río Paraguay,

le guste o no, hace que la ecuación logística le cierre. La flota disponible está, pero son necesarias las obras de dragado y señalización, al Norte, hasta Concepción; y desde Asunción al Sur hay siete pasos de arena cuya remoción tiene un costo de US\$ 20 millones. Debemos ponernos de acuerdo con la Argentina, porque es un tramo compartido, para realizarlo y darles a las barcas una mayor capacidad de rotación", dijo.

La hidrovía se potenciaría en el tramo de "subida", acercando los insumos desde los puertos del Río de la Plata hasta los puertos donde se embarcan granos y minerales de bajada. "No se hace por la falta de agilidad documentaria en los puertos del Río de la Plata", resumió Muñoz Menna tras reclamar "volver a reunir al CIH para respetar lo firmado y no depender del humor de los funcionarios de turno".

Sistema logístico

Asimismo, el consultor de la CAF, Gustavo Anschutz, precisó que resulta indispensable consolidar acuerdos para armonizar la legislación y el control aduanero, y facilitar los tránsitos y transbordos.

El acuerdo común es que no contar con hidrovías como sistemas logísticos propiamente dichos, con una interconexión eficiente con los otros modos de transporte, genera extracostos innecesarios porque las barcas no salen con su capacidad máxima. "Una hidrovía implica navegación a bodega completa, los 365 días e incluso de noche", resumió el consultor argentino.

La carga paga siempre. Paga los costos de las mejoras y los mantenimientos de las infraestructuras. Pero paga también costos elevados por no contar con una complementariedad eficiente entre rutas y vías férreas con puertos, y por carecer de navegabilidad permanente.

"La intermodalidad genera externalidades positivas al combinar los modos de transporte. La Unión Europea la fomenta a través del programa Marco Polo. En 10 años, los camioneros fueron los más beneficiados: ganaron más volumen de negocios, recorren más distancias cortas, multiplican la rotación alimentando puertos y depósitos, en lugar de recorrer largas distancias y esperar horas en los accesos a los puertos", explicó.

"Se debe planificar la región para integrar los ríos a la logística del comercio exterior", destacó Anschutz, tras mostrar una "foto": "La Cuenca del Plata tiene una producción integral de 800 millones de toneladas, pero se transportan menos de 150 millones de toneladas por la hidrovía. Sólo usamos el 24% de la hidrovía, hay mucho potencial aún", agregó..

La hidrovía atrae nuevas inversiones

A partir de la vía navegable del Paraná, llegan capitales al ferrocarril y se potencia la operatoria del puerto chaqueño de Barranqueras. Durante 2014, el puerto de Barranqueras en el Chaco, vivió una interesante llegada de inversiones.

Funcionarios y cuadros técnicos del Ministerio de Interior y Transporte de la Nación y de la empresa Hidrovía SA, concesionaria del dragado, balizamiento y señalización de la hidrovía Paraná-Paraguay, recorrieron las instalaciones del puerto de Barranqueras y observaron en el terreno la operatividad del riacho Barranqueras.

La visita tuvo como marco la implementación de la extensión del contrato de dragado y señalización, para que incluya al tramo de 14 kilómetros del riacho chaqueño. Así, según estimaron, las obras de canalización con máquinas propias de la concesionaria podrían iniciarse en el primer trimestre de 2015.

Un detalle no menor es que el riacho Barranqueras tendrá igual tratamiento que la vía principal de navegación del río Paraná, ya que además del dragado y mantenimiento se hará la señalización. “Estamos haciendo todo lo posible para empezar en el primer trimestre de 2015. Es una obra muy grande e importante que Chaco y la región necesitan”, explicó el doctor Diego Germán Rodríguez, director nacional de Control de Concesiones de Obras del Ministerio de Interior y Transporte de la Nación, el organismo de control de la empresa Hidrovía SA.

“Ni bien asumimos la gestión el ministro Randazzo nos pidió este tema como prioritario, ya que desea darle un impulso definitivo para plasmarlo”, puntualizó el funcionario. Así resaltó que se incorporarán las obras previstas para el riacho Barranqueras en el contrato con la concesionaria de capitales belgas que tiene vigencia hasta 2021.

“Estamos empezando a coordinar todas las acciones para que, en el futuro próximo, podamos implementar la profundización y el mantenimiento del riacho Barranqueras y su señalización”, agregó Rodríguez, y abundó: “Venimos al llano para apreciar la conveniencia de algunos aspectos, definir la obra y tramitar todas las autorizaciones necesarias”.

Cuestión pendiente El dragado del riacho Barranqueras era una de las cuestiones pendientes. Los primeros cálculos señalan que la obra podría costar u\$s 5 millones.

Igualmente, están en proceso de elaboración todos los estudios que darán sustento al requerimiento de los fondos.

La recorrida y el conocimiento del lugar sirvieron a los técnicos de la empresa concesionaria para explicar a los funcionarios del área de Transporte, de la Administración Portuaria chaqueña y de la empresa concesionaria del puerto de Barranqueras, la Compañía Logística del Norte SA. (Colono), detalles de implementación del plan de dragado que proponen para esta vía. El complemento fue luego una reunión con todos los usuarios y frentistas del riacho para recoger sus inquietudes y necesidades sobre el transporte de cargas que habitualmente circulan por vía fluvial.

Acompañaron a los referentes nacionales y de la empresa concesionaria el titular de la Administración Portuaria, Roberto Benítez, y el presidente de Colono SA., Hugo Atanasoff.

Se trata de un canal navegable con un ancho de solera de 60 metros que garantice la navegación con un calado de diez pies y un pie de revancha bajo quilla. Además, se analiza la apertura de la boca norte y la navegación en las curvas, además del estudio de impacto ambiental.

Para la apertura se utilizará una draga cortadora que trabaja continuamente hasta el final de la obra y para la etapa del mantenimiento una de succión por arrastre.

En 2010, el decreto 113 firmado por la presidenta Cristina Fernández de Kirchner establecía que, dados ciertos requisitos cumplidos a lo largo del tiempo, el riacho Barranqueras debería tener un tratamiento similar al del canal principal de navegación del río Paraná. En ese marco, el órgano de control de la concesionaria de esos trabajos fue puesto en marcha finalmente luego de varios años, y es por eso que una de las primeras medidas tomadas fue el programa de dragado y mantenimiento para el riacho Barranqueras.

“El gobierno hace la infraestructura y los empresarios luego empiezan a hacer los negocios”, señaló Hugo Atanasoff, presidente de Colono SA., empresa que tiene en concesión al puerto de Barranqueras. De esa manera destacó las inversiones en los accesos portuarios y el dragado, que sirven para dar confiabilidad en la terminal portuaria. “Este no es un puerto chaqueño sino regional, y la llegada de Hidrovía SA para dragar el río hace al puerto muy confiable operativamente”, aseguró el directivo.

El riacho Barranqueras tendrá igual tratamiento que la vía principal de navegación del río Paraná.

Importancia estratégica

Pablo Ferrés, quien se desempeña como presidente de la Cámara de Puertos Privados Comerciales, decía que “la distancia se mide en dólares”. En un país terminal como la Argentina, bajar el costo de flete es fundamental para lograr competitividad en los mercados internacionales. De allí, la importancia estratégica de la hidrovía.

La distancia entre las zonas de producción con los centros de concentración económica constituye un factor fundamental a tener en cuenta para las perspectivas del desarrollo económico. El factor geográfico de la distancia interviene, indefectiblemente, en los costos de transporte de los bienes transables, así como en el grado de receptividad de zonas productivas a la inversión extranjera directa.

Los costos del transporte repercuten directamente sobre el comercio.

Según una regresión hecha por Gallup y Sachs, por cada mil kilómetros de distancia entre el país y los principales mercados, el costo de transporte se eleva en un punto porcentual del valor de la mercancía. A medida que se duplica la distancia, y por lo tanto el costo de transporte, se reduce el volumen de bienes comercializados en una mitad y hasta en dos tercios. Este efecto condicionante del comercio se incrementa significativamente en casos en los que la actividad productiva requiere de la utilización intensiva del transporte.

La mayor recompensa de la hidrovía, es la reducción en los costos de los fletes: un promedio de 50%, con impacto notable en una economía regional donde las características de la producción agrícola y minera (mercancías pesadas, voluminosas y de bajo precio) hacen de los costos del transporte un factor crucial.

Por otra parte, baja entre 30 y 50% el consumo de combustibles empleados por la flota fluvial, y se generan nuevos emprendimientos relacionados directamente con la hidrovía o alentados por la reactivación y el mayor intercambio comercial, la elevación de la calidad de mano de obra, y el aumento del nivel de empleo.

Por supuesto, la hidrovía no pretende, ni puede resolver o abordar todos los campos o situaciones de mayor sensibilidad que los estudios detecten, pero sin dudas ya probó ser una poderosa herramienta de desarrollo para la Argentina.

La hidrovía es vital para el crecimiento

El sistema de ríos tiene una enorme importancia para la competitividad de la Argentina.

La naturaleza ha bendecido a nuestro país con un excelente sistema de ríos, que en una época nos sirvió para ser uno de los países agrícolas más competitivos del mundo. Pero en los años 70 inició la economía de escala en el transporte marítimo y se comenzaron a usar buques cada vez mayores para el transporte de granes. Argentina no prestó atención a los cambios, ni siquiera en los años 80 cuando ya se podía haber percibido que había llegado el momento para adaptar este excelente sistema de vías navegables a las nuevas necesidades.

Con la llegada de los buques mayores, se necesitaban nuevas políticas de dragado de los ríos, (siempre dentro de correctos parámetros medio-ambientales), que la ineficiente compañía de dragado del Estado no supo brindar. Así comenzó un paulatino y grave deterioro, llegándose a periodos en que el calado permitido que oficialmente debía ser de 28 pies, no llegó siquiera a 26 pies. Esta nefasta situación se revirtió totalmente en 1994, cuando se decidió hacer una licitación internacional para concesionar el dragado. En este proceso tuvieron una importante participación las cámaras empresariales, especialmente la Bolsa de Comercio de Rosario, la Cámara de Exportadores, y el Centro de Navegación. La licitación fue ganada por la empresa Hidrovía SA, formada por una de las más importantes compañías de dragado del Norte de Europa, Jan de Nul y un socio argentino, Emepa. En un periodo muy corto, se produjeron los efectos deseados y muy pronto se llegó a la meta fijada en el contrato, de poder navegar con seguridad en todo el tramo concesionado con 32 pies de calado, que la empresa siempre mantuvo a total satisfacción de los usuarios.

Más profundo

Después de unos años se aumentó por contrato el calado de 32 a 34 pies. Pero cuando la economía de escala continuó su avance, se comenzó a perder otra vez terreno y lamentablemente no se tomaron medidas para ajustar el contrato a las crecientes necesidades. Surgieron nuevamente problemas, que se fueron agravando paulatinamente. Ya en el año 2006, los prácticos de río, que son los técnicos en la navegación que asisten a los capitanes de los barcos en aguas restringidas, comenzaron a reclamar al Estado que se necesitaban nuevas obras para mantener el nivel de seguridad. No solo los graneleros eran cada vez mayores, también los buques porta contenedores y de diciembre a marzo los cruceros. A partir de mayo 2011 se agregó una nueva complicación, cuando comenzaron a llegar al puerto de Escobar los enormes buques metaneros, que transfieren su carga al gasoducto. Además aumentó el tránsito de barcazas con mineral de hierro y soja de Brasil, Bolivia y Paraguay, que también complican la seguridad de la navegación. Naturalmente, estas experiencias no solo se han

producido en nuestra región: se presentaron en los años 60 en Europa dando lugar a los "Planes de adecuación de las vías navegables". Y eso va ser un tema que se va a analizar en los siguientes artículos, bajo el lema "la saga de la hidrovía". Se va a tratar de echar un poco de luz sobre los problemas y llevar a la conciencia pública que el sistema de ríos tiene una enorme importancia en la competitividad del país, que merece que se hagamos abiertos y transparentes debates sobre ciertos temas. Debemos volver a usar lo más eficiente posible este sistema de ríos con qué la naturaleza nos ha bendecido y en esta tarea no solo tiene grandes responsabilidades el Estado, sino también las cámaras empresariales que son las que mejor conocen los problemas y que deben trabajar juntos con los gobernantes para encontrar las mejores soluciones. Probablemente se hicieron en las últimas cinco décadas más seminarios y jornadas internacionales dedicados a la hidrovía, que cualquier otro tema relacionado con el transporte en nuestro país. Muchas veces se cree la impresión que se trata solo del río Paraguay desde Mato Grosso en Brasil y el Río Paraná desde Confluencia (Corrientes/Reconquista) hasta el Río de la Plata, con la inclusión de un corto tramo del Río Uruguay hasta el puerto uruguayo de Nueva Palmira. Como todas las cosas que se estudian hoy día en el mundo, Google presta grandes ayudas. Como inicio de esta serie, es ilustrativo citar un trabajo que se puede abrir poniendo <http://www.monografias.com/trabajos84/hidroviasesmercosur>. Sugiero que echen un vistazo y que lean algo sobre el "Concepto y Objetivos de la Hidrovía" y con esto empezamos el primer artículo de la saga de la hidrovía.



