



FeMPINRA

AÑO XI - Número 18 - Febrero 2017



2017: Un año de definición y de lucha

“CAMBIEMOS”:



Escribe Raúl Huerta



UNA SOLA VOZ
EN LOS PUERTOS



CONSEJO DIRECTIVO NACIONAL

Período (2016-2020)

JUAN CARLOS SCHMID

Secretario General

HUERTA, VICTOR RAÚL

Secretario General Adjunto

CORIA, ROBERTO

Secretario de Finanzas

GIANCASPRO, JOSÉ

Secretario de Gremial

LOPEZ, JAVIER

Subsecretario Gremial

AMARANTE, DANIEL

Secretario de Interior

IGLESIAS, RICARDO

Secretario de Internacionales

DAVILA, MARCELO

Subsecretario de Internacionales

OCAMPO, DANIEL

Secretario de Acción Social

REBOLLO, LUIS

Secretario de Prensa

GODOY, HUGO

Subsecretario de Prensa

LEWICKI, DANIEL

Secretario de Formación Profesional

GIANCASPRO, OSVALDO

Subsecretario de Formación Profesional

LIZARRAGA, RAUL

Secretario de Asuntos Portuarios

y Vías Navegables

SPERONI, JUAN

Secretario de Industria Naval

GONZALEZ INSFRAN, JULIO

Secretario de Asuntos Marítimos

BIANCHI, JORGE

Secretario de Pesca

ROJAS, HÉCTOR

Secretario de Organización

ALESSI, ARMANDO

Secretario de Seguridad, Salud y Medioambiente

DOMÍNGUEZ, HORACIO

Secretario de Relaciones Institucionales

DEL RIO, FABIAN

Secretario de Actas y Turismo

IBALO, JUAN CARLOS

Secretario de Derechos Humanos y 3era edad

PERRONE, FERNANDO

Secretario de Juventud

DIAZ, CINTHIA

Subsecretaria de Juventud

ORTIZ, EVANGELINA

Secretaria de Igualdad de Género y Oportunidades

AMORES, LAURA

Subsecretaria de Igualdad de Género y Oportunidades

MUÑOZ, EDGARDO

Vocal Titular 1ro

IVALDI, ANTONIO

Vocal Titular 2do

MUJICA, GUSTAVO

Vocal Titular 3ero

PALACIO, HUGO

Vocal Suplente 1ro

MEDINA, LUCIANO

Vocal Suplente 2do

ESTECHE, CARLOS

Vocal Suplente 3ro

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

TITULARES

1) **VAZQUEZ, RAFAEL**

2) **BENZO, HUGO**

3) **FEDENCZUK, JORGE**

SUPLENTES

1) **LUNA, ROBERTO**

2) **ALMADA, ELISEO**

CON EXCLUSAS Y SIN EXCUSAS

Las nuevas exclusas del canal de Panamá han provocado una nueva configuración de la red portuaria e interpelan las realidades al sur del hemisferio.

En la anterior etapa la falta de planificación y anuncios alocados marcaron el ritmo de la falta de certezas en materia portuaria.

Ahora bien, las medidas que se instrumentan desde la S.S.P.V.N. y A.G.P. no tienen la claridad suficiente para alejar la incertidumbre dentro de un proceso lleno de complejidades y desafíos logísticos.

Medidas como: seccionar el puerto reduciendo sus límites, ceder espacios operativos para negocios inmobiliarios, cierre de plazoletas fiscales y depósitos, dudas sobre las concesiones próximas a vencer, contrataciones directas a empresa ajenas al quehacer diario y actores propios del puerto, improvisación en una supuesta reorganización de las actividades, desprecio a los procesos administrativos, más 20 años de intervención, no hace más que profundizar la desconfianza en el proceso.

Sin un marco de confianza asentado en el diálogo permanente con usuarios y sindicatos involucrados, se reduce al mínimo la posibilidad de que se logre un estatus superador en el puerto, por el contrario seguramente pondría en riesgo derechos ya consolidados.

No entender que nadie conoce mejor la actividad que los actores que vienen sosteniéndolo por años, haciendo del Puerto de Buenos Aires el más competitivo de la Argentina, ya que en su rubro concentra aproximadamente el 50% del movimiento de contenedores del país, demuestra que no está dentro de la política nacional su desarrollo sostenible sino todo lo contrario, y excusas mediante, se buscan concretar o satisfacer otros fines.

A esta altura de los acontecimientos, que no se haya definido aún el lugar de reemplazo dentro del ámbito portuario de los espacios cedidos a otros emprendimientos, y se propongan alternativas absurdas por las distancias o tiempos de concreción, no hace más que afirmar que vamos a una reducción drástica de nuestro puerto, con la consecuente pérdida y precarización de fuentes de trabajo.

Ante tal escenario, y como ya ha pasado en situaciones anteriores con la Isla de Marchi, los trabajadores no vamos a resignarnos a que irresponsablemente se pongan en juego nuestras fuentes laborales ni el servicio público que el puerto brinda, legitimados por nuestra historia.

La transformación portuaria requiere de diálogo, experiencia y voluntad de establecer consensos alrededor de una pieza clave de nuestro comercio exterior que no puede ni debe ser reemplazado por la lógica del mercado, o por negocios inmobiliarios.

La carga no espera y los muelles deben estar al servicio de la grandeza de la Nación y la felicidad de nuestro pueblo.



Juan Carlos Schmid
Secretario General de la FeMPINRA

CAMBIEMOS

(el cambio era otro)

Por: Raúl Huerta

Secretario General Adjunto de la FeMPINRA
Secretario General de la AAEMM



- ** Si el anterior gobierno generó una grieta, el actual la profundizó, casi hasta el abismo.***
- ** Si el anterior gobierno tenía un relato, el actual creó su propio relato.***
- ** Si en el gobierno anterior hubo corrupción, me pregunto ¿en este no lo hay?...***
- ** Para saberlo necesitamos que intervenga la justicia (no dependiente), y el que haya cometido ilícitos en perjuicio del Estado y el pueblo, que se “pudra en la cárcel”.***
- ** ¿Y quién paga todo este descalabro muchas veces circense? Los trabajadores y el pueblo.***

El pueblo a fines del 2015 votó por un “cambio” pero de ninguna manera la vuelta al NEOLIBERALISMO más salvaje y voraz que se puso en marcha nuevamente el 10 de diciembre del 2015 con la asunción del nuevo presidente “electo democráticamente” que trajo consigo a un “equipo” (palabra que yo ya detesto) de CEOs de multinacionales. Definitivamente no creo en estos “equipos”, solo creo en “seleccionados nacionales” con personas capaces y honestas. Estratégicamente ubicados en ministerios y secretarías de estado para realizar “tareas” (como aquellos “grupos” de la última y nefasta dictadura militar) para aniquilar las políticas nacionales y populares de los últimos 12 años (con sus errores y cuentas pendientes) y transferir los recursos del estado, del pueblo y de la clase trabajadora a manos del poder financiero económico transnacional. El nuevo “gobierno-desgobierno” ya está por cumplir los 14 meses de gestión y ni ellos mismo se creen el slogan perverso de la “herencia recibida”, asumieron con cargo de inventario, y con ese tema ya no convencen ni a sus propios aliados con esa falsedad, a decir la verdad, la única que tímidamente se hizo cargo en su gestión y dejó atrás la herencia, fue muy tímidamente la gobernadora de la Provincia de Buenos Aires, y es por eso que el ejecutivo nacional la acompaña (y vigila por las dudas) muy de cerca en este último mes.

¿Cómo impacta a los trabajadores en general a nuestros representados en “FeMPINRA” el regreso a las sanguinarias políticas “neoliberales que nos imponen?”

De la siguiente manera y nombrando sólo unas pocas de esas medidas ejecutadas por “el equipo y su jefe” que son: despidos y sin motivos en el estado nacional y provinciales “para bajar el gasto público” sin medir las consecuencias de ello.

Otros tantos miles de trabajadores despedidos de la actividad privada en servicios y fundamentalmente en el sector industrial, debido a la “alocada y siniestra” importación de bienes con la frase conocida y repetida de los años 80-90 y 2000- 2001 (con las sangrientas consecuencias” de que lo del extranjero es “mejor y más barato” olvidándose que el costo social y tardara años en recomponerse aunque cambien esa política.