ANTONIO ZUIDWIJK
Especialista en
transporte intermodal



PUERTOS ARGENTINOS



Uno de los desafíos que enfrenta el puerto de Buenos Aires en 2015

La Cepal publicó un nuevo informe donde sugiere un cambio en la gobernanza de los puertos, superadora de las reformas iniciada en los 90, cuando imperó la concesión de las operaciones en las terminales para aumentar la eficiencia y reducir los costos fiscales de las arcas de Estados deficitarios. Advierte el organismo latinoamericano que, no obstante las mejoras en los servicios prestados a partir de la apertura a los inversores privados, la falta de planificación derivó en un enfoque centrado pura y exclusivamente en el transporte marítimo: todos los esfuerzos se destinaron a la atención de los buques, en desmedro del resto de los modos. Faltó así la visión sistémica de la logística del comercio exterior, la encargada de combinar lo mejor de cada modo de transporte para así "derramar" esa virtud hacia un aumento de la productividad y de la competitividad. "La industria portuaria debe redefinir el puerto y su rol en la actividad económica", señala el estudio que lleva la firma de Ricardo Sánchez y Francisca Pinto. Buques cada vez más grandes, operadores bajo alianzas navieras con un mayor poder de negociación que, además, relevan las recaladas de sus itinerarios. El mar, claro está, le impone desafíos ineludibles a los puertos. Pero allí no termina la agenda. Los puertos están agotando sus espacios de expansión, y están acorralados por las ciudades. Su mirada "urbana" pasa a ser determinante, así como su acercamiento a las industrias con una política comercial innovadora. Por esto es que la Cepal habla de "nueva gobernanza" de la gestión portuaria donde tanto el Estado como el sector privado y los trabajadores necesitan elaborar una visión sistémica del puerto en relación no sólo con el agua sino con la tierra, complementados con la "eficiencia social", es decir, con la conciencia del lugar que ocupa el puerto en la economía y en las ciudades. Esta gobernanza deberá cristalizarse en la agilidad de planificación y ejecución, un histórico déficit de las administraciones portuarias en general. Por otra parte, la Cepal recuerda que la ola de reformas iniciada en los 90 generaron un exceso de competencia afectando la eficiencia agregada: "Es preciso analizar la diferencia entre promover la prestación de servicios en un ambiente de competencia que impida la creación y captura de rentas monopólicas por operadores portuarios, y la de una competencia exacerbada que atente contra la debida eficiencia social del mercado". La conclusión de este análisis es uno de los desafíos que enfrentará el puerto de Buenos Aires este año, ante concesiones que se vencen y la aparición de nuevos competidores.

Fuente: Emiliano Galli, suplemento de Comercio Exterior de "La Nación"



Seguridad y sustentabilidad

El gran desafío de Puerto Nuevo pasa por consolidar la conectividad para las cargas con el ingreso del Belgrano Cargas y la facilitación de los transbordos

Termina un año difícil para la actividad portuaria. La desaceleración de la actividad industrial repercute directamente en la actividad del comercio exterior en contenedores, y en todos sus actores. Como resumen, vale decir que el volumen de comercio de 2014 será similar al de 2005, algo menos que 1.000.000 de contenedores, entre llenos de exportación e importación, vacíos y transbordos.

No obstante esta coyuntura, desde el puerto de Buenos Aires hemos venido trabajando juntos la Administración General de Puertos (AGP), la Aduana, los trabajadores y los operadores de terminales en mejorar los procesos de manera de facilitar el comercio y mejorar la conectividad.

Hay nuevos desafíos por delante que deberemos sortear con la misma dinámica con la que vinimos trabajando hasta ahora:

- Desarrollo del ferrocarril. Terminar de completar la conexión del ferrocarril Belgrano Cargas y Logística con las parrillas ferroviarias del puerto. Esta tarea está en ejecución y se espera terminarla en el primer trimestre de 2015. El Ministerio de Transporte está dando un paso trascendente en este sentido. Terminada esta conexión, el puerto de Buenos Aires será el único del país con vinculación ferroviaria a todo los ramales (Ferro sur, NCA y Belgrano Cargas), posicionándose como el mejor socio para grandes industrias y economías regionales.
- Fomento de los transbordos. Deberemos trabajar en hacer más eficientes los mecanismos administrativos y de seguridad que permitan bajar el costo de transbordo, de manera de poder competir con el puerto de Montevideo. También se deberá trabajar en reglamentar las regulaciones existentes de manera de fomentar los transbordos, pero sin que pierdan competitividad las economías regionales.
- Controles aduaneros no intrusivos. La Aduana, la AGP y los operadores portuarios deberemos concluir un largo trabajo de mejoras en seguridad que se ha

venido desarrollando durante este año para garantizar la estanqueidad de los contenedores sin afectar la normal actividad del puerto. La combinación de herramientas como escáneres, precintos electrónicos, cámaras de seguridad y estrictos procedimientos están dando forma y contenido a esta coraza electrónica de seguridad.

- Continuar con las inversiones. La AGP -que se financia con las tasas a las cargas que se recaudan a través de las terminales- cuenta con los fondos necesarios para las obras de dragado, mantenimiento de los espejos de agua, mejoras respecto de la seguridad y obras de conectividad. La AGP ha logrado un alto estándar de previsibilidad en las maniobras náuticas. Es imprescindible que esta inercia de mejora continua no se detenga.

- A mediano plazo. Es necesario encontrar los mecanismos que le aseguren a la comunidad portuaria visibilidad respecto del futuro del puerto de Buenos Aires.

- Seguridad de los trabajadores y cuidado del medio ambiente. Controles de alcoholemia, capacitaciones en trabajo seguro, mejora del CTVP (pre gate de exportación) para descomprimir aún más el tránsito en zona portuaria son sólo algunos de los logros que se deben consolidar. Además, considerando que el 85% de las cargas tiene origen o destino al norte del corredor conformado por las avenidas Huergo y Madero, quizá quede por estudiar alguna mejora del tránsito con un esquema similar al logrado con éxito en la cuadrícula del microcentro, de manera que permita utilizar la red de autopistas porteñas para el tránsito pasante (que no genera ni trabajo ni impuestos en la ciudad de Buenos Aires), pero que sí genera congestión y pérdida de calidad de vida.

Gustavo Figuerola
Presidente de la Cámara del Puerto de Buenos Aires

Fuente: Suplemento de comercio exterior de "La Nación"

La batalla de los puertos

El desarrollo del transporte marítimo y el crecimiento económico. La inminente apertura en La Plata de una nueva terminal de contenedores adelanta una fuerte competencia en la industria portuaria. Plan para modernizar las instalaciones.

Hace ya varias décadas que el transporte por agua se ha ido especializando por tráficos, esto es: de acuerdo con el tipo de carga atendida variarán tanto los buques como las instalaciones portuarias preparadas para recibir esas mercaderías. A grandes rasgos se puede hablar de cinco grupos: las cargas líquidas a granel (petróleo y derivados), las cargas sólidas a granel (minerales y granos), automotores, la carga que se lleva en contenedores y las cargas “de diseño”, con medidas y condiciones de transporte específicas, como podrían ser turbinas o piezas de infraestructura.

Esa diferenciación —que se da en todo el mundo— ofrece en los puertos argentinos la particularidad de que las cargas contenedorizadas se atienden de forma casi exclusiva en las terminales del Área Metropolitana de Buenos Aires, de las que existen tres en Puerto Nuevo (Terminales Río de la Plata, Terminal 4 y Bactssa) y una en Dock Sud (Exolgan), a las que se suma la Terminal Zárate. Salvo en el último caso, todas son operadas por concesionarios que dependen de las multinacionales más poderosas en operatoria portuaria (Dubai Ports World, AP Moller-Maersk, Hutchison Port Holding y PSA, respectivamente). Existen en el país otros puertos con movimiento de contenedores (Bahía Blanca y Rosario), pero en esos casos la carga se lleva en buques más pequeños hasta los puertos concentradores, donde se trasborda a grandes barcos que hacen el transporte intercontinental.

Este esquema tan afirmado está a punto de alterarse con la entrada al negocio de un nuevo jugador. Tecplata, la flamante terminal de contenedores del Puerto de La Plata, está a un paso de comenzar sus actividades tras seis años de obra y una inversión de 415 millones de dólares de parte del grupo filipino International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) y la firma local Loginter. Sus modernas instalaciones lucen como un departamento a estrenar, a la espera de que alguna de las grandes navieras decida torcer sus itinerarios habituales cambiando Buenos Aires por Berisso. Mientras tanto la provincia, sin ser participante directa del proyecto, contribuyó a apuntalarlo con la construcción del tercer carril de la autopista Buenos Aires-La Plata y la rehabilitación de varios tramos de la ruta 6.

La inminente apertura es vista con recelo desde las demás terminales, que observan que el movimiento de contenedores se encuentra estancado desde la crisis financiera de 2008. En otras palabras: igual cantidad de carga deberá repartirse ahora entre más terminales, despertando entre ellas una fuerte competencia.

Puerto Nuevo no tiene un horizonte fácil. Sin ir más lejos, sigue sonando la idea de disminuirlo o directamente hacerlo desaparecer, alegando que se trata de un puerto arrinconado por una urbe

con 14 millones de habitantes, problemas de congestión terrestre y una difícil convivencia con el entramado urbano (que de todas formas implica un hinterland impresionante: nada menos que la tercera parte del mercado de consumidores del país).

Terminales Río de la Plata está por recibir otro golpe, ya que Terminal Investment Limited —el brazo portuario de la segunda naviera del mundo, Mediterranean Shipping Company (MSC)— adquirió hace meses el 50 por ciento de ITL, el holding que maneja Exolgan y que ya había sido comprado por PSA Singapur. Por eso se espera que MSC, que todavía opera en Puerto Nuevo, decida en breve hacer arribar sus buques hasta Dock Sud.

Por último, surge la necesidad de modernizar las instalaciones en los puertos para adaptarse a la tendencia al gigantismo de los portacontenedores. La estructura de muelles en forma de peine ha quedado vieja, el espacio de almacenamiento está restringido, los accesos terrestres son engorrosos y las vías navegables deberían ser más profundas para permitir el ingreso de buques de más calado. Las empresas que operan las terminales presentaron ya un plan de obras por 700 millones de dólares con propuestas que incluyen el corrimiento de las escolleras, el relleno de dársenas, el ensanchamiento del canal de acceso y la profundización de los muelles. A cambio esperan la prórroga por 20 años más de las concesiones, que vencen entre el año próximo y 2019. La decisión final compete ahora al Ejecutivo. El mundillo portuario se pregunta: ¿se justifica, vista la cercana apertura de Tecplata, una inversión millonaria que podría en el futuro implicar cierta capacidad ociosa?

Sergio Borrelli, interventor de la Administración General de Puertos, puso paños fríos a la cuestión en el XXIV Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables y Comercio Exterior, realizado recientemente en Buenos Aires. “El movimiento de contenedores está directamente relacionado con el crecimiento del PBI, duplicando sus valores en el comercio exterior. Esta baja en los puertos de la región tiene que ver con un enfriamiento de la economía. Y cuando esta situación cambie, el puerto volverá a crecer y lo que hoy tenemos puede resultar poco. Las decisiones para las obras que el puerto necesita hay que tomarlas cuanto antes, sin ver este amesetamiento como algo permanente. Todo indica que la carga va a recuperarse, con lo que la infraestructura actual será insuficiente. En ese contexto no debería haber dificultades para que las terminales de Puerto Nuevo, Dock Sud, La Plata y Zárate funcionen a pleno”, afirmó.

Eduardo Zabalza, gerente general de Tecplata, reconoció durante el mismo encuentro que la apertura de la terminal “no llega en el mejor momento”. “Sin embargo es una excelente oportunidad para replantearse qué pasa con el Puerto de Buenos Aires y estudiar alternativas en un escenario en el que las concesiones están finalizando. Después de tantos años de una operación instalada, todo cambio genera expectativas e inquietudes”, apuntó.

A la ampliación de la oferta portuaria se agrega el aumento del tamaño de los barcos, lo que hace que cada movimiento de buque entre terminales impacte todavía más en aquella que pierde. En ese sentido, Gustavo Figuerola, gerente general de Terminales Río de la Plata, advirtió en la última jornada "Proyecciones económicas" de la Fundación FIEL que "este año estamos estimando una caída de volumen de alrededor de 15 puntos, lo que se agrava con un incremento de la oferta de terminales. TecPlata se planificó en 2008 previendo un crecimiento mayor, pero al cierre de este año la Argentina va a tener un volumen de contenedores casi idéntico al de 2005. Con más oferta tenemos un volumen similar al de 8 o 9 años atrás".

Desde 1992 la Argentina cuenta con una Ley de Actividades Portuarias (24.093) que fijó los lineamientos para que el sector se organice. Más allá de los cuestionamientos a las privatizaciones de la época, lo cierto es que la entrada de empresas internacionales permitió que las terminales se volvieran más eficientes y en líneas generales –a diferencia, por ejemplo, del caso de los ferrocarriles– las inversiones que debían llevarse a cabo efectivamente se

hicieron. Eso sí: la ley provocó una clara descentralización de la actividad, que en gran medida estaba a cargo de la AGP. Hoy solamente el Puerto Nuevo quedó bajo su órbita, mientras que el resto de los puertos comerciales de uso público son administrados por las provincias en las que se asientan. Por eso el reclamo, más que la estatización de las terminales, pasa por el pedido de políticas públicas nacionales que permitan que los puertos no compitan entre sí, sino que se complementen, con una necesaria mirada de conjunto que pueda contemplar soluciones para toda la región y que sólo es capaz de brindar el Estado.

Por Verónica Ocvirk
Fuente: pagina12.com.ar

PUERTOS: QUEQUÉN

El Presidente de Pto. Quequén se reunió con el sector gremial

En un encuentro desarrollado en las instalaciones portuarias les explicó la adjudicación del dragado.

El Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén (CGPQ), Martín Caraffo se reunió con los representantes del sector gremial de nuestra ciudad, en un encuentro que se desarrolló en las instalaciones del ente portuario y donde el titular de la estación marítima se encargó de explicar el nuevo contrato de dragado adjudicado a la empresa Jan de Nul N.V.

Los representantes del sector sindical escucharon atentamente la forma en que se adjudicó la obra de dragado para la recuperación de profundidades y mantenimiento por los próximos tres años de Puerto Quequén.

Caraffo, rescató principalmente la predisposición de los gremios de participar de este encuentro donde se expuso la previsibilidad que tendrá Puerto Quequén, donde no solamente mantendrá fuentes de trabajo sino que indirectamente beneficiará al resto de la ciudad y al hinterland portuario.

Plenamente coincidió Daniel Monjes, representante del Sindicato de trabajadores de Terminal Quequén, quien explicó que "esto trae tranquilidad a los trabajadores, habida cuenta que permitirá que el sector exportador realice contratos a largo plazo permitiendo que continúe un empleo genuino que beneficiará a los gremios portuarios y también al resto de la clase trabajadora" destacó.

A su turno, Alejandro Jacín representante del SOMU destacó que "es muy bueno y celebro que las autoridades portuarias convoquen a

los gremios, ya que Puerto Quequén es generador y motor de la economía local y regional, por lo tanto destacamos la adjudicación del dragado ya que trae aparejado el afianzamiento de los trabajadores"

Martín Caraffo, refiriéndose a cómo será el trabajo de dragado en la estación marítima local, sostuvo que "se va a extraer hasta tres millones de metros cúbicos en tres años, respondiendo a seis campañas de succión y doce campañas de una draga de inyección".

A su vez indicó que las tareas "van a garantizar, durante tres años, 45 pies de calado a Puerto Quequén y una muy buena cantidad de extracción de sedimentación, que desde hace mucho tiempo que no tenemos. Además le va a dar a los operadores portuarios la previsibilidad que necesitamos para que se puedan permitir buques, sabiendo que no habrá inconvenientes de ningún tipo con el tema del dragado".

Fuente: Prensa CGPQ



Jan de Nul N.V. dragará Puerto Quequén

La empresa de Bélgica Jan de Nul N.V. se adjudicó la obra de dragado para la recuperación de profundidades y mantenimiento por los próximos tres años de Puerto Quequén.

La novedad fue dada a conocer a Ecos Diarios por el presidente del Consorcio de Gestión, Martín Caraffo, quien a su vez resaltó que los trabajos "se efectuarán mediante campañas sucesivas con dragas de succión y dragas de inyección de agua".

El trabajo, que será financiado por el Fidecomiso de Profundización de Puerto Quequén, integra el conjunto de obras previstas para la profundización del puerto.

Succión e inyección

Martín Caraffo, refiriéndose a cómo será el trabajo de dragado en la estación marítima local, sostuvo que "se va a extraer hasta tres millones de metros cúbicos en tres años, respondiendo a seis campañas de succión y doce campañas de una draga de inyección".

A su vez indicó que las tareas "van a garantizar, durante tres años, 45 pies de calado a Puerto Quequén y una muy buena cantidad de extracción de sedimentación, que desde hace mucho tiempo que no tenemos. Además le va a dar a los operadores portuarios la previsibilidad que necesitamos para que se puedan permitir buques, sabiendo que no habrá inconvenientes de ningún tipo con el tema del dragado".

La propuesta aceptada fue realizada en el marco de la licitación cuya apertura se realizó el pasado 5 de septiembre, habiendo presentado ofertas la mencionada firma belga y la holandesa Boskalis International, ambas por 29 y 30 millones de dólares respectivamente.

El directorio del Consorcio portuario, optó por la oferta alternativa presentada por Jan de Nul que cotizó poco alrededor de 24 millones de dólares por considerarla la más económica y conveniente a los intereses del puerto. Caraffo resaltó que esta "es una obra muy importante, porque sabemos que lo que tiene que vender un puerto, es la profundidad y ahora garantizarla durante tres años, es algo vital y en lo que respecta al precio, en comparación con otras estaciones marítimas, hemos tenido un muy buen resultado económico en la oferta, a pesar de la situación macroeconómica".

Ofertas alternativas

Destacó el presidente del Consorcio de Gestión de Puerto Quequén que "también es importante resaltar que había un pliego base en el que se trabajaban en las condiciones generales de dragado, pero cuando se decidió poner una fecha determinada a la presentación de una propuesta, cerca de la fecha de la presentación, mediante una resolución que tomó el comité ejecutivo del Fideicomiso, se les informó a las empresas que podrían presentar ofertas alternativas a la básica, para que, en base a la experiencia que tienen los dragadores, hicieran una mejor oferta técnica y económica. Mantuvimos algunas reuniones en Buenos Aires referente a este tema y en base a eso se consiguió una muy buena propuesta técnica, a un muy buen precio".

Con referencia a la fecha de comienzo del dragado, Caraffo sostuvo que "en este momento estamos en la etapa de la elaboración del contrato, por el monto de la obra y por distintas cuestiones que tener en cuenta al confeccionar un contrato a tres años, que llevan una serie de trámites que disponen de un tiempo, pero esperamos acordar todo rápidamente con la empresa, firmar el contrato y de esa manera poder avanzar lo antes posible con todos los trámites para comenzar a dragar".

Hasta la tosca

Con referencia a los trabajos específicos que se van a realizar, Martín Caraffo sostuvo que "calculamos que la primera campaña que se realizará se extenderá por espacio de no menos de dos meses, porque se va a dejar el canal y el interior portuario, con el canal de diseño, lo que quiere decir que se va a llegar hasta la tosca y eso mismo se va a realizar sobre los muelles de atraque, por lo cual los operadores portuarios van a tener en muy buenas condiciones los muelles, que es el lugar donde atraca el buque".

Recalcó además el titular portuario que este acuerdo "es muy importante para toda la comunidad, como también para comunidades aledañas, ya que la influencia de Puerto Quequén es sobre todo el Interland y va a ser muy positivo, en virtud de que el criterio adoptado por este directorio, es salir a informar a la exportación sobre este contrato, para así, de esa forma, empezar a captar más cargas de las que se destinan a Puerto Quequén, precisamente por la calidad de dragado que vamos a tener".

Fuente: Ecos Diarios

Relevante papel del puerto bahiense en el comercio granario



Sin embargo, es preciso mejorar la infraestructura para facilitar el transporte de las cosechas hasta las terminales. Así lo señala un informe de la Bolsa de Cereales de Bahía Blanca, la UIBB y el Consorcio de Gestión.

En los últimos años, un volumen equivalente al 40 por ciento del comercio internacional de granos de la Argentina pasa por las aguas de la gestión autónoma del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca.

Así lo señala, en sus primeros párrafos, un informe relacionado con el papel que juega el sistema portuario bahiense en la exportación granaria. El trabajo fue elaborado por la Bolsa de Cereales y Productos, el Centro de Estudios Económicos de la Unión Industrial de Bahía Blanca y el propio Consorcio.

En su introducción, afirma que la producción de cereales y oleaginosas creció en forma significativa en el país a lo largo de las últimas décadas, alcanzando un promedio de 95 millones de toneladas en el último quinquenio.

Al existir mayor saldo exportable, se generó un “fuerte proceso de inversiones en los puertos y terminales granarias”, como ha sucedido en el área de Bahía Blanca.

Pero, al mismo tiempo, se advierten dificultades, sobre todo “por el lado de la logística interna del movimiento de granos, que generan preocupación en el mediano plazo, más aún si se tiene en cuenta que previsiones privadas de finales de la década de 2000 indican que el potencial productivo del país hacia finales del actual decenio podría, fácilmente, ubicarse en torno de los 115 a 120 millones de toneladas”.

El informe es el primero de una serie de análisis que realizarán dichas entidades para “instalar la discusión respecto de la necesidad de contar con inversiones, tanto públicas como privadas, en logística terrestre que permitan la continuación del sendero de crecimiento que ha mostrado la cadena agroindustrial”.

El tráfico por el sistema portuario local comprende 6,5 millones de toneladas cargadas en el puerto y 7,7 millones recogidas por buques provenientes del río Paraná que completan aquí sus bodegas, por razones de mayor calado. A ello se agregan 1,8 millones provenientes de Uruguay, Paraguay y Bolivia.

Advierte, a la vez, que la convergencia de rutas y ferrocarriles a Bahía Blanca desde un radio de 500 kilómetros “no crece en capacidad y calidad desde hace 40 años”. En cambio, el puerto realizó inversiones en infraestructura (45 pies en el canal de navegación, muelle multipropósito, etc.) con recursos del Consorcio, mientras el sector privado también concretaba obras.

Luego de ponderar la privilegiada posición de Ingeniero White por su calado, consigna que “la falta de desarrollo logístico terrestre perjudica la competitividad de la interfaz portuaria local”.

La inversión para llevar el calado a 45 pies permanentes demandó 123 millones de dólares; la obra se financia con las tarifas que pagan los productores e industriales de Bahía Blanca y la región que comercian a través del puerto.