Devaluación de la moneda en más de un 60%-cuestión esta que dispara y descontrola definitivamente la inflación.

Inflación tremenda en el año 2016 (41% como mínimo), cuando en los últimos años promediaba el 25% (alta igualmente) pero que luego los sindicatos discutíamos paritarias libremente para recomponer salarios y mantener su poder adquisitivo. En este año eso será así? Según la FeMPINRA debe ser así (con lucha mediante) aunque el ministro de Trabajo se encarga de echar nafta al fuego diciendo

que no vamos a lograr acuerdos que superen el 20 por ciento de acuerdo a lo que ellos mismos presupuestaron ignorando la realidad

Tarifazos en luz, gas, aguas, teléfono, ABL, ARBA, etc. Que en algunos casos superaron el 1000% sumando transporte público y combustible que potencian el desastre económico.

Intentos concretos que llevan a imponer nuevamente la inmundicia “flexibilización laboral” para que Argentina vuelva a ser “competitiva” con empresarios extremadamente ricos y trabajadores extremadamente pobres y explotados.

Esto último lleva al trabajador a una inestabilidad emocional diaria a “no perder su fuente de trabajo” y al laburante desocupado a ver cada vez más lejano recuperar un trabajo formal y el intento siniestro y descarado de “pasantías laborales” sin indemnización, la “rebaja de aportes patronales” que desfinanciaban a la seguridad social para volver a la jubilación privada y con un alto impacto en el ingreso de las “obras sociales sindicales” (único sistema solidario de salud en el mundo), para imponer la “medicina privada prepaga” cada vez más cara y de peor calidad, mientras el gobierno trata de darle el tiro final con “bala de plata” a la salud pública donde ellos no ese atienden y sí lo hace el pueblo más castigado y empobrecido por la vuelta de las políticas neoliberales...etc,etc,etc.

La no intervención estatal a través de la cartera laboral para ofrecer soluciones a trabajadores y empleados (cosas que sí ocurrió del 2003 al 2015) ante conflictos gremiales sean o no de orden colectivo puntual.

Y deberemos sumarle a estas cuestiones por vía de los DNU en su gran mayoría, la quita de retenciones a las cerealeras (soja especialmente), mineras, nuevos blindajes bancarios, y lo más preocupante la “alegre toma” de deuda externa por más de 70 mil millones de dólares que hipotecará el futuro de las nuevas generaciones, cuando en años anteriores habíamos cancelado nuestra deuda externa con el conocido y explotador “F.M.I” y sus recetas. Entonces para solo mencionar un ejemplo recordemos al Sr. Presidente “vetando” la ley anti despidos que tanto freno le hubiera puesto a lo que luego pasó y ya comentamos. Es por ello que en el congreso nacional y en la legislatura se lo denomina “no señor presidente”, sino como “el capitán veto” recortando esa hermosa canción del flaco Spinetta.

Y como si todo esto fuera poco, en solo 1 año y que

nos impacta directamente, daremos ahora algunos títulos de medidas de nuestra área, a saber:

**** Industrial Naval:** en astilleros estatales y privados y en talleres de reparación naval el trabajo fue y es escaso o nulo.

No hubo incentivos para el sector, solo más complicaciones y la industria y la gran familia de trabajadores navales que aún mantienen exceptivas y empleos en su mayoría precarios, están en la agónica casi de muerte, en terapia intensiva. Y lo que es peor, los “médicos” del gobierno no “aparecen” para curar ese mal.

**** Marina Mercante:** similar a la industria naval, la cuestión empeora minuto a minuto. Las resoluciones que se toman desde el ejecutivo a través de las áreas correspondientes solo complican a un más a el estado de las cosas. ¿La bandera nacional en la hidrovía en el cabotaje marítimo y en la navegación internacional será una definitiva quimera?

Todo parece indicar eso. Las pocas mesas tripartitas (si podemos llamar a encuentros esporádicos con resultados neutros) no logran el efecto deseado. Agreguemos el “Uber marítimo”, las asimetrías de la hidrovía, la contratación de remolcadores extranjeros para el sector energético, más la navegación en el cabotaje marítimo de barcos con bandera y tripulación extranjera (aunque esto esté prohibido por ley y lo encubran con decisiones de necesidad y urgencia) y ahora nos quieren imponer como lo dijo el presidente de la Nación con el acuerdo del convenio petrolero de Neuquén, una “vaca muerta y putrefacta” para los convenios marítimos. No lo aceptaremos, aunque en el sector así se saquen chispas entre sí el gobierno y los empresarios. Para lo único que se ponen en acuerdo es para flexibilizar y hombrar cada vez con más fuerza a los trabajadores marítimos y sus organizaciones.

Puertos y depósitos fiscales: desde que la nueva Administración y funcionarios asumieron en sus cargos nos propusieron como dicen ellos “la famosa mesa redonda” estado-trabajadores-empresarios. La FeMPINRA que siempre privilegió el diálogo, naturalmente fue esperanzada. Lamentablemente es otro fracaso y el diálogo de sordos, cuando los hubo. Tarde y a destiempo a principio del año 2016 por aduana cerraron más de 10 depósitos fiscales sin previo aviso. Con lucha de las organizaciones sindicales y amparos empresariales esto se corrigió parcialmente. Los trabajadores fueron reincorporados o dejaron de estar suspendidos pero lo grave

es que casi 1 año de estos acontecimientos, los depósitos fiscales que tienen que ser obligadamente, por las autoridades, a cambiar de sector, aún no tienen claro el tema y el maldito reloj oficial les juega en contra, con la angustia por su futuro de nuestros representados.

Hace más de 6 meses que nos desayunamos todos (trabajadores - FeMPINRA y empresarios) que desde la AGP decidieron sin consultar, el recorte de casi un 35% de superficie al perímetro portuario de Capital Federal, con las consecuencias negativas a las unidades productivas portuarias y de logística que se encuentran dentro de ese 35% de recorte feroz. De esto también son responsables la SSPyVN, el Ministerio de Transporte y el Gobierno de la Ciudad.

Al día de hoy las autoridades del área solo saben “pedir disculpas” por no avisar previamente. Y en la FeMPINRA, como lo dice el dicho popular rebuscado “el que avisa no traiciona”, y sí, nos traicionaron a los trabajadores, porque quizá se puede llegar a entender y no compartir el hecho de que mostrarían las verdaderas causas sobre la mesa, de un multimillonario proyecto inmobiliario (llamado popularmente Puerto Madero 2) que ronda los 3mil millones de dólares sumando al “paseo del bajo” para que los camiones se conecten de la autopista Bs. As.- La Plata hasta la salida norte de la Autopista Illia. Dicen so pretexto que por un lado quieren urbanizar nuestra querida Villa 31 (portuaria) y esperemos que lo cumplan, más el tema ecológico del Gobierno de la Ciudad “con tener una ciudad verde”. Esto será para que los habitantes de la CABA la disfruten ¿o será quizá que “otros” disfruten de los “verdes dólares”? veremos decía un querido ciego.

La política para los puertos del interior sigue siendo la equivocada, más allá de algunas importantes inversiones nacionales en alguno de ellos, cosa que, nobleza obliga, apoyamos. Pero decimos que la política sigue equivocándose porque en lugar de buscar la complementariedad de los puertos para beneficio de las economías regionales y la nación, solo se persigue la “competencia salvaje” y ya sabemos cuáles son los resultados. Para finalizar el tema portuario “por ahora y solo por ahora”, el desafío más importante que tenemos es el proceso licitatorio público nacional e internacional, para las concesiones de las terminales de Capital Federal. Hoy son 3 terminales (TPR (123)- APM (4) – BACTS-

SA (5) Y estarían convocado al llamado a licitación a solo 2 terminales, terminal sur y terminal norte, más el espacio de la terminal de cruceros.

Llevamos más de 5 meses solicitando a la AGP la intervención de todos los gremios portuarios en el punto de los pliegos de licitación donde se contempla la continuidad laboral de todos y todas las trabajadoras, manteniendo su antigüedad, profesión, categoría y salarios. Hasta la fecha solo tuvimos una reunión donde nos mostraron rápidamente el nuevo diseño portuario a licitar pero no nos han convocado a lo que más nos interesa y preocupa que es la continuidad laboral con las mismas o mejores condiciones de los trabajadores, es más, me pregunto, ¿2 terminales ocuparían la misma mano de obra que 3 terminales? la licitación decimos, es con todos los trabajadores “adentro y trabajando”, seguimos esperando la convocatoria. Hasta ahora hay un “atraso”, casi “embarazo” y con parto de “cola” por parte de las autoridades. Queremos dialogar creemos en ese diálogo constructivo” pero si la sordera-hipoacusia gubernamental sigue, le te-



nemos que destapar los oídos con un paro total del comercio exterior.

... Veremos, la pelota está en el campo de ellos, pero preparémonos porque se terminan los 90 minutos de juego y tendremos que pasar la mitad de la cancha para quitarles la pelota y hacerles el gol del triunfo que es “el triunfo de los trabajadores de la FeMPINRA de la CATT y de la CGT, con el pueblo como nuestro único interés para fortalecimiento de la Nación y la grandeza de la Patria.

Ahora va un escrito de un joven laburante- Diego Huerta -(antes del ballottage presidencial Macri -Scioli)

“Para reflexionar”

“Gracias queridos jóvenes porque aprendemos de ustedes todos los días”

Es por nosotros

No suelo escribir de política y sí de bastantes otras cosas, principalmente fútbol. Será que me quedó el reflejo de los casi cuatro años que laburé en Clarín teniendo un pensamiento bien diferente al de la patronal y un porcentaje importante de mis compañeros. No de todos. Pero aquellos que me conocen mínimamente, saben cuánto me apasiona la política a la par de mi amor por la historia, carrera que algún día concluiré.

Para muchos, estas semanas no fueron fáciles. Un panorama que no esperábamos (no quisimos ver) se nos presentó como una realidad tan verdadera como concreta. Tras el shock inicial que entregó el resultado de la primera vuelta, me vino una idea a la cabeza: “Esto lo ganamos con la gente de a pie, con el contagio del boca a boca o no lo ganamos”. Lo decía como un mantra, como una fuerza de convencimiento propio y de amigos que tardaban en salir del shock más que yo. Pero también lo creía como la única vía posible. Si a eso le sumamos un optimismo floreciente y la facilidad que tengo para ilusionarme, el combo estaba dado.

Hoy es jueves a la noche, la veda política está pronta a iniciarse y a ciencia cierta, no se sabe qué resultado se dará el domingo. Pero en estos días, me brotó un orgullo y una alegría muy singular. Y es por toda esa gente que militó (debería decir militamos) estas cuatro semanas. Los orgánicos y los inorgánicos. Los que han tenido formación política y los que se mueven desde el instinto. Los que salen con humildes carteles, volantes, los que afichan un barrio, los que pintan una pared, los que escriben sus pensamientos en las redes sociales, los que son capaces de mantener charlas extensísimas para convencer a un indeciso o a alguien que quizás no está tan alejado de la propuesta que hoy por hoy lleva como candidato a Daniel Scioli pero que necesita algunas mayores certezas. No lo podía decir al día 1 post primera vuelta, pero

hoy sí: la certeza somos todos nosotros, que somos muchísimos, somos millones y somos los que nos movilizamos para no perder los derechos obtenidos en estos 12 años.

Este hacer política que muchísimos amigos, conocidos, compañeros o familiares han experimentado por primera vez no puede más que emocionarme, y agrego, debe ser punto de partida para muchos y no el final del camino. En bares, en espectáculos deportivos, en el bondi o en el baño de un recital (100% real) el dar una charla y abrirse al debate es un bien que, sea cual sea el resultado del domingo, debemos capitalizar. Si se da lo que queremos, y el Frente Para la Victoria vence el domingo, debemos ser nosotros -todos, organizados y no organizados- los que pujemos para que DOS cumpla con las profundizaciones del proyecto (necesarias) que prometió en la campaña. Si se da el resultado adverso, deberemos mantenernos activos para que no nos quiten ninguna de las conquistas, de los derechos adquiridos. Sea en una semana, en un par de meses o en tres años.

Más allá de las dos figuras principales (que con el correr de los días y de la campaña fueron exhibiendo de manera más clara la distancia que los separa), la elección del domingo es entre dos proyectos de país bien diferentes. En la vida, en el fútbol, en el amor, en la política (estos últimos dos factores están totalmente unidos, el hacer política de muchos en estos días fue un enorme acto de amor) lo fundamental es el fondo de la cuestión, el qué. Por supuesto también el cómo, pero en un plano secundario.

Un país con retenciones agropecuarias que se traduzcan en redistribución social o sin, un transporte subsidiado para el bolsillo del laburante o no, una economía con intervención estatal o liberada a lo que determine el mercado, un país que siga consagrando derechos o uno representado por los principales opositores a todas las medidas que se

LECTURA

dirigieron en ese sentido en esta década, uno con movilidad social ascendente o aquel donde sean dirigentes oficialistas los que recortaron el 13%, uno con el apoyo de Estela de Carlotto u otro con el de Cecilia Pando, uno donde la alianza estratégica sea con los países de la región y otro entregado a los fondos buitres, uno con protección a la industria nacional y otro promoviendo el made in China. Hablando fácil, las grandes políticas se reducen a esta parrafada ramplona que acabo de escribir.

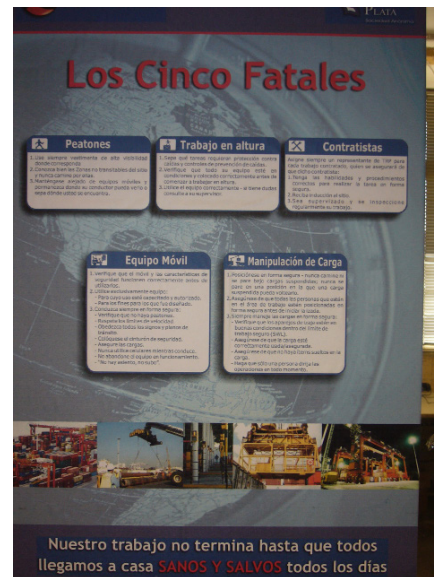
No soy de pensar que aquel que vota a Macri sea un idiota. En lo más mínimo. Un porcentaje importante es por desencanto con este proceso -responsabilidad de este espacio por haber perdido a un grupo que incluso hasta se vio beneficiado en estos 12 años, y no hablo de enormes ganancias, ni mucho menos- y otro es por la afirmativa. Si aquellos que efectivamente votan a Macri lo hacen convencidos de que ese es el país en el que quieren vivir, los respeto pese a no compartir (obviamente no a todos, en especial a seres como Melconian, Broda, Bullrich, Prat Gay o Carrió, por citar figuras de fácil asociación), sí me preocupa que alguno pueda votar comprando espejitos de colores, sin saber a ciencia cierta qué propone el otro espacio.

Haber tenido conciencia política (pese a ser muy chico) a finales de los '90 me hace temer por lo que pase el domingo. Saber qué es una recesión, qué es una furibunda crisis económica, qué es el neoliberalismo y demás. Haber hecho la secundaria a metros de Plaza de Mayo me retrotrae instantáneamente al prólogo del 19 y 20 de diciembre y todo ese 2002 absolutamente convulsionado y con tristeza y desesperanza en la gente.

Si alguien me decía cuando tenía 15 años que llegaría a este 2015 creyendo en algunas cosas, votando a un oficialismo, no lo hubiera creído. Es que hasta la llegada de Néstor, para muchos decir "peronismo" era mala palabra. El hecho de venir de familia peronista siempre me hacía sentir incómodo ante muchas charlas en las cuales el antiperonismo porteño -potenciado por un antimenemismo que compartía y que mamá en casa desde que tengo uso de razón- brotaba. Néstor empezó a revertir todo eso. Fue por eso, movido más por el instinto que por la razón, que fui ese 27 y 28 de octubre del 2010 a la Plaza. 11 horas de fila para despedir al Flaco, en el medio encontrarme y empezar a conocer a quien fuera mi novia durante un par de años. Como así también a varios amigos y a un mundo de desco-

nocidos. Muchas de esas caras que solo vi aquel día se me quedaron grabadas en la memoria, en especial una de un tipo de casi 60 años, súper humilde, que había llegado en micro desde San Luis y que pese al cansancio acarrea una solitaria rosa para entregarle en ofrenda a Kirchner. Lo pienso y se me hace un nudo en la garganta.