El informe sostiene que, para seguir mejorando la competitividad, “el sistema portuario necesita la reconstrucción de los 3.000 kilómetros de la red ferroviaria troncal pampeana a 26 toneladas por eje. Ello beneficiará no solo al puerto local, sino también a los del Paraná y Necochea, aportando al mismo tiempo otros 22 dólares anuales al fisco por cada dólar invertido en las vías en los próximos 30 años”.

Fuente: lanueva.com

Prorrogan la apertura de sobres para la reconversión



La Unidad de Gestión del Proyecto de Reconversión y Traslado del Puerto de Santa Fe anunció la prórroga del plazo límite para la presentación y apertura de ofertas. Dicho plazo, inicialmente fijado para el 19 de marzo, fue extendido hasta el 7 de julio del corriente año. Según informaron desde la Unidad de Gestión, en virtud de las modificaciones incorporadas en el pliego de bases y condiciones respecto del utilizado en el anterior proceso licitatorio, es oportuno brindar a las empresas un tiempo mayor al concedido inicialmente para estar en condiciones de formular una oferta debidamente estudiada en todos sus términos.

La licitación contempla la formulación del proyecto ejecutivo y la concesión de la construcción, operación y mantenimiento de una nueva terminal multipropósito para operar necesariamente con agrograneles sólidos y contenedores del Puerto de Santa Fe.

El futuro puerto se ejecutará en la margen derecha del río Paraná (aproximadamente en el kilómetro 584 de navegación), sobre la vera troncal de la actual Hidrovía Paraná-Paraguay y es la última localización de ultramar apta para operaciones con buques oceánicos. La concesión de la nueva terminal multipropósito será otorgada por el término de 33 años corridos contados a partir de la fecha de la firma del contrato de concesión.

Por su parte, la provincia de Santa Fe otorgará un aporte no reintegrable a favor del concesionario por hasta un monto máximo de 38.500.000 dólares. Además, 1,5 millón de dólares se destinarán a inspección y supervisión de obras, como así también al funcionamiento de la Unidad de Gestión ejecutora del proyecto.

Etapa de inversión

El Proyecto de Reconversión y Traslado del Puerto de Santa Fe se encuentra en la etapa de inversión, la que comprende la ejecución de las obras principales para la concreción de la reconversión del Puerto de Santa Fe. A los fines de su ejecución, fue dividida en dos licitaciones distintas.

Esta primera licitación está destinada a la adjudicación de la concesión del puerto, que comprende la ejecución de la infraestructura, mantenimiento y explotación del mismo durante 33 años. Ésta in-

cluye contenedores y graneles sólidos, acceso vial y el dragado necesario para el radio de giro en el río de los barcos que ingresen. Estas obras estarán a cargo del oferente.

La infraestructura incluye la ejecución de las obras principales para la construcción del puerto. Se desarrollará inicialmente el sitio para la operación de buques de ultramar y de barcazas y todas las instalaciones terrestres necesarias para la recepción de cargas desde camiones.

Las obras principales comprenden la superestructura para operar una terminal de agrograneles y contenedores, el acceso vial de aproximadamente 9,5 kilómetros de extensión calzada única de dos trochas, una por cada sentido de circulación y el dragado de apertura.

Por otro lado, se prevé una segunda licitación que estará destinada a la contratación de la ejecución de las obras del puente sobre el riacho Santa Fe y sus accesos, que estará a cargo del gobierno nacional.

La ubicación estratégica del Puerto de Santa Fe lo convierte en un eslabón imprescindible para la unión de los diferentes sistemas de transporte (terrestre, ferroviario, fluvial y oceánico). Asimismo, su ubicación privilegiada lo perfila geográficamente como el centro obligado de transferencia de carga desde y hacia los países situados en la Hidrovía.



La actividad en el Puerto descendió 5,4 por ciento en 2014

En el balance del 2014, transcribimos un texto publicado por el diario El País de Montevideo (Uruguay) respecto a la actividad que le cupo a ese puerto durante el año que finalizó.

La comparación entre diciembre del año pasado y de 2013 mostró que la actividad creció 12,1 por ciento, con aumento en las exportaciones, las importaciones y los tránsitos, con caída en los movimientos de contenedores vacíos.

A su vez, en la relación entre diciembre y noviembre del año pasado, la actividad total creció en el último mes del año 9,4 por ciento con aumento de todos los movimientos dentro de la terminal portuaria (importación, exportación, tránsitos y vacíos).

La caída anual de la actividad se explica por una decisión de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina adoptada en noviembre de 2013.

En ese momento, la resolución 1108 de esa dependencia prohibió los transbordos de mercadería de su país en puertos uruguayos. Hasta esa decisión, los tránsitos de mercadería argentina crecían en forma exponencial en el Puerto de Montevideo.

Exportadores argentinos (principalmente del sur) elegían a la terminal montevideana para enviar sus productos por ofrecer mejores costos y mayor eficiencia.

En la terminal, la mercadería era transbordada a buques de ultramar que llevaban los productos hacia su destino final.

La explicación de la oficina kirchnerista fue que la prohibición no tenía como objetivo perjudicar a Uruguay y lo que pretendía, en cambio, era fortalecer la actividad en sus puertos. Sin embargo, la decisión tomada llegó pocos días después que el presidente José Mujica autorizara un primer aumento de producción a la pastera UPM de Fray Bentos. Eso motivó la molestia de las autoridades argentinas que respondieron con la prohibición portuaria.

Los primeros impactos se sintieron en enero del año pasado cuando comenzó la zafra de frutas en el sur argentino, ya que esa mercadería no llegó al Puerto de Montevideo.

A partir de la resolución, las autoridades uruguayas buscaron captar más carga en tránsito proveniente desde Paraguay. Esos movimientos fueron los que suplieron, en parte, la llegada de mercadería argentina y consiguieron que la caída de la actividad en la terminal fuera mayor.

Según los últimos datos disponibles del Instituto Nacional de Logística (Inalog) en el acumulado de los primeros diez meses de 2014, también había caído la actividad en la terminal de Nueva Palmira. Pesó allí la menor llegada de mercadería en tránsito que tuvo un descenso de 18 por ciento en ese período.



PUERTOS: MAR DEL PLATA

Tras la finalización de las tareas de dragado

Volvieron los buques portacontenedores



Gracias al dragado, volvieron los buques portacontenedores al puerto tras 34 meses de inactividad. La nueva realidad terminará con la insensatez logística de exportar contenedores refrigerados por camión desde la 'ciudad feliz' hasta la vecina Brasil con el consiguiente encarecimiento de fletes y pérdida de competitividad.

En Mar del Plata ya habían operado armadores como Libra, Maersk, Hamburg Sud y Maruba, pero, uno a uno, fueron abandonando la partida por la falta de profundidad en el canal de acceso y vaso portuario. "En esta oportunidad, recalca una firma que nunca operó y que logramos convencer: se trata de Mediterranean Shipping Company (MSC). Esta empresa naviera tiene una importante capacidad de carga y múltiples destinos. El buque con el que llega es el 'Henriette Schulze', de 180 metros de eslora, que hace los puertos de Rosario, Zarate, Mar del Plata y Navegantes, en Brasil", declaró oportunamente Emilio Bustamante, directivo de Terminal de Contenedores. Desde hace 10 años, una UTE formada por un grupo de cooperativas opera el puerto y un depósito fiscal con posibilidad de mover contenedores secos y refrigerados.

"La carga del puerto y la zona es muy importante. La principal industria exportadora es la pesca. Pero, además, contamos con firmas como McCain, que exporta casi toda su producción a Brasil. También tenemos un gran cordón frutihortícola", expresó el directivo. Bustamante resaltó que "la actividad de los portacontenedores es de suma importancia para los trabajadores del puerto, no solo por atender los buques sino también, porque al contar con este servicio, se atraen nuevas cargas que necesitan del contenedor como el caso de los poteros y similares que recalcan con el producto terminado y listo para exportar".

Con dificultades

El camino para obtener un puerto dragado no fue sencillo. La UTE Servimagnus, SCD Do Brasil Servicios Marítimos, Rowing y Servidraga adjudicataria de la obra cotizó el trabajo en pesos entre junio y julio de 2013. La fuerte devaluación de alrededor del 50% que vendría después, sumado a que los equipos de dragados se abonan en dólares, generó en la contratista un importante problema

económico. Quedaba claro que los \$ 108 millones con fondos aportados en partes iguales por los gobiernos nacional y provincial no iban a alcanzar.

A pesar de esto, las dragas Xin Hai Beng y Hang Jun 4011 junto a las barcas Hang Bo 2002 y Hang Bo 2003, retiraron la arena en los canales primario y secundario de acceso al puerto y en sus áreas aledañas hasta alcanzar una profundidad de 11,60 metros.

Faltaba, sin embargo, poner en simetría la profundidad del canal de acceso y el muelle, además de acondicionar la zona de giro. Aquí entró a jugar fuerte la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación a cargo de Horacio Tettamanti. El estado nacional envió la draga 259 C Mendoza la que logró remover cerca de 30.000 metros cúbicos de sedimentos.

"Estamos muy agradecidos con la gestión del subsecretario Tettamanti. El trabajo de la draga Mendoza dio la puntada final que posibilitará nuevamente el ingreso de los portacontenedores al puerto", resaltó Bustamante.

Por su parte, el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, publicó la Resolución 10-01/15 que establece el canon por el uso del canal de acceso. La autoridad portuaria que preside Jorge Hidalgo, lo fijó en u\$ 35 por tonelada cargada o descargada de los buques, a excepción de las embarcaciones de rada/ría. La medida es retroactiva al 1 de enero.

"Para los buques que ingresen al Puerto de Mar del Plata y no realicen operaciones de carga o descarga, la variable toneladas (TONS) de la fórmula será equivalente al 20% del tonelaje de registro neto. En este caso la variable TONS de la fórmula será equivalente al Tonelaje de Registro Neto (TRN) de la embarcación", señala el texto, publicado en el sitio web del Consorcio Portuario.

Los fondos recaudados serán utilizados para obras de mantenimiento en la boca e interior del puerto.

Fuente: El Cronista Comercial y La Nación

Gremios portuarios juntan firmas por la vuelta del Mercado Concentrador

Lanzaron una campaña en conjunto. Aseguran que es clave para transparentar la industria pesquera. También impulsan otras medidas para fomentar los puestos de empleo y la registración laboral.

En una muestra de unidad en la búsqueda de la recuperación del empleo registrado, los gremios del puerto de Mar del Plata lanzaron ayer una campaña de junta de firmas para impulsar una ley que recree el Mercado Concentrador Pesquero y el proyecto que promociona el desarrollo de la marina mercante y la industria naval nacional. El anuncio lo hicieron en la CGT, donde los representantes de los sindicatos se ocuparon de aclarar que la iniciativa es respaldada por "todos los gremios de la pesca", entre ellos los de pescadores (Simape), portuarios (SUPA), obreros navales (SAON), obreros marítimos (SOMU), conductores navales (Siconara) y trabajadores en tierra (SOIP). La aspiración es juntar 250.000 firmas en Mar del Plata. "Con ese número, ninguna persona con responsabilidad va a mirar para el costado. Esa es la batalla que vamos a llevar adelante", anticipó el secretario de Industria de la central obrera, Sergio Arista.