Pero no es por él, ni por Cristina, ni por Perón, ni por Scioli que nos movilizamos tantos y tanto en estos días. Es por nosotros. Incluso por aquellos que sabemos que no van a votar al FPV el domingo. Es por todos. No vivimos en un paraíso, pero seguro no queremos volver al infierno.



Gracias queridos jóvenes por enseñarme. Gracias querido y amado hijo por enseñarme cuánta razón tenías, Diego, cuánta razón teníamos pero perdimos por un exiguo 2%. Así también es la democracia lo dije: **se eligió un cambio pero nunca jamás el pueblo avalaría la vuelta de este siniestro modelo neoliberal, unidos, solidarios y organizados recuperaremos el "proyecto nacional y popular"**.

” P.Data: luego de ver la nota me dijo un “Laborante de AAEMM”...y entonces si es así y si somos AAEMM, FEMPINRA, CATT y CGT que esperamos para **“HACER SONAR EL ESCARMIENTO”????**. Solo le dije que en eso estamos las Instituciones Sindicales con los respectivos Cuerpos Organicos para **“Organizar un Pronto y definitivo “PLAN DE LUCHA”**. Me miró, se alegró (o esperanzó), pero no sé, a decir verdad, sí se fue convencido. De NOSOTROS DEPENDERA!!!!!!!!!!!!!!



Consejo Mundial de Workers

Durante el mes de noviembre en Manila, Filipinas, la Federación Internacional de Trabajadores del transporte (ITF) realizó su reunión anual de “Workers” de la que participaron el secretario de Finanzas de la FeMPINRA y secretario General del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles, Roberto Eduardo Coria, en su carácter de vicepresidente regional del Comité Mundial Portuario de la ITF acompañado por el secretario de Finanzas del SGyMGM, Marcelo Davila. Además de aprovechar el encuentro

para revalidación de su cargo ante las autoridades mundiales de la ITF el cro. Coria expuso frente todo el auditorio sobre el formato y la interacción que existe entre los trabajadores, los sindicatos y las empresas en la República Argentina. Posteriormente los representantes de las distintas regiones hicieron su propia exposición, pero quedó expuesto ante la opinión de todos los congresales

que el modelo argentino es líder en el mundo por formato y contenido.

También durante la jornada que duró el encuentro se analizó el proyecto de integración a futuro de los países que cuyos trabajadores carecen del respaldo que al momento de la aparición de cualquier

problemática pueden brindar los sindicatos. En el caso de la región Sudamericana, se tomó en cuenta la situación de los trabajadores de los países hermanos de Chile y Perú.

Otro de los temas -en este caso más práctico que teórico- fue la visita que todos los con-

gresales realizaron a la terminal portuaria de esa región recorriendo las instalaciones y observando su “modus operandi”. Allí Roberto Coria aprovechó para intercambiar opiniones con sus pares de Estivadores de Manila y su secretario General, quedando establecido un puente para la formulación de un sistema mixto aplicable y/o adaptable a los sistemas actuales de cada uno de los países.



Preocupación por los planes inmobiliarios

En la Redio Trade, en el programa que conduce el periodista Emiliano Galli, convocaron al Secretario General del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles y Secretario de Finanzas de la FeMPINRA, Roberto Coria, para dialogar sobre un tema preocupante para toda la comunidad portuaria: el avance inmobiliario en esa zona. Aquí reproducimos la entrevista que también fue publicada en el diario de economía y finanzas Ámbito Financiero.

Los desarrollos para Empalme Norte y la traza del Paseo del Bajo generan temor entre los trabajadores del Puerto Buenos Aires. Preocupa el destino de la parrilla ferroviaria.

Los gremios vinculados con la actividad portuaria manifestaron la incertidumbre que genera sobre el sector el avance de los proyectos inmobiliarios en la zona retroportuaria y las decisiones oficiales de poner en venta los terrenos de Empalme Norte, donde funciona la parrilla de maniobra ferroviaria, enfrente a Catalinas.

“Vemos todo esto con una gran preocupación y sentimos una gran decepción cada vez que se acota el espacio del puerto de Buenos Aires lamentablemente para negocios inmobiliarios”, señaló Roberto Coria, secretario general del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles en diálogo con TRADE RADIO FM.

“Le manifestamos nuestra inquietud a la AGP (Administración General de Puertos, órgano de control del Puerto Buenos Aires) y nos dijeron siempre que no, que estos proyectos no van a afectar el trazado portuario. Pero no hay que saber mucho de logística para darse cuenta de que si no tenés espacio físico para la carga y descarga condenás al puerto al fracaso o al deterioro”, indicó Coria,

secretario administrativo además de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (Fempinra), que agrupa a 20 sindicatos nacionales, que comanda Juan Carlos Schmid, uno de los secreta-



rios generales de la CGT), institución que pidió reunión urgente con las autoridades para evaluar las derivaciones del tema.

Coria advirtió que “la parrilla ferroviaria se reactivó hace cuatro años para descomprimir el tránsito de camiones; si la sacan, ¿dónde van a transferir los barcos los contenedores a los ferrocarriles?”.

“Hay una mirada muy sesgada de la realidad portuaria -continuó- y se deja de lado a la gente que trabaja en el puerto y a las economías regionales que (sin el puerto) van a pagar de más con los transbordos”.

Por su parte, Adolfo Barja, secretario general del Sindicato Único de Trabajadores de Administraciones Portuarias (Sutap), subrayó que “todo esto es un movimiento inmobiliario: se están olvidando del trabajo portuario, en un puerto que está colapsado. Se tienen que dejar de embromar con entregar nuestros terrenos, como la parrilla (ferroviaria), que funciona bien. El gobierno no escucha estas cosas, sólo se fija en los negocios. Algunos no entienden la política portuaria nacional, cada uno hace lo que quiere”, protestó.

Coria recordó además que el avance de obras para el ordenamiento del tránsito pesado como el Paseo del Bajo, “dejan de lado a pulmones clave de la actividad del comercio exterior como los depósitos fiscales”.

“El desarrollo de depósitos fiscales - agregó- en el mundo va de la mano con la actividad portuaria. Si hay que mover la carga del puerto al Mercado Central (donde se trasladarían los depósitos fiscales afectados por la nueva traza) se va a encarecer la logística, y eso lo van a pagar los consumidores y las economías regionales”, añadió.

Un ejecutivo de uno de los depósitos fiscales afectados por la medida indicó que elevarían a las autoridades “una propuesta integradora” en la que demostrarían “que no existe en ningún lugar importante del mundo, un puerto que no contenga un espacio de retropuerto o polo logístico portuario. En ese lugar queremos estar los depósitos fiscales de zona puerto norte”.

La preocupación del sector es que perciben que el Gobierno quiera “barrer” en un lapso de 2 años con todos los depósitos fiscales. Pero dudan de los planes para la transición y de la eficiencia de conectividad actual, o en ese plazo, entre el puerto y el Mercado Central.

La cesión del 30% del territorio portuario a proyectos inmobiliarios despierta el temor sobre el empleo y sobre el alto costo logístico asociado.

RECHAZO

La justicia federal en lo Contencioso Administrativo rechazó un recurso de amparo contra la desafectación de áreas portuarias (parrilla ferroviaria enfrente a Catalinas) dispuesta por el decreto 1173/16 y la disposición 97/16 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, que dio nuevos límites a la jurisdicción del puerto de Buenos Aires. La solicitud refirió que la desafectación de tierras portuarias “del Estado Nacional” para fines ajenos debe ser efectuada sólo por una ley del Congreso. Y aduce que la finalidad de la venta de las tierras sería el desarrollo de proyectos inmobiliarios, cuyo impacto en las áreas retroportuarias abarca un total de 230 hectáreas, o sea, un 30% de la superficie total de Puerto Nuevo, responsable a su vez del 56% del movimiento internacional de contenedores de importación y exportación de todo el país.

“El arbitrario cambio de límites y la consecuente reducción de áreas de reserva del puerto de Buenos Aires erosiona su eficiencia y posibilidad de competir frente a otros puertos nacionales y extranjeros de lo cual será finalmente el comercio exterior, y en general la economía argentina, quienes paguen los mayores costos”, argumenta el texto. Sostiene, además, que la disposición 97 pone en jaque no menos de 30 empresas permisionarias, y a sus trabajadores, que ocupan los espacios en cuestión. Y por si hiciera falta, recuerda que no es la Subsecretaría de Puertos sino la Administración General de Puertos (AGP) la encargada de evaluar la conveniencia de desafectar terrenos que son patrimonio del Puerto Buenos Aires. Destaca que si el motivo de la expropiación de terrenos es avanzar con el Paseo del Bajo, debería haberse avanzado una traza elevada (tal como la autopista Buenos Aires-La Plata hizo sobre el puerto de Dock Sud).

A las 44 páginas de argumentación técnica, portuaria y jurídica se le opusieron apenas 7 páginas de rechazo por parte del juzgado N° 12. ¿Por qué? “La razón que invoca el actor (“ciudadano”) no resulta apta para autorizar la intervención de un Juez”. No tanto por el contenido de la petición, sino porque la forma generó un rechazo “republicano”, celoso en este caso ni pensar en cuestionar “la conducta asumida” por el Poder Ejecutivo. Esto, a priori, podría ser una sugerencia de la jueza federal Macarena Marra Giménez a los afectados:



Operadores de autoelevadores



En el SGyMGM se llevó a cabo el curso de capacitación para operarios de autoelevadores de hasta 3,5 toneladas y el curso de formación sindical para delegados, avalados por el MTEySS.

El ministerio estuvo representado por Alicia Vázquez, Coordinadora de Formación Sindical, y por



C.E.G.A (Cámara Empresaria de Grúas y Autoelevadores). La profesora Samantha Altamura estuvo a cargo del teórico y participaron también los profesores Omar Perez, José Duckardt, Rubén Gongora, José Correa, Gastón Nanni y Guillermo Marchese. Los módulos abarcaron poner en marcha y detener el autoelevador, levantar y bajar bultos, conducir una carga, carga y descarga en un autoelevador y seguridad e higiene en el trabajo.

Todos estos ítems cubren la resolución 960/15 de la Superintendencia del Riesgo del Trabajo. Como adicional el Ministerio desarrolló una charla apuntando a las prevenciones de la adicción en el ámbito laboral.

Dentro del espacio de Formación Sindical, los técnicos de la Superintendencia



ELECCIONES



desarrollaron charlas instructivas sobre la prevención de accidentes de trabajo.

El desarrollo del curso estuvo dividido en un módulo teórico y uno práctico y en el destinado para seguridad e higiene tuvo como objetivo primordial la protección del trabajador frente a los riesgos de trabajo y la promoción de ambientes de trabajos



sanos y seguros.

Los alumnos participantes, como se observan en las fotos, recibieron el diploma que acredita su participación el curso de capacitación.

La coordinadora de Formación Sindical del MTEySS, Alicia Vázquez, con su presencia en la entrega de diplomas, certificó su validez.



El 7 de diciembre se realizaron las elecciones en el SGyMGM y triunfó la Lista Verde encabezada por Roberto Coria que conducirá el sindicato por un nuevo período.

SINDICATO GUINCHEROS Y MAQUINISTAS GRUAS MOVILES DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Elección de Integrantes del Consejo Directivo Nacional y Comisión Revisora de Cuentas

LISTA VERDE

Elecciones 28 de Octubre de 2016

Período de mandato 10/12/2016 al 10/12/2020

COMISION DIRECTIVA NACIONAL

CORIA ROBERTO EDUARDO - Secretario General

SECRETARIOS

AMARANTE DANIEL OSVALDO
LEWICKI DANIEL JULIO
DAVILA HUGO MARCELO
VELIZ RAMON ALBERTO
VIOLA RICARDO ANTONIO
VENTURI GUSTAVO CESAR A.
ARCE DANIEL ENRIQUE
MARCHESI GUILLERMO PABLO
PARODI CRISTIAN DARIO
CABRAL LUIS ALBERTO
PONCE CARLOS ALBERTO
GONGORA RUBEN HECTOR
QJEDA GUSTAVO HORACIO
VAZQUEZ RAFAEL

VOCALES TITULARES

CORREA JOSE ANTONIO
ROJAS JUAN RUMECILDO
LEVERATTO JUAN JOSE
LOPEZ GUSTAVO ROBERTO

VOCALES SUPLENTES

DUCKARDT JOSE TRISTAN
MATTOS MARCELO LUCIANO
ALVAREZ PANIAGUA LUIS
WAGNER EDUARDO SERGIO
FERNANDEZ JOSE ALBERTO
ISAURRALDE ALEJANDRO
NANNI GASTON EDGARD
LARSEN AUGUSTO FELIPE
GALEANO JULIO CESAR
MIRANDA ALEJANDRO OSCAR

COMISION REVISORA DE CUENTAS

MIEMBROS TITULARES

GARCIA HECTOR OMAR
FLENÇHE REMIGIO RAFAEL
SANABRIA LUIS ALBERTO

MIEMBROS SUPLENTES

MAIDANA JUAN MARCELO
PEREYRA FRANCISCO JAVIER
NOGUEIRA WALTER FABIAN

El Saon inauguró nueva sede



Los cuadros de Perón y Evita adentro, los redoblantes agitando ritmos de murga afuera, bombas de estruendo lanzadas desde el tibio asfalto de la tarde. El folclore característico del sindicalismo se mudó al chalet de **Padre Dutto 416, Mar del Plata**, donde el Saon inauguró su nueva sede.

El gremio de los obreros navales viene funcionando allí desde hace algunos meses, pero el acto formal de apertura se realizó este miércoles con la presencia del secretario general del sindicato, Juan Speroni, y el prosecretario, Roque Vargas.

El acto fue acompañado por representantes de la Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata: Domingo Contessi, Enrique Godoy, Ramón Garrido y Florencia Garrido. En tanto, desde la Asociación Bonaerense de la Industria Naval (Abin) enviaron una nota de salutación ante la imposibilidad de que sus representantes asistan.

Además, estuvieron acompañando el jefe de la Prefectura, Daniel Campanini; el delegado municipal del Puerto, Luis Ignoto; el titular de la CGT Mar del Plata, Jorge Váttimo, y representantes de diferentes gremios marítimos y portuarios, entre otros.

Clima de fiesta en el acto.

Tras el minuto de silencio en memoria de los trabajadores fallecidos, Vargas tejió un primer discurso que pareció enmarcarse en la interna que atraviesa el Saon: “Convocamos a la unidad, a la hermandad de todos los trabajadores navales”, dijo.

A su turno, Speroni profundizó el mensaje destacando el marco institucional de las acciones que encara la entidad: “Hacemos un llamado a la unidad de todo el movimiento obrero con una agenda clara de desarrollo”, expresó desde el pequeño palco dispuesto para la ceremonia.

Por otra parte, aprovechó la ocasión para reiterar su apoyo a la Ley de Marina Mercante e Industria Naval que se debate en el Congreso y a los proyectos para ir hacia una renovación de los buques pesqueros en astilleros nacionales.

“En Mar del Plata necesitamos que se encare la reconversión de la flota pesquera. Tenemos los astilleros y las condiciones como para hacerlo”, señaló, al tiempo que consideró que ese proceso multiplicaría los puestos de trabajo en gradas y talleres.

Los festejos del gremio continuaron luego en la villa recreativa Los Navales, calle 38 entre Gral. Francisco Ramírez y Calle 46, donde se realizó un brindis y la despedida del año.

Una ley puede motorizar las construcciones navales

Para **Juan Speroni**, secretario general del **Sindicato de Obreros Marítimos (Saon)** uno de los hechos más destacados de 2016 fue *“haber generado el marco del consenso con los actores de la actividad, conjuntamente con senadores y el Ejecutivo para lograr la media sanción de un proyecto del ley de marina mercante y otro de industria naval”*.