El desafío de los gremios portuarios es explicar por qué son tan necesarias estas leyes para el sector. "Queremos cambiar la matriz y pensar en un puerto interactivo e industrial, que dé realmente trabajo digno", aseguró Arista. El Mercado Concentrador Pesquero fue disuelto en los primeros años de la década del 90. En tres reuniones que los gremios mantuvieron con el hasta hace unos días Jefe de Gabinete, Jorge Capitanich, acordaron la necesidad de volver a crearlo. "Serviría para saber realmente qué producto ingresa y de qué calidad. Sobre todas las cosas, queremos saber dónde y quién va a realizar el proceso en tierra y qué calidad de trabajo se le va a dar a esos trabajadores que hoy por necesidad están sometidos a algo que no tiene que estar", resumió Arista, en obvia alusión al empleo no registrado, una de las grandes preocupaciones del sector. "El Mercado Concentrador es fundamental para la pesca porque en cualquier país del mundo que hay pesca hay un mercado. Acá en el año 92 el Estado perdió el manejo de la pesca porque se disolvió el Mercado Concentrador Pesquero. De ahí en adelante, a la pesca la están manejando los empresarios", se quejó el secretario general del SUPA, Carlos Mezzamico. "Los trabajadores tenemos un montón de problemas. Si estuviera funcionando el Mercado, se sabría la trazabilidad del pescado, desde cuando se pesca hasta cuando se exporta. Hoy no está ocurriendo eso, dependemos de los informes que tienen los empresarios, porque tampoco el Estado los tiene", apuntó. A su entender, esto permitiría que la pesca "dejara de estar oculta", con lo que se generarían "más puestos de trabajo". Hoy por hoy, la pesca es una industria oculta manejada solamente por un sector", advirtió. Aseguró que, desde que dejó de funcionar el Mercado Concentrador, los trabajadores fueron "dejados de lado", no los tuvieron en cuenta para "las decisiones fundamentales". "Todas las leyes que se hicieron de ahí en adelante fueron fundamentadas por el sector empresario, ya que los asesores de los gobiernos son representantes de ese sector", alertó. El proyecto de ley de promoción de la marina mercante y la industria naval, por su parte, establece préstamos especiales a armadores para la construcción, modernización y conversión (o para efectuar reparaciones mayores) de buques y embarcaciones de bandera argentina en astilleros o talleres navales del país. "Tenemos barcos de hace más de 30 años. Eso también habla de la integridad y la seguridad que debe tener el trabajador", marcó Arista, y recordó la tragedia del San Jorge I, la semana pasada, que dejó cinco trabajadores desaparecidos. Diego Villareal, delegado regional del SAON, especificó que Argentina "pierde entre 6.000 y 10.000 millones de dólares anuales" porque en los ríos "todos los buques tienen bandera extranjera y tributan en el exterior". La renovación de la flota pesquera implicaría, según calculó, la incorporación al sistema laboral de "entre 3.000 y 6.000 trabajadores". Y acotó: "Tenemos 1.068 barcos registrados, de los cuales el 70 por ciento está para el recambio. Esto es prioritario porque da seguridad, da fuentes de trabajo y en Mar del Plata tenemos tres astilleros. Es la única ciudad en Latinoamérica que tiene tres astilleros". Si bien Capitanich ya no está en el gobierno, los representantes sindicales aclararon que en las reuniones en que se abordaron estos temas "participaron todos los funcionarios involucrados" en la política pesquera.

Fuente: La Capital de Mar del Plata

Inversiones

Empresarios chinos interesados en el Puerto



*El Gobernador, el Intendente y funcionarios dialogando sobre el puerto
(Foto Gobierno de Entre Ríos)*

El gobernador Sergio Urribarri recibió al intendente de Ibicuy Fabián Murilla para ponerlo al tanto sobre las inversiones que empresarios chinos realizarán en el puerto de aguas abiertas de esa localidad • Las mismas serán en el marco de las negociaciones realizadas por el mandatario provincial en su reciente gira por el país de Oriente • Los inversores extranjeros llegaron en febrero para interiorizarse sobre las infraestructuras que serán necesarias poner en marcha

El gobernador invitó a Fabián Murilla para informarle sobre las inversiones que empresarios chinos realizarán en las obras en el puerto de Ibicuy.

“Realmente para nosotros, para nuestro pueblo, es algo muy lindo porque hace muchos años estamos esperando que nuestro puerto se rehabilite, y ahora hay una gran posibilidad de que esta gente venga a invertir a Ibicuy, con un porcentaje también de fondos nacionales y lo que corresponde del Estado entrerriano”, expresó el Intendente a la salida de la reunión.

Empleo genuino para los entrerrianos

“Más que nada es una gran alegría para nuestra gente saber que se ocupará mano de obra genuina, en un 60 por ciento, además el Gobernador me informó que el monto de la inversión será todo lo que sea necesario para que se realice la infraestructura requerida para trabajar todo tipo de carga en el puerto. Me informó que es una empresa muy importante que tiene mucho capital, y es lo mejor que nos puede pasar porque realmente cada vez que encaramos lo que es Puerto Ibicuy, siempre tuvimos problemas con el tema inversores. Ahora va en firme porque Urribarri me lo acaba de confirmar”.

Murilla concluyó puntualizando que “realmente Ibicuy va a crecer de gran manera con la cantidad de empleos que estas inversiones generarán, nuestros hijos y nietos dejarán después de mucho tiempo, de buscar otras fronteras para poder encontrar verdadero trabajo”.

Fuente: apfdigital.com.ar

Este puerto es uno de los elegidos - de acuerdo a las informaciones que se publican - por los empresarios chinos para focalizar sus inversiones. Como esto atañe directamente a la actividad que los trabajadores de los gremios que integran esta Federación, publicamos los textos con la correlatividad de los acontecimientos para plasmar un espacio informativo sobre los hechos que se sucedieron y se van a suceder, sin - todavía - emitir opinión propia.

A partir de su calado natural de 32 pies

Llegan capitales chinos para el Puerto

Los inversores asiáticos apuntan a que la terminal entrerriana logre una fisonomía de carácter multimodal. Es un referente como nexo del Mercosur.

Puerto Ibicuy es un retrato de la Argentina. Bendecido por la naturaleza, esta terminal posee un calado natural de 32 pies que lo ubica como la estación fluvial más profunda de la provincia y con condiciones para operar carga de gran volumen. Estuvo llamada desde sus orígenes a ser el nexo portuario del Mercosur. Sin embargo, malas administraciones y no muy transparentes gestiones, llevaron al puerto al ostracismo al punto de desaparecer de las cartas náuticas. Para torcer esta historia, el gobierno entrerriano acordó la inversión en un predio de 200 hectáreas para consolidar un polo agroindustrial en el puerto de Ibicuy. Además se finalizó con la primera parte del Plan Maestro Ibicuy que desarrollará 300 hectáreas. “Para el gobernador Sergio Urribarri Ibicuy es un puerto estratégico para el desarrollo de la actividad productiva de la provincia, para el mercado externo y para la dinamización de las economías”, aseguró el ministro de Planeamiento, Infraestructura y Servicios Juan Javier García.

Entre las medidas iniciales estuvieron la constitución del puerto como ente, la inversión en infraestructura y pavimentación en sus accesos estratégicos, y la reconstrucción y el refuerzo del sector del muelle de barcazas. Las inversiones de capital chino, la infraestructura para su total desarrollo, las nuevas 200 hectáreas que serán acondicionadas, el crecimiento de la actividad agroindustrial, y la visión del puerto con una función multimodal y multipropósito, son los principales objetivos durante este año.

Decisión estratégica.

La recuperación de Ibicuy se vincula con la decisión estratégica de poner en funcionamiento todos los puertos de la provincia y que lleva una inversión sostenida desde 2007. “Estamos trabajando fuertemente en Uruguay y Diamante, codo a codo con Nación, como también hacemos en Ibicuy en la reconstrucción integral del Puerto como eje central del desarrollo productivo e industrial de la provincia”, afirmó García

La provincia accederá a un predio de 200 hectáreas para potenciar la salida de la producción agroindustrial, que va en sintonía con el envío al congreso de un proyecto por parte del Poder Ejecutivo para el fortalecimiento de los puertos como una política de Estado. Se proyecta un acuerdo con inversores de capital chino que vendrán en los próximos meses, para hacer del Puerto Ibicuy, un puerto multipropósito y multimodal. “Hemos compartido junto a nuestra presidenta y nuestro gobernador reuniones muy importantes para el futuro de nuestra provincia. Las inversiones público-privadas nos permitirán devolverle a Ibicuy el lugar que nunca debió perder en el esquema provincial de nuestras economías”, aseveró García.

Fuente: unoentrerios.com.ar y [El Cronista](#)

Licitan el dragado del Martín García tras la ineficiente gestión estatal

La Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) llamó a licitación para el dragado de recuperación del canal Martín García, desde el kilómetro 37 (Barra del Farallón) hasta el 0 del río Uruguay.

Desde octubre de 2014, el dragado es binacional: dragas de la Administración Nacional de Puertos y de la Dirección de Vías Navegables, de Uruguay y la Argentina, respectivamente, encaraban las obras luego de que se rescindiera el contrato con el operador privado Riovía, hace poco más de dos años. Pero estas tareas no habrían sido ni lo suficientemente eficientes para no perder el diseño original, ni baratas como para dotar de competitividad al acceso náutico.

Según reveló La Nación en este espacio, el 3 de febrero, el dragado estatal para llevar el canal a 32 pies cuesta un 53% más de lo que salía con el operador privado: mientras en plaza el costo oscila entre 2,8 y 4 dólares por metro cúbico, la operación pública cuesta 6 dólares. El concesionario anterior lo realizaba por poco menos de 3 dólares.

La CARP no estaría sólo preocupada por el costo, sino por la eficiencia en los trabajos, ya que lograr 32 pies implica remover 4 millones de metros cúbicos cada año.

Mientras el contrato con los privados implicaba una erogación de US\$ 11,2 millones, con la actual estructura de costos el valor se elevaría a US\$ 24 millones.

Por otra parte, las administraciones estatales de la Argentina y Uruguay desplegaron tres equipos para dragar menos y más caro que Riovía (que tan sólo operaba una draga): recuperar el diseño del Martín García exigía la remoción en el último trimestre de 2014 de 1,8 millón de metros cúbicos. Sólo se lograron sacar 770.000.

Estas razones motivaron un pedido de informes del diputado nacional Alberto Asseff (Buenos Aires-Frente Renovador) y numerosas críticas de la prensa uruguaya.

La concesión revocada a Riovía comprendía 106 kilómetros, donde un equipo dragaba 4 millones de metros cúbicos (con un costo de US\$ 2,8/m³) y percibía un peaje de US\$ 1,65 por tonelada.

La operación estatal, en tanto, draga en los mismos 106 kilómetros y con 3 equipos la mitad de lo que realizaba Riovía (2 millones de metros cúbicos). El costo asciende a US\$ 6/m³ y percibe un peaje de US\$ 2,25/t.

Riovía podría volver a hacerse cargo del dragado. Los sobres se abrirán el 22 de abril.

Fuente: La Nación - Suplemento "Transporte y Carga"

Licitan el dragado del Martín García tras la ineficiente gestión estatal

La Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) llamó a licitación para el dragado de recuperación del canal Martín García, desde el kilómetro 37 (Barra del Farallón) hasta el 0 del río Uruguay.

Desde octubre de 2014, el dragado es binacional: dragas de la Administración Nacional de Puertos y de la Dirección de Vías Navegables, de Uruguay y la Argentina, respectivamente, encaraban las obras luego de que se rescindiera el contrato con el operador privado Riovía, hace poco más de dos años. Pero estas tareas no habrían sido ni lo suficientemente eficientes para no perder el diseño original, ni baratas como para dotar de competitividad al acceso náutico.

Según reveló LA NACIÓN en este espacio, el 3 de febrero, el dragado estatal para llevar el canal a 32 pies cuesta un 53% más de lo que salía con el operador privado: mientras en plaza el costo oscila entre 2,8 y 4 dólares por metro cúbico, la operación pública cuesta 6 dólares. El concesionario anterior lo realizaba por poco menos de 3 dólares.

La CARP no estaría sólo preocupada por el costo, sino por la eficiencia en los trabajos, ya que lograr 32 pies implica remover 4 millones de metros cúbicos cada año.

Mientras el contrato con los privados implicaba una erogación de US\$ 11,2 millones, con la actual estructura de costos el valor se elevaría a US\$ 24 millones.

Por otra parte, las administraciones estatales de la Argentina y Uruguay desplegaron tres equipos para dragar menos y más caro que Riovía (que tan sólo operaba una draga): recuperar el diseño del Martín García exigía la remoción en el último trimestre de 2014 de 1,8 millón de metros cúbicos. Sólo se lograron sacar 770.000.