Speroni reconoció que *“si bien es cierto que los proyectos tienen asignaturas pendiente, se está sentando una base sobre la cual reconstruir este sector vital para la economía argentina. Nuestro país con el inmenso litoral fluvial y marítimo que posee, debe contar con una ley que determine reglas de juego, para los próximos años. Este es un déficit que vienen arrastrando todos los gobiernos y que ahora puede subsanarse”*. Con las leyes en marcha, se prevé la creación de unos 1.000 puestos de trabajo directo y 1.500 indirectos entre tripulantes y trabajadores navales.

El proyecto de marina mercante contiene la protección y generación de empleo. En el capítulo de tripulaciones, queda claro que los barcos que sean charreados y los que se construyan en el país deberán contar con tripulación nacional. El personal va a trabajar bajo los convenios de sus respectivos gremios y en jurisdicción argentina.

La instauración del arrendamiento permitirá contar en el primer año con la incorporación de al menos cuatro o cinco empujes en la hidrovía para competir con la bandera paraguaya. Esto se logrará con importantes beneficios fiscales a partir del esfuerzo que realizará el estado. La ley también ofrece deducciones impositivas y de cargas sociales para la incorporación definitiva a la bandera argentina de los buques que vayan viniendo.

El proyecto contempla que quienes incorporen buques al nuevo régimen estarán obligados a construir unidades similares en astilleros argentinos. Esto se espera que produzca un fuerte y positivo impacto durante el primer trienio de vigencia de la norma. Al mismo tiempo, la ley establece la creación de un **Fondo de la Industria Naval (Fodin)**, el leasing, y la hipoteca naval. Este también es un esfuerzo del estado porque debe aportar fondos provenientes de los derechos a las importaciones para darle liquidez a estos instrumentos. Se calcula que serán en total unos \$1.100 millones para este sector industrial clave en la economía nacional por su enorme efecto multiplicador.

Otro esfuerzo del gobierno es el de acompañar con deducciones en el impuesto a los combustibles, más precisamente para gasoil, lubricante y grasas. Este es un altísimo factor de incidencia para la marina mercante y mejorará la posibilidad de competir en la hidrovía y en el litoral marítimo donde la actividad pesquera tiene cada menos margen de ganancia.

“El peor escenario para Argentina es no tener ley. Estos proyectos pueden construir una marina mercante de bandera nacional y al mismo tiempo ser un inicio de la reconstrucción de la industria naval. Debemos construir un nuevo escenario con estos proyectos de ley que inician el recorrido de un camino virtuoso de una marina mercante e industria naval. La estadística demuestra que en la industria naval, el país sufrió una caída importante en términos de empleo. Con estos proyectos aspiramos a que uno de los sectores que el gobierno considera clave y estratégico como la conformación de oficios calificados pueda potenciarse. Este sector tiene una inmensa cantidad de trabajadores calificados que con su oficio determinan con claridad un sector donde se genere trabajo con alta capacitación en la conformación profesional del trabajador”, resaltó **Speroni**.

Tras expresar la necesidad de que la cámara de diputados sancione sin modificaciones los proyectos que fueran girados del senado, el titular aseguró que *“se iniciará un proceso, donde la marina mercante e industria naval se tienen que acomodar al nuevo marco legal. Lo más adecuado es pensar que en siete años tendremos una industria y marina mercante totalmente consolidada que nos ayudarán a recuperar la soberanía logística. La Argentina muy pronto producirá 140 millones de toneladas de granos y precisa ordenar su logística con una sólida marina mercante e industria naval”*.

NUEVOS REMOLCADORES



El agasajo llevado a cabo en Buenos Aires contó con la presencia de la máxima autoridad de Prefectura Naval Argentina, el Ministro de Interior y Transporte Guillermo Dietrich, el Sub Secretario de Puertos y Vías Navegables Jorge Metz, el secretario general de la CGT y Secretario General de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA) Juan Carlos Schmid, el secretario General del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo y Secretario de Asuntos Marítimos de la FeMPINRA, Julio González Insfrán, el Diputado Gustavo Martínez Campos, autor del boceto original del proyecto de Ley de Marina Mercante, entre otros.

Imponentes, majestuosos frente a los condominios de Puerto Madero, los remolcadores “Coopor Estibador I y II” adquiridos por la Cooperativa de Trabajadores Portuarios a la empresa holandesa Damen, finalmente fueron presentados ante las autoridades enarbolando la bandera Argentina.

“No tengo dudas que en este camino que estamos recorriendo contamos con tu apoyo” le dijo Dietrich a Herme Juárez y resaltó “valoramos enormemente el esfuerzo que han hecho desde la Cooperativa portuaria y sus trabajadores para que podamos ser más competitivos en el mundo en los costos de estiba en los puertos de Rosario Santa Fé. Es un aporte muy importante en el cual todos ponemos nuestro esfuerzo para una nueva Argentina”.

“La torta va a crecer y mucho, porque Argentina va a duplicar su producción y cada día va a exportar más y va a necesitar estas inversiones nacionales”, anunció el ministro.

Por su parte el Presidente de la Cooperativa Portuaria destacó que “nadie creía que íbamos a hacer el

helipuerto, o los remolcadores y la draga y hoy estamos presentando estas máquinas con bandera nacional y de primera calidad”.

“Estamos trabajando para hacer un puerto de primer mundo, seguramente vamos a comprar más remolcadores, además estamos colaborando con el Estado Nacional para que el puerto sea más competitivo, hemos incorporado personal nuevo en las distintas divisiones que tiene la Cooperativa”, destacó Juárez.

“Argentina va a duplicar su producción y su capacidad de exportación, por eso vamos a necesitar más barcos, mas estiba, mas remolcadores y más prácticos para demostrarle al mundo que si se puede. Vamos a trabajar junto a Herme Juárez y la Cooperativa en esta cruzada para aumentar la competitividad argentina de cara a las exigencias del comercio internacional”, resaltó Guillermo Dietrich.



El secretario General del Centro de Patronos destacó que el trabajo de Herme Juárez y su equipo de trabajo fortalecen la actividad fluvial y apuesta a un mejor futuro para la Argentina. Además, el dirigente dijo que la Ley de Marina Mercante impulsada por los gremios da mejores garantías y competitividad a las empresas nacionales.

Y agregó: “en estos 9 meses hemos incorporado cerca de 14 buques a la bandera nacional y estos dos remolcadores de la Cooperativa Portuaria es un paso enorme en el desarrollo del ámbito marítimo Fluvial. También hay empresas con las que



tenemos diálogo y hay muchas posibilidades de que vuelvan con Bandera Argentina a la hidrovía”.

A su turno, Jorge Metz valoró la decisión de Juárez de reducir en un 30 % en dólares la tarifa de los servicios de estiba a las terminales portuarias. Esto ayuda a mejorar los precios de costos al mundo. Seguiremos trabajando en conjunto con los gremios, prácticos y entidades afines para consolidar la estrategia de baja de costos”.

Los remolcadores Coopor Estibador I y II ofrecen la mejor tecnología disponible en el país en los servicios de asistencia, maniobras y salvataje. Poseen equipos hidrantes de extinción de incendios y son manipulados por una tripulación idónea que maximizan el uso de los recursos, logran reducir costos y tiempos ante accidentes, que antes dependían de servicios derivados del puerto de Buenos Aires.



La hidrovía vuelve a ocupar un lugar destacado en la agenda política

El sistema fluvial integrado por los ríos Paraguay y Paraná es una vía para diversificar la matriz de transporte, fuertemente sesgada en la región al uso del camión, y ganar competitividad

Después de varios años de estar relegada en la agenda, una importante dosis de voluntad política parece volver a situar a la hidrovía Paraguay-Paraná en el centro de la escena. Se trata de un importante sistema fluvial. Por extensión, el tercero en el mundo luego de los que se forman con los ríos Mississippi (EE.UU.) y el Volga (Rusia). Con un recorrido total de 3442 km. desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay), atraviesa e influye sobre los territorios de Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay y la Argentina, por donde se extiende el 48% de su recorrido.

Por eso, la voluntad política para dinamizar el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) -un órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, cuya función esencial es coordinar, promover y definir acciones relativas al funcionamiento de la misma-, es clave en este momento. El CIH en la práctica es el órgano político que interviene en el funcionamiento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la hidrovía, firmado en Las Leñas el 26 de junio de 1992 por los cinco países integrantes del CIH: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

El CIH funciona a similitud de organismos regionales equivalentes como, por caso, en el Mercosur la Secretaría Ejecutiva (SE), cuya titularidad la ejerce la Argentina y está a cargo de un funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores (quien fuera designado formalmente el 4 de septiembre de 2015). La instalación y el funcionamiento del CIH y de la SE fue en forma provisional desde sus orígenes, ya que no se firmó un Acuerdo de Sede.

La utilización de la navegación fluvial en la hidrovía está hoy en foco de los gobiernos de la región

como una forma de mejorar la infraestructura y diversificar la matriz de transporte, fuertemente sesgada al uso del camión y, en menor medida, del tren.

Acuerdo de Sede

En ese contexto se hace más evidente aún la necesidad de impulsar la celebración de un Acuerdo de Sede para el organismo y avanzar en su institucionalización definitiva, en atención a la importancia estratégica que tiene para sus cinco miembros ya que, aún con sus diferencias de matices en función de los intereses particulares, han colocado la cuestión en un lugar prioritario de la agenda. Superada la etapa de aprobación, se despejará el camino para que el CIH se constituya en forma definitiva con sede propia en la ciudad de Buenos Aires, tal como lo estableció su Estatuto fundacional.

El CIH (que se integra por las delegaciones que representan a sus cinco Estados miembros) formula propuestas y coordina las políticas relativas a la facilitación de la navegación en la hidrovía Paraguay-Paraná. Su labor, basada en un amplio conjunto de acuerdos y normas complementarias (que son parte de las respectivas legislaciones nacionales), abarca aspectos técnicos y políticos para contribuir a mejorar la navegación fluvial y el transporte en el marco de un acuerdo de vasto alcance regional.

Es arduo sintetizar el objetivo del Acuerdo de Transporte (que es en la práctica la materia del CIH) y de su estatuto fundacional en pocas palabras, pero podría resumirse en: optimizar el corredor de transporte fluvial natural (que es intervenido por el hombre para mejorar su cauce e infraestructura) con inversiones en mantenimiento, modernización (adaptación y redimensión) de flotas, infraestructura portuaria y sus accesos. Velar por la seguridad en la navegación, el menor consumo de energía y un menor deterioro del medio ambiente apuntan-

do a favorecer la integración y mejorar la matriz de transporte de los cinco países. Se busca así generar un medio que sea competitivo, seguro, con alto estándar en materia de capacitación y formación de personal de navegación y finalmente, que sea equilibrado (respetando las asimetrías de los países) entre el objetivo de facilitar y agilizar la navegación, por un lado y respetar los niveles internacionales de seguridad, al mismo tiempo.

Coordinación

Con ese horizonte, los países integrantes del Acuerdo de Transporte impulsan a través de sus órganos principales (el CIH apuntalado por su Secretaría Ejecutiva y por la Comisión del Acuerdo, organismo técnico que lleva adelante la agenda regular) el avance de las negociaciones y la búsqueda de consensos para mejorar la utilización de la Hidrovía. Esto implica coordinar acciones (algunas estructurales y otras de coyuntura) para el aprovechamiento de los recursos fluviales, tanto los propios como los compartidos entre los países. Entre ellas, armonizar legislaciones, regular con miras a facilitar el tránsito fluvial, evaluar y proponer la ejecución de obras, asegurar el continuo dragado, balizamiento y señalización, promover la capacitación y formación del personal, coordinar acciones de las aduanas y las prefecturas nacionales. También y no menos importante, mejorar los estándares de equipamiento de las flotas, entre otros objetivos. No es un camino fácil ni exento de dificultades políticas, presupuestarias y técnicas. Tampoco es lógico esperar la obtención de resultados en lo inmediato, pero sí posible trabajar en forma coordinada con una agenda permanente, realista, creíble y con plazos a cumplir. De hecho es lo que está ocurriendo entre los países cuyas delegaciones están dotadas de profesionalismo e idoneidad y del inequívoco interés de los gobiernos en el tema. Esperemos seguir con el mismo ímpetu en lo que resta del año y en los próximos.

El autor es embajador, secretario ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH)

Datos de interés:

Información sobre la hidrovía Paraguay-Paraná:

Largo: Constituye una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3442 km desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira (Uruguay). Está conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Comprende un área de incidencia directa del orden de 720.000 km² e indirecta de 3.500.000 km² y una población de más de 40 millones de habitantes

Puertos: Tiene más de 200 puertos y amarraderos en su recorrido. Apenas el 3% del comercio argentino se transporta por la hidrovía, esto demuestra la escasa atención que ha mostrado el país en utilizarla para ampliar su comercio

Comparación: En la Argentina el 85% del comercio se transporta por vía terrestre. En contraposición, en Paraguay el 85% del comercio va por vía fluvial

Flota: Paraguay dispone del 75% de la flota, la Argentina, 14%; Brasil, 5%; Bolivia, 4%; y Uruguay menos del 1%. Paraguay tiene entre 2800 y 3000 barcasas y casi 300 remolcadores

Proyección: Para 2018 es posible que podamos alcanzar las 25 millones de toneladas en el tramo Corumbá (Brasil) - Puerto de Santa Fe, de las cuales los granos y los subproductos podrían alcanzar los 12 millones de toneladas

China: La presencia del gigante asiático es de vital importancia con su demanda de alimentos. Según la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), vienen creciendo las ventas argentinas de poroto de soja a China. En 2014, China le compró a la Argentina cerca de 6 millones de toneladas de poroto. En 2015, cerca de 9,4 millones de toneladas. En los últimos 4 años se registró un crecimiento del 20% en los volúmenes físicos comercializados

Embarques: Según estudios de la BCR, por los puertos de la región se embarcaron en 2015 unos 56 millones de toneladas de granos, aceites y subproductos que representan el 80 por ciento de los embarques totales argentinos

DRAGADO Y BALIZAMIENTO:

LAS HERRAMIENTAS PARA INCREMENTAR EL VOLUMEN TRANSPORTADO

El crecimiento del volumen transportado a través de la hidrovía Paraguay-Paraná ha sido muy significativo gracias al dragado y balizamiento, y a las obras en curso en puertos y accesos.

Según las estimaciones, en la actualidad se transportan alrededor de 18 millones de toneladas año de cargas (de acuerdo con información de la publicación elaborada por Alfredo Sesé y Julio Calzada, de la Bolsa de Comercio de Rosario, "Hidrovía Paraná-Paraguay. El tramo barcadero desde Santa Fe al Norte podría estar movilizandando cerca de 18 millones de toneladas de cargas en el año").

La vía navegable es utilizada para transportar graneles sólidos (soja y sus subproductos, trigo, mineral de hierro y manganeso, clinker, materiales calcáreos, cemento) y líquidos (petróleo y sus derivados, gas, aceites).

El recorrido de muchos de esos productos aglutina el tráfico entre los puertos del sudoeste brasileño, del oeste boliviano y de Paraguay con puertos de la Argentina y Uruguay.

Hay tráfico que concluye y se genera en la propia región y también se realizan trasbordos para puertos de todo el mundo.

El medio de transporte típico de la hidrovía son las barcazas, llamadas convoyes o "trenes de empuje", que son formaciones de escaso calado, propulsadas por un remolcador de empuje (cada una de las barcazas carga lo mismo que sesenta camiones) y tienen una capacidad de carga de aproximadamente 1500 toneladas.

Los convoyes circulan en su mayoría con una formación de 20 barcazas (5 en línea por 4 de ancho). Suelen tener casi 300 metros de largo por algo más de 40 ancho, que navega a lo largo del curso fluvial todo el año. O sea que un convoy de esas características puede transportar la carga equivalente de 1200 camiones.

La reseña de los párrafos anteriores corrobora que

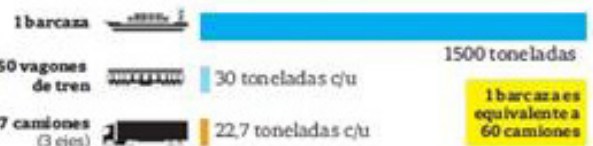
Hidrovía Paraguay-Paraná

Radiografía del tercer sistema fluvial del mundo



LAS VENTAJAS DE LA HIDROVÍA

Capacidad. Toneladas que se transportan



Eficiencia energética. Kilómetros que recorren con un litro de combustible



* Sujeta a variaciones temporales conforme trabajos de dragado

Fuente: El Litoral / LA NACION

es prioritario promover en el corto plazo acciones para consolidar la presencia institucional de la hidrovía Paraguay-Paraná en la región.