Estas razones motivaron un pedido de informes del diputado nacional Alberto Asseff (Buenos Aires-Frente Renovador) y numerosas críticas de la prensa uruguaya.

La concesión revocada a Riovía comprendía 106 kilómetros, donde un equipo dragaba 4 millones de metros cúbicos (con un costo de US\$ 2,8/m³) y percibía un peaje de US\$ 1,65 por tonelada.

La operación estatal, en tanto, draga en los mismos 106 kilómetros y con 3 equipos la mitad de lo que realizaba Riovía (2 millones de metros cúbicos). El costo asciende a US\$ 6/m³ y percibe un peaje de US\$ 2,25/t.

Riovía podría volver a hacerse cargo del dragado. Los sobres se abrirán el 22 de abril. ●

PUERTO FRANCO

Por Emiliano Galli
@emosall



El Puerto, dragado y operativo



El puerto bonaerense de San Nicolás, una terminal clave para la operatoria de mineral de hierro, granos y fertilizantes, concluyó exitosamente la auditoría realizada por la Organización Marítima Internacional (OMI) y obtuvo el certificado PBIP (de protección de buques e instalaciones portuarias) para el período 2015-2019.

La obtención de este reconocimiento garantiza que el puerto de San Nicolás continúe figurando como puerto habilitado y operativo en el mapa portuario y marítimo mundial de la OMI, bajo la denominación ID 15087. En la Argentina, las autoridades de aplicación del código PBIP es la Prefectura Naval, que cumplió con todos los protocolos de inspección y verificaciones físicas y documentarias de la normativa internacional. El código PBIP es una iniciativa de seguridad que surgió en el ámbito de la OMI como respuesta a los atentados a las Torres Gemelas de 2001. Jorge Otharín, subsecretario de Actividades Portuarias de la provincia de Buenos Aires -de la que depende la delegación de San Nicolás- destacó "la recertificación del puerto" y advirtió además que "el 9 de este mes se abrirán los sobres de la licitación para el dragado de la solera de ingreso al puerto de San Nicolás, el único que queda para poner en valor en lo que queda de la gestión".

Jan De Nul y Pentamar son las dos empresas que compraron el pliego. El dragado tendrá una inversión de 33 millones de pesos. Otharín recordó que este dragado se suma al recientemente concluido de Dock Sud (que demandó \$ 150 millones). "En la ley impositiva de este ejercicio pusimos una tasa de uso de vías navegables para prever el mantenimiento futuro de estas inversiones. La misma se empezó a cobrar en los primeros días de febrero. Así cuidamos la inversión y garantizamos la operatoria futura", indicó.

Finalizan obras de dragado



El ministro de la Producción, Ciencia y Tecnología, Cristian Breitenstein celebró la finalización del dragado del canal exterior y de dos secciones interiores del Puerto de Dock Sud, "el más grande y el más importante en materia energética de la provincia de Buenos Aires y del país", con una obra que demandó una inversión inicial de 150 millones de pesos provenientes de la administración pública.

Breitenstein ponderó que "el Estado recupera la iniciativa en materia de dragado resolviendo una rémora de más de una década de falta de inversiones en infraestructura portuaria, con esta obra que deja en condiciones óptimas de navegabilidad el Canal Sur de acceso al puerto y la 1ª y 2ª Sección del Canal Dock Sud".

De acuerdo a los antecedentes y monitoreo de sedimentación en el Canal Sur se ha estimado un volumen a dragar de 1.644.000 m3; en la 1ra Sección de 136.402 m3 y 278.848 m3 en la 2da; aumentando la capacidad operativa de ingreso y egreso al puerto y el ángulo de giro, es decir, la maniobra de reviro.

El titular de la cartera productiva resaltó que "la obra permitirá que ingresen buques de ultramar portacontenedores a las terminales del puerto Dock Sud además de mejorar operativamente las condiciones náuticas de la terminal portuaria".

Fuente: Télam - Cable de Noticias

La Terminal 5

El futuro de la Terminal 5 genera incertidumbre entre los gremios



Las bases reconocen la gestión tanto de los secretarios generales de los sindicatos portuarios como de las autoridades de la Administración General de Puertos respecto de las acciones tomadas para darle previsibilidad al futuro de la terminal 5, parte clave del funcionamiento de Puerto Nuevo, donde llega buena parte del comercio internacional de Asia. Bactssa, la actual concesionaria, la operará hasta octubre de este año. Pero lo que los trabajadores no pueden ocultar es la angustia por la incertidumbre que genera el actual proceso licitatorio, cuestionado por uno de los (hasta ahora) dos interesados en el pliego: Ictsi, accionista de Tecplata, y potencial concesionario junto con Bactssa, que irá por un nuevo período.

El puerto de Buenos Aires no sale todavía del sopor causado por tres trombas: el enroque de servicios entre Terminales Río de la Plata y Exolgan; el inicio de las actividades de Tecplata (que arrancaría en junio con operaciones regulares), y la brutal caída de las importaciones. Ningún portuario olvida que la caída de la actividad (y del trabajo) tiene a Guillermo Moreno como responsable original. No obstante, la angustia parece contenida. Nadie arriesga por cuanto tiempo. El viernes pasado debían abrirse los sobres con las ofertas de la licitación, pero el acto se prorrogó al 30 de marzo. Delegados gremiales de la terminal señalaron: "El panorama es complejo. La empresa transmite tranquilidad, pero el clima es de total incertidumbre. Queremos mantener nuestras fuentes de trabajo con antigüedad, con quien sea". Por su parte, el secretario general del Sindicato de Guincheros, Roberto Coria manifestó: "No acompañamos esas notas (de suspensión de la licitación) que ponen en riesgo una importante cantidad de trabajadores. La impugnación no es el camino, porque impide inversiones en concesiones donde hay fuentes de trabajo en riesgo".

Y Eduardo Zabalza, directivo de Tecplata y a la sazón vocero de Ictsi en el pedido de suspensión de la licitación reafirmó, una vez más, que la impugnación en sede judicial "es una vía que estamos estudiando". "La continuidad de trabajo no está cuestionada, sino el hecho de que los pasivos devengados, mientras Bactssa operó, deben ser afrontados por Bactssa si no gana la licitación", indicó. Ictsi dice que es un error licitar ahora por 40 años y presionará para que se prorrogue la vida útil de la 5 -para resguardar las fuentes de trabajo- hasta que coincidan los vencimientos de las tres terminales y entonces así poder revisar la cantidad de terminales que deben operar en Buenos Aires. Y redobla la advertencia: sugiere que los gremios le reclamen a Bactssa una "reserva de fondos" para el pago de indemnizaciones por antigüedad.

Es uno de los temas fundamentales en la agenda de la Federación. En el primer trimestre del año se fueron sucediendo situaciones que merecen la divulgación para su mejor entendimiento. El matutino La Nación se ocupó especial de tratar la situación en dos notas que publicamos y en el reportaje a Roberto Coria, publicado en otro espacio de esta misma edición, el compañero pone el acento en este tema puntual.

Ictsi hizo su primera jugada: quiere frenar la licitación de la terminal 5

No hubo sorpresa en la Administración General de Puertos (AGP) cuando en Mesa de Entradas cayó la carta exigiendo tomar vista del expediente 4445/14, que dio origen a la resolución 116 de la AGP, la que llama a licitación internacional para la concesión de la terminal 5, en manos de Bactssa hasta octubre de este año.

El holding filipino Ictsi, principal accionista de Tecplata -el operador de la terminal de contenedores de Puerto La Plata, que todavía no firmó acuerdo con ninguna línea marítima para inaugurar su muelle-, descubrió su juego: su primera movida, sin embargo, no vino por el lado comercial, por el robo o conquista de servicios, sino por catalizar su energía en el puerto de Buenos Aires, al que le solicitó la suspensión de la licitación, cuya apertura de sobres se fijó para el 27 de febrero próximo.

"Es una licitación alevosamente hecha para que no se presente nadie y que la gane Bactssa", señaló a La Nación Eduardo Zabalza, directivo de Tecplata, y vocero de la solicitud de suspensión de la licitación, quien adelantó además que el operador filipino está dispuesto a reclamar la impugnación en sede judicial.

Entre los argumentos planteados, figura que Bactssa (o un eventual ganador distinto) sería el primero en contar con una concesión por 40 años (30 más 10 de prórroga), lo que alterará las condiciones de la competencia.

"No lo puedo asegurar, pero está hecha (la licitación) a medida para que las terminales 4 y 5 se fusionen", advirtió Zabalza, en relación con el artículo 56 del pliego, que deja abierta la posibilidad para que la AGP autorice eventuales adquisiciones o vinculaciones societarias siempre y cuando la libre competencia esté resguardada y quede un mínimo de "dos terminales" operando en Buenos Aires.

Otro de los requisitos que plantea el pliego es que el oferente cuente en el mundo con al menos tres terminales con 800.000 TEU anuales de movimiento y una operación global (entre todas sus filiales) de 6,5 millones de TEU anuales. "Todos los operadores que cumplen con esos requisitos están en Buenos Aires, pero no se pueden presentar. Los que no están, y cumplen con lo exigido, no conocen el mercado, y deberían hacerse cargo de las inversiones y el pasivo social. Bactssa podría presentarse porque, en rigor, no es un competidor", amplió el directivo de Tecplata.

La estrategia de Tecplata incluye un trabajo sobre el costado jurídico de la licitación objetando su legitimidad. Políticamente, en tanto, apuntará los dardos a la ciudad de Buenos Aires, inconsciente y "afectada" ambientalmente por el tránsito, por el que Tecplata responsabiliza a Puerto Nuevo.

La respuesta de Buenos Aires está en marcha. Sin contemplación ni paciencia.





Siempre en

La **Juventud Sindical** de la **FeMPINRA** sigue adelante en las metas propuestas en las diversas reuniones mantenidas: continuamente se debate internamente la necesidad de una nueva Ley de la Marina Mercante que aporte soluciones a los trabajadores argentinos, sin olvidar que también debe hacerse hincapié en una nueva Ley de Puertos. Los trabajadores necesitan respuestas sobre la situación de las concesiones en las Terminales del Puerto de Buenos Aires, y queremos hacer llegar esas diversas problemáticas a toda mesa de la que seamos partícipes, para que gremios de otras actividades entiendan la importancia y la necesidad de contar con herramientas que hacen a la soberanía del país. Por eso nuestra mesa también está siempre a la espera que todos los gremios que son parte de la FeMPINRA tengan representantes para participar activamente, aportar ideas y enriquecer el debate.

También se continúa con las visitas al Hogar de Niños “Jesús de Nazaret”, en la localidad de Moreno, al que fuimos a entregar juguetes y donaciones de librería para que los chicos puedan comenzar las clases de la mejor manera.

Además, fuimos partícipes de diversos festejos de gremios que conforman la Federación: Dragado y Balizamiento organizó un picnic por el fin de año con un torneo de fútbol, ¡que la Juventud ganó! Las fotos muestran los trofeos ganados y el día disfrutado junto a compañeros de gremios hermanos, entre los que estaban diversos dirigentes y secretarios de la Federación. Fuimos invitados a los festejos por los días del Apuntador Marítimo, y de la Marina Mercante (las fotos nos muestran junto al “Vasco” Lizarraga y Raúl Huerta), además de la inauguración del nuevo edificio de los compañeros Guincheros.



movimiento



Las fotos que ilustran esta página muestran la sorpresa que recibimos en una de las primeras reuniones de este año, al recibir la visita del compañero Juan Carlos Schmid, Secretario General de Dragado y Balizamiento, Secretario General Adjunto de la FeMPINRA, y uno de los hombres más importantes del movimiento obrero. Con su ya conocida capacidad de análisis, Juan Carlos creó un ambiente en el que se conjugaron los recuerdos, la actualidad política del país y los diversos desafíos que enfrentan los trabajadores en su conjunto, y específicamente los que están nucleados en esta Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval. Es por todo esto que agradecemos al compañero Juan Carlos por su tiempo y sus palabras, que nos orientan y guían en este camino.