Para ello se debe firmar el Acuerdo de Sede y así avanzar para que el organismo intergubernamental se constituya de conformidad con los objetivos planteados en sus Tratados y Acuerdos fundacionales.

Estos últimos brindan el espacio adecuado para terminar de construir un organismo que esté a la altura de sus desafíos.

La institucionalización será una valiosa decisión y oportunidad tanto para la Argentina (por hospedar su sede en forma permanente) así como para los demás integrantes del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) a fin de avanzar en la formulación de políticas permanentes para desarrollar una mejor infraestructura de transporte regional.»

REUNIÓN BINACIONAL DE GOBERNADORES:

ENTRE RÍOS SE ACERCA A PARAGUAY

El gobierno entrerriano promoverá la habilitación de los puertos de la provincia sobre el río Paraná para los buques de ultramar con la intención de incrementar el transporte fluvial y reducir los costos logísticos que permitan hacer más competitiva la producción local en los mercados internacionales. La idea fue presentada por el gobernador, Gustavo Bordet, durante la segunda Reunión Binacional de gobernadores argentinos y paraguayos de la Frontera Común, que se realizó en Encarnación, Paraguay, informó Telam.

"Nos interesa mucho la hidrovía del río Paraná y estamos en la búsqueda de habilitaciones de los puertos entrerrianos para buques de ultramar", dijo Bordet al presentar su iniciativa.

Según el mandatario, la única forma de poder llevar adelante esos objetivos "es trabajando coordinadamente las provincias con el gobierno nacional, y también relacionándonos con nuestros hermanos de países vecinos".

Explicó que el gobierno entrerriano quiere "darle un nuevo impulso a la hidrovía del río Paraná para incrementar el transporte fluvial y reducir costos logísticos que permitirán hacer más competitiva la producción local en mercados internacionales" y recordó que ese fue uno de los temas centrales que abordó con el presidente paraguayo, Horacio Cartés, cuando lo visitó en abril y se definió la conformación de equipos técnicos para avanzar sobre la operatividad de las estaciones fluviales, particularmente el potencial de Puerto Ibicuy, en el delta entrerriano.

"Sabemos que Paraguay es una potencia, que tiene la tercera flota fluvial del mundo y en Entre Ríos tenemos puertos que queremos poner operativos y ofrecer menores costos logísticos para operar con buques cargueros y barcazas que transitan cotidianamente por la hidrovía", explicó Bordet.



En el encuentro de Encarnación, los gobernadores argentinos y paraguayos subrayaron la importancia de avanzar en acuerdos que favorezcan la armonización de criterios respecto de los sistemas de transporte y de los mecanismos de control más eficientes, y manifestaron su apoyo a la conformación de una instancia bilateral de transporte para coordinar los temas relacionados con las diversas modalidades de transporte vial, ferroviario y fluvial, el funcionamiento de los cruces fronterizos y el desarrollo de la logística.

Participaron del encuentro los gobernadores de Chaco, Domingo Peppo; Corrientes, Ricardo Colombi; Formosa, Gildo Insfrán, y Misiones, Hugo Passalacqua. Y además de una decena de gobernadores de provincias paraguayas, el canciller, Eladio Ixiizaga.

Por una industria naval argentina

En los países donde existe una industria naval con cierto grado de desarrollo, el cabotaje -carga, remolque, pesca, turismo, etc.-, se atiende con buques construidos en astilleros locales y tripulados por marinos del país.

La industria naval argentina pretende construir esos buques, porque somos capaces de hacerlo y porque sabemos que nuestra actividad genera trabajo de calidad, empleos altamente calificados con un promedio de sueldo más alto que la media del país, y desarrollo industrial que trasciende nuestro quehacer y posiciona la actividad para ganar mercados en el exterior.

Desde los astilleros argentinos deseamos trabajar en nuestra actividad y sin perder el norte fundamental: no queremos ser una carga para la Nación. Es mucho lo que el sector le puede aportar al país y poco lo que se solicita.

No buscamos privilegios ni prebendas, ni pretendemos que se cierre la importación de barcos, sólo ambicionamos competir en igualdad de condiciones y con economías equivalentes. La competencia implica similitud de reglas y escenarios. Un buque usado no es igual a uno nuevo.

Luego, nunca podremos desarrollarnos como industria naval cuando en el camino encontramos el muro de la importación indiscriminada de buques usados o la zancadilla del charteo eterno.

Compromiso

Es imposible pensar el desarrollo de una industria naval si no se cuenta con el acompañamiento de los armadores, génesis de nuestra tarea, quienes a su vez se verían beneficiados por la reedición de una curva de experiencia que permitirá afirmar idoneidad, rapidez en las entregas y costos más competitivos en los astilleros locales. Comprometemos nuestro esfuerzo, y esperamos lo mismo de nuestros clientes.

Cuatro remolcadores y cinco pesqueros nuevos botados en los dos últimos años en astilleros nacionales avalan la convocatoria.

La competencia que necesitamos es tan real que -en caso de materializarse nuestro planteo- astilleros de otros países estarán interesados en invertir en nuestro medio, ya sea por sí mismos o por integración con astilleros locales, uniones estas que generan un feedback muy provechoso. En síntesis, mayor trabajo para nuestra gente y aún mayor esfuerzo de quienes hoy estamos en la actividad, ya que deberíamos mejorar nuestras capacidades a efecto de no perder la carrera en el desafío que reclamamos.

Dos proyectos de Ley, uno de Industria Naval y otro de Marina Mercante obtuvieron media sanción en el Senado el 16 de Noviembre. La primera con escasa y la segunda con nula participación del sector industrial naval. Lamentablemente, una excelente posibilidad desaprovechada. Es inverosímil construir una norma equilibrada sin participación de todos los sectores involucrados. Leyes tan importantes y que hacen al trabajo de tanta gente deberían tener mayor trato y menor misterio.

En la Argentina existen cuatro Facultades dependientes de distintas universidades donde se forman profesionales para la ingeniería naval. El Estado aporta cuantiosos recursos para su formación. Lo mejor que puede pasar es que se capitalice esa inversión, que no sea un gasto, que los profesionales jóvenes que egresan no deban limitar su accionar laboral a presentar documentación ante las autoridades a fin de incorporar buques usados, y sí ejercer en plenitud su profesión con el diseño y construcción de embarcaciones de todo tipo en astilleros nacionales, y que la posibilidad de desarrollo profesional en el exterior sea sólo una elección, no una obligación.

El autor es presidente de TecnoPescaArgentina SA y vocal titular de la Federación de la Industria Naval Argentina.

Media sanción



El Senado aprobó por unanimidad un proyecto de ley que plantea beneficios impositivos para los armadores de buques, con el fin de favorecer el desarrollo de la marina mercante. La iniciativa, presentada por el senador de Proyecto Sur Fernando “Pino” Solanas, fue girado a la Cámara baja donde ya había presentado un proyecto similar el diputado del Bloque Justicialista Gustavo Martínez. Entre los objetivos figuran el fomento a la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná y el desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional, mediante el mejoramiento de su competitividad.

Se crea el Registro de Armadores Nacionales para ordenar un esquema de promoción fiscal.



El diario Perfil invitó al Secretario General de la FeMPINRA a escribir una nota que excede el marco de lo netamente gremial. Dada la relevancia de Donald Trump, la transcribimos.

Trump y el naufragio del ‘sueño americano’

El autor considera que el presidente electo norteamericano, lejos de ser un líder populista, es un atracador ocasional, que difícilmente haga historia.

El triunfo del empresario Donald Trump en las elecciones estadounidenses merece una reflexión, tratando de interpretar qué significa para quienes integramos el mundo del trabajo. Hay dos motivos claves para hacerlo. Por tratarse de la primera potencia mundial, lo ocurrido allí tiene repercusiones globales que, de un modo u otro, habrán de afectarnos. Pero, sobre todo, porque puso en evidencia