La Juventud también participó en distintas reuniones de la Juventud de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), en la que estuvimos junto a representantes de distintos gremios de la actividad del transporte, y como prometimos en una oportunidad, obsequiamos remeras de la Juventud de la Federación a los compañeros que representan al gremio de Camioneros, cros. Pablo Encina y Luis “El flaco” Velázquez, que además es el Coordinador de ITF en Argentina.



Además, tuvimos el placer de recibir la visita en varias reuniones de la representante legal de la Federación, la Dra. Rosalía de Tejería, quien nos brinda todo su conocimiento y ayuda en diversos temas planteados. Los compañeros que hoy integramos la JS de la FeMPINRA queremos lograr que en la mesa de debate de los Secretarios haya un representante de la Juventud, y esperamos lograrlo ya que sería un hito que trascendería los nombres y marcaría un camino a futuro para los compañeros que nos sucedan.



También acompañamos a la oficial fluvial Cinthia Díaz, representante del Centro de Patrones e integrante de esta Juventud, que fue parte de un debate sobre el rol de la mujer trabajadora, que la ITF organizó en conmemoración del Día de la Mujer.





Finalmente, queremos agradecer especialmente al compañero Cayo Sotero Ayala, Secretario General de SAONSIRA, Secretario General de la FeMPINRA, y una institución en el ambiente político-sindical, que nos concedió el placer de una charla -organizada por nuestro tutor Luis Rebollo, Secretario de Prensa de la FeMPINRA- en la que nos brindó todo su conocimiento, llevándonos por diversas etapas de la lucha sindical: la organización de la militancia en la resistencia peronista y en los '70, la dictadura cívico-militar que tanto daño hizo a nuestra nación, los intentos de reorganización, las luchas en los '90 contra la privatización de la Nación, la búsqueda de la unión entre los gremios de nuestra actividad para confluir finalmente en la Federación, elemento de vital importancia para la lucha sindical, y del que Cayo Ayala es un eslabón fundamental.

En la charla, le comentamos nuestras ideas, proyectos y lo realizado. El compañero Ayala nos brindó su apoyo, que agradecemos y esperamos honrar.



Fe de erratas:

En el número de la revista anterior se nombró de manera errónea la Secretaría que ocupa el compañero **Gonzalo Benítez**, el nombre correcto es: **Secretaría de Asuntos Portuarios, Vías Navegables e Industria Naval**

La actualidad pone en primer plano un tema que venimos discutiendo desde hace mucho tiempo: el salario de los trabajadores no es “ganancia”. Y como testimonio ofrecemos la solicitada que el 14 de diciembre del año pasado dimos a conocer para fijar públicamente nuestra posición.

SOLICITADA

DECLARACION DE LOS GREMIOS DEL TRANSPORTE: A LOS TRABAJADORES ARGENTINOS “LA UNICA VERDAD ES LA REALIDAD”

El anuncio de la presidenta de la Nación sobre la eximición del aguinaldo de diciembre referente al Impuesto a las Ganancias se inscribe en la lógica de disimular el verdadero problema de la economía, que es la inflación. Para colocarlo en su justo término: es Falso, Parcial y Discriminatorio.

FALSO porque la excepción que se practica en la cuota anual del aguinaldo es de poco monto comparado con el aporte que los trabajadores hacen durante todo el año, efectivamente el promedio de descuento por cada trabajador afectado es de \$4000 mensuales, algo así como \$48.000 al año, mientras la corrección efectuada apenas alcanza a cubrir el costo de una canasta navideña de 28 productos, que según nuestros relevamientos cuesta \$1.100. **Un envoltorio tan vistoso, como exiguo para la gran mayoría.**

PARCIAL porque si el Estado deja de recaudar por la excepción que hace en esta oportunidad, no debilita la recaudación y deberá tenerse en cuenta que de toda esa masa de dinero que queda en los bolsillos, de casi 800 mil trabajadores se volcará al consumo en su mayor parte; por lo cual el Fisco nuevamente se hará de recursos al apropiarse del Impuesto al Valor Agregado, otro tributo de neto orden regresivo, ya que grava por igual a todos los habitantes sin tener en cuenta su condición social, ni propiedad de riquezas, y es el impuesto al que más aportan los trabajadores argentinos.

DISCRIMINATORIO porque Ganancias, cuyo origen era progresivo se ha distorsionado brutalmente y ha perdido aquel sentido. No sólo insistimos en modificar el tratamiento para aquellos trabajadores que aún se encuentran alcanzados por éste tributo, sino que exigimos un nuevo esquema impositivo para construir una nueva ciudadanía fiscal.

Si no se corrigen las alícuotas ni la base imponible, y sobretodo se le cobra a quienes tiene mayor capacidad contributiva volvemos al mismo y exacto lugar en el que estábamos un minuto antes del anuncio presidencial.

El principal problema de nuestros Compañeros Activos, es la pérdida del poder adquisitivo y los problemas de empleo, y para nuestros Compañeros Jubilados es la injusta postergación.

Si en Europa se congelan salarios, en Argentina estos pierden frente a la inflación.

Si en Europa se flexibilizan las relaciones laborales, en Argentina 4 de cada 10 trabajadores están “en negro”; no se flexibilizan, están al margen de la ley.

Como ya sabemos nuestra mayor dificultad es la discrepancia en los hechos. Desde mayo del 2003 al 2007 los Sindicatos del Transporte acompañamos activamente un proyecto Nacional y Popular identificado con el Peronismo. Desgraciadamente la realidad demuestra que el giro económico nos regresa a la política de Alsogaray y Cavallo, quienes no pudieron diluir el aguinaldo, como si lo hace la actual conducción política.

Por eso como trabajadores del transporte reiteramos:

1) Nuestra predisposición en trazar una alternativa distinta al actual esquema de ganancias.

2) La ratificación de nuestro reclamo advirtiendo que si en los primeros meses del año 2015 no se registran cambios, habrá medidas de acción directa.

Finalmente, los Trabajadores del Transporte en Lucha bregamos por la Unidad del Movimiento Obrero y la Recuperación Plena de un Proyecto Nacional al servicio del Pueblo Argentino.

Buenos Aires, diciembre de 2014.

A.S.F.A. – Sind. La Fraternidad – Fed. Nac. de Trabajadores Camioneros- U.T.A. – Asoc. Gremial Obreros y Empleados del CEAMSE – A.A.A. – S.U.P.A. – Asoc. Arg. de Capitanes y Patrones de Pesca – U.P.S.A. – S.U.T.P.A. – Sind. de Conductores de Taxis – Fed. Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la Rep. Argentina: Sind. Electricistas y Electronistas Navales – Asoc. Argentina de Empleados de la Marina Mercante – Sind. de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles – Sind. de Capataces Estibadores Portuarios – Sind. de Encargados y Apuntadores Marítimos – Sind. del Personal de Dragado y Balizamiento – Sind. Único de Serenos de Buques – Sind. Argentino de Obreros Navales – Sind. de Conductores Navales de la Rep. Arg. - Centro de Patrones Fluvial y Pesca y Cab. Marítimos – Sind. Flota Petrolífera e Hidrocarburífera – Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales – Unión Recibidores de Granos de la Rep. Arg. – U.A.L.A. – A.P.T.A.-



Como es habitual en cada inicio de temporada, los gremios que integran esta Federación distribuyeron entre sus afiliados todos los elementos básicos para los hijos de los afiliados en edad escolar. Así fue que cada uno de los trabajadores portuarios, marítimos y de la industria naval pueden proveer a sus hijos de guardapolvos, mochilas, lápices y lapiceras, cartucheras escolares que contenían goma para borrar, pegamentos, etiquetas, sacapuntas, etc... como así también cuadernos y carpetas que, a su vez, contenía repuestos de hojas rayadas y cuadriculadas.

A los hijos de los afiliados que cursan en el secundario también se los proveyó de todos los elementos necesarios para su cursada, excepto – como es obvio – de los guardapolvos.

Para hacer realidad la frase popular que dice que una imagen vale más que mil palabras, adjuntamos como ilustración de este texto las fotos de los compañeros Encargados Apuntadores Marítimos (S.E.A.M.A.R.A.), del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles (SGyMGM), de la Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante (A.A.E.M.M.), Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios Personal Jerárquico (SCEP) y del Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento (DRAGyBAL).



Ciclo Lectivo



BENEFICIOS SOCIALES DE LA AAEMM

La Comisión Directiva del Sindicato informa a través de esta revista la nómina de beneficios sociales para sus afiliados sindicales, a saber:

- ** Ajuar completo para recién nacidos (moisés, bolso y porta enfans).
- ** Beneficio de \$ 500,- contra la presentación de la partida de nacimiento del bebé.
- ** Todo afiliado sindical gozará de un descuento de 10% en medicamentos, adicional al 40% que le corresponde por ser afiliado a la Obra Social.
- ** Luna de miel: todos los afiliados tendrán – previa presentación del carnet al día, acta de matrimonio o fotocopia de la libreta de casamiento – de \$ 2.000.- para el gasto de boda y/o luna de miel.
- ** Entrega de mochilas, guardapolvos y útiles escolares como está explicado en la nota global que acompaña a este recuadro.
- ** La cobertura por fallecimiento para todos los afiliados al sindicato y a la obra social, se realizan a través de la Empresa Belgrano, para lo cual deberá comunicarse a los teléfonos 4555-4367 / 4552-4579 / 0800-444-3001.

Para acceder a estos beneficios deberá presentarse en la sede central de la AAEMM con el último recibo de sueldo y el carnet del sindicato al día.



2015

COMUNICADO

LOS MARITIMOS, PORTUARIOS Y NAVALES PARAMOS EL 31 DE MARZO



El conjunto de las Organizaciones Sindicales del Sector Portuario, Marítimo y Naval nucleadas en la FEDERACION MARITIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA (FeMPINRA) Personería Gremial N° 1693, convoca en forma activa al Paro Nacional de 24 hs decretado por la Confederación General del Trabajo de la República Argentina (CGT RA) y la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT).

El mismo fue convocado por las entidades a las que nos encontramos adheridos ante la falta de respuesta por parte del Gobierno Nacional, con relación a la modificación y eliminación del IMPUESTO AL TRABAJO, que desde hace largos años se ha convertido la 4ta.categoría del impuesto a las ganancias sobre los salarios de los trabajadores y en pos de un aumento de emergencia para nuestros jubilados y pensionados.

Desde hace largos años nuestra Federación, viene luchando y bregando, con proyectos, reclamos ante las autoridades competentes y medidas de acción sindical, para que se elimine el injusto impuesto que pesa sobre las remuneraciones de los Trabajadores, en especial de nuestro sector, por lo que la medida adoptada por la CGT RA y la CATT, se inscribe en una continuidad del Plan de Lucha del que formamos parte hace largos años.

En virtud de lo expresado convocamos a los trabajadores portuarios, marítimos y navales de todo el país, a ejercer nuestro constitucional derecho de huelga, que se expresara según las modalidades de cada sector, actividad y turnos entre las 00:00 y las 24 hs. del martes 31 de marzo de 2015.

La única lucha que se pierde es la que se abandona.

CONSEJO DIRECTIVO NACIONAL FeMPINRA

Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales, Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante, Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles, Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios Personal Jerárquico, Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos y Afines de la Rep. Argt., Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento, Sindicato Único de Serenos de Buques, Sindicato Argentino de Obreros Navales y Servicios de la Industria Naval de la Rep. Argt., Sindicato de Conductores Navales de la Rep. Argt., Centro de Patronos y Oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo, Sindicato de Trabajadores de la Industria del Hielo, Sindicato Flota Petrolera e Hidrocarburífera, Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales, Sindicato Portuario Zona Norte, SUPA del Bajo y Delta Paraná, Unión Recibidores de Granos y Anexos de la República Argentina.



“Cada



Entre Ríos, marzo de 2015. - “¿Por qué las provincias no pueden tener sus propias flotas mercantes? –se preguntó ante el auditorio el capitán Julio González Insfrán, Secretario General del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo de la República Argentina—. Hoy no pueden porque la ley se los prohíbe, y ése es un problema que tienen que resolver los legisladores y todos los que están gobernando y los que van a gobernar el país”. Esta posibilidad, de que cada una de las provincias que se encuentran en el área de la Hidrovía Paraguay-Paraná pueda gestionar el transporte fluvial para permitir la salida de sus productos con menores costos y de manera más eficiente, es una de las tantas que se abrirían si se aprobase el proyecto de ley que impulsa el Centro de Patrones, junto con otros sindicatos y de la mano de un grupo de diputados nacionales de diferentes bloques encabezado por el diputado Gustavo Martínez Campos, para la reactivación de la Marina Mercante nacional.

De esta manera, el dirigente se manifestó en favor de un marco legal que fortalezca la autonomía de las provincias, especialmente del Litoral: “Para generar nuevas fuentes de trabajo en el río, necesitamos una ley marco que permita chartear barcos y que las provincias generen una legislación local para generar su propia flota. No se necesita que el Estado gaste plata para esto: desarrollar la flota de río es la inversión más barata para una política de transporte”.

La norma de que los buques de bandera argentina sólo puedan ser matriculados en el puerto de Buenos Aires, explicó el Cap. González Insfrán, responde a la larga tradición nacional de falta de federalismo; pero a la vez el titular del Centro de Patrones dejó en claro que el verdadero problema de hoy –y que cualquier futura ley al respecto debería revertir de manera urgente– es la ausencia (prácticamente total) de buques de bandera argentina transportando carga en la Hidrovía.

“Esto es por los enormes costos que deben afrontar hoy las empresas si quieren poner a navegar un barco bajo la bandera argentina”, sostuvo el dirigente sindical. Los cambios que propone el proyecto impulsado por el Centro de Patrones para revertir tal situación –que González Insfrán describió en detalle– incluyen permitir, por un tiempo limitado, la importación de remolcadores de empuje bajo bandera argentina (no de barcazas, que sí pueden ser suministradas por la industria naval argentina), y agilizar el sistema de aduanas, porque la burocracia actual existente, según adujo, puede hacer que los buques de carga tengan que estar varios días rodando la zona portuaria, lo cual les insume enormes costos que podrían ahorrarse.



provincia debería poder tener su flota mercante”

Así lo manifestó en un encuentro en la localidad entrerriana de Diamante el Cap, Julio González Insfrán, Secretario General del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, en el marco de la lucha de este sindicato por un nuevo marco legal para que el país recupere su flota mercante, ahorre divisas y genere desarrollo regional y nuevas fuentes de trabajo dignas y calificadas.

Otra de las modificaciones pedidas para que el transporte de cargas a través de buques argentinos sea más competitiva es que se les dé el mismo tratamiento a los barcos argentinos que a los de otras banderas, por ejemplo, en aspectos como la carga de combustible: hoy, por considerarse éste una “exportación”, se le subvenciona la carga de combustible a las banderas extranjeras, que lo pagan un 35% menos. Y este es un factor más que hace a la bandera argentina menos competitiva en comparación con las del resto de los países de la Hidrovía.

Esos fueron los principales puntos que destacó el Cap. González Insfrán en el marco de la charla debate “La Hidrovía Paraná-Paraguay y la Flota Fluvial Mercante”, organizada el pasado 5 de marzo por el Centro de Patrones y la Municipalidad de Diamante, en la provincia de Entre Ríos, y de la que participó además Carlos Pez, ex director del Puerto de Diamante. Este encuentro abierto contó con la presencia de la señora Intendente de Diamante, Claudia Méndez, además de otras personalidades, de representantes sindicales de otras partes del país y público interesado en general.

La conferencia se realizó en el Auditorio del Centro de Investigaciones y de Transferencia de Tecnología a la Producción (CICYTTP), institución que el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) posee en la localidad entrerriana, situada a orillas del Paraná.

El Cap. González Insfrán realizó un profundo análisis económico e histórico de la crisis que actualmente atraviesa en la Argentina el sector de la navegación fluvial: “Hoy el 100 por ciento de la carga generada en la Argentina sale en barcos de banderas extranjeras –explicó–. La bandera que hace el flete, lo cobra, y esto significa que actualmente la Argentina paga 5.000 millones de dólares por año en concepto de flete”.

“si la mitad del costo de las exportaciones está en el flete –se preguntó–,

¿cuál sería para el país el negocio de venderle soja a China y pagarle a ellos el flete para que lo saquen de nuestros puertos?” Todo esto, remarcó, “en un país como el nuestro, que hasta 1974 tuvo la flota más grande de Sudamérica, con más de un millón de metros cúbicos de bodega, que transportaba entre el 2 y el 3 por ciento de la carga mundial”.

“Entonces, si el país perdía demasiadas divisas en concepto de flete podía equilibrar la balanza usando sus propios barcos: hoy hemos perdido esa capacidad”, enfatizó.

A su vez Carlos Pez, ex Director del puerto de Diamante, corroboró la crítica situación de la actividad económica en los puertos fluviales argentinos y adhirió a la necesidad imprescindible de reactivar la flota fluvial argentina, “manejada por privados –añadió–, pero como también con intervención del Estado para bajar costos”, en referencia a lo oneroso que les resulta el trabajo a las pequeñas embarcaciones de carga, cuando resultaría mucho más económico y eficiente mover esa carga a través de barcazas.

“Las políticas de transporte –sintetizó el Cap. González Insfrán– deben ser políticas de desarrollo y de integración. Y el desarrollo de una flota fluvial significa desarrollo para las economías regionales”.



18 DE DICIEMBRE - DÍA MUNDIAL DE ACCIÓN EN DEFENSA DEL DERECHO DE HUELGA

El 18 de Febrero del Corriente la CONFEDERACION SINDICAL INTERNACIONAL (CSI), a la que se encuentra adherida, la CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO DE LA REPUBLICA ARGENTINA (CGT RA), ha llamado a un Día Mundial de Acción en defensa del Derecho de Huelga.

Ello como consecuencia de la embestida del Sector Empleador a nivel Mundial, que tuvo sus orígenes en los planteos efectuados en la Conferencia Internacional del Trabajo del año 2012, y se intensificó en la pasada Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo del 2014, tendiente a desconocer al Derecho de Huelga como un Derecho Humano Fundamental, que hace a la Libertad Sindical y por tanto como lo marcaba el consenso Tripartito en la Organización, sostenido desde la década del 50, en el sentido de que el Derecho de Huelga era parte integrante del Convenio Internacional del Trabajo Nro. 87 de la OIT, a pesar de no estar mencionado específicamente, en tanto permite a los Sindicatos de Trabajadores Formular su Programa de Acción en Libertad y Autonomía.

De esta manera el planteo del Sector Patronal desde el año 2012, está contraviniendo números Dictámenes e Informes del Comité de Libertad Sindical y de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, ambos de la OIT, que de manera pacífica con el acompañamiento de todos los sectores, propendieron a garantizar el Derecho de Huelga como un derecho esencial de los Trabajadores y sus Organizaciones.

Sin duda con esta acción, que hoy continua con planteos y bloqueos a iniciativas del sector trabajador, se intenta convertir a la OIT en un Órgano Meramente Consultivo, arrebatándole el rol de gran articulador de la Justicia Social y del Dialogo Tripartito, que ha asumido el Organismo Internacional, muy especialmente a la salida de la Primera y Segunda Guerra Mundial, que dejó a la luz, no solo la ignominia de las conflagraciones, sino la necesidad de proteger a la clase trabajadora pobre y arrasada y al Modelo Occidental de Relaciones Laborales, construido a la salida del Industrialismo.

El Movimiento Obrero Mundial, no concibe la Existencia misma de sociedades democráticas, que se basen sobre el cercenamiento de los Derechos Fundamentales de los Trabajadores.

Para el maestro y Jurista Américo Pla Rodríguez, la Huelga es la "omisión, reducción, o alteración colectiva y transitoria del trabajo, con una finalidad de reclamo o protesta.

El derecho de huelga ha sido reconocido internacionalmente por innumerables instrumentos: por Declaraciones internacionales de derechos, en particular por el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas del año '66, pero a su vez, en múltiples Declaraciones americanas que no es

del caso reseñar en detalle ahora, en la Carta Social Europea, etc. El avance que ha comenzado en el año 2012, por parte del Sector Patronal, implica, no solo la ruptura de un Pacto Social Mundial del Convivencia, sino que se plasma en una feroz avanzada de carácter Global que intentar convertir un Derecho en un Delito.

Recientemente las Centrales Sindicales Españolas, comenzaron su Campaña Internacional, bajo el Paradigma de que la Huelga no es un Delito.

Pretender instalar esa agenda es recurrir a los Tiempos inmemoriales donde la Prohibición de las Organizaciones Sindicales, las Condiciones de Explotación de la Clase Obrera y la ausencia de Legislación del Trabajo, por entender como entonces que el Trabajo era una mercancía, implicó a través de la acción concertada, llamada Huelga, la Acción de los Trabajadores y sus Organizaciones, para impedir los atropellos y emprender el camino para ser respetados en el Trabajo como Ciudadanos.

Quizá este 18 de Febrero de 2015, sea Justo recordar, con más vigencia que nunca la declaración mediante la que se conformara la Organización Internacional del Trabajo, en 1919, a la salida de la Primera Guerra Mundial que sabiamente rezaba : " Considerando que la paz universal y permanente sólo puede basarse en la justicia social; Considerando que existen condiciones de trabajo que entrañan tal grado de injusticia, miseria y privaciones para gran número de seres humanos, que el descontento causado constituye una amenaza para la paz y armonía universales; y considerando que es urgente mejorar dichas condiciones, por ejemplo, en lo concerniente a reglamentación de las horas de trabajo, fijación de la duración máxima de la jornada y de la semana de trabajo, contratación de la mano de obra, lucha contra el desempleo, garantía de un salario vital adecuado, protección del trabajador contra las enfermedades, sean o no profesionales, y contra los accidentes del trabajo, protección de los niños, de los adolescentes y de las mujeres, pensiones de vejez y de invalidez, protección de los intereses de los trabajadores ocupados en el extranjero, reconocimiento del principio de salario igual por un trabajo de igual valor y del principio de libertad sindical, organización de la enseñanza profesional y técnica y otras medidas análogas; Considerando que si cualquier nación no adoptare un régimen de trabajo realmente humano, esta omisión constituiría un obstáculo a los esfuerzos de otras naciones que deseen mejorar la suerte de los trabajadores en sus propios países"

Dr. Juan Manuel Martínez Chas. Asesor Legal FeMPINRA
Dra. Rosalía Isabel de Tejería. Asesora Legal FeMPINRA



ESTUDIO JURIDICO MCT S.A.
Consultores en Derecho del Trabajo y la Seguridad Social
Asesores en Derecho Sindical

Uruguay 979 - Piso 3
C1015ABS - Ciudad de Bs. As.
www.estudiomct.com.ar

Tel./Fax: (54-11) 4816-6439
4816-6389 / 4815-2059
contactos@estudiomct.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
Av. Regimiento de Patricios 855– CP: C1265AEB – Tel.: 4301-8851/4302-9059

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

SINDICATO ENCARGADOS APUNTADORES 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
Bolívar 424/30 5º piso CP (C1066 AAJ)
Tel. 43423505/4080 y 43311204

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

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

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

UNIÓN DE RECIBIDORES DE GRANOS Y ANEXOS DE LA REP. ARG.
Av. Belgrano 510, 5º piso (CABA) - Tel.: 4331-0865

SINDICATO PORTUARIOS ZONA NORTE
Av. Cazón 794
Tigre, Prov. de Bs. As. - Tel.: 4731-4458

SUPA DEL BAJO y DELTA del PARANÁ
Alem 254 - Zárate (CP 2800) - Tel.: 03487 440 112

FeMPINRA SEDE SAN PEDRO
Belgrano 640 (CP 2930) - Tel.: 03329 43 9483

FeMPINRA



www.fempinra.com.ar

UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS

FEDERACIÓN MARÍTIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (FeMPINRA)
Sede central: Combate de los Pozos 235
Tel.: 4951-9445 / 9642
Email: fempinra@live.com

Secretaría de Prensa y difusión
México 2183 2º piso (C1222 AAG) Capital Federal
Tel.: 4941-8327 / FAX 4941-8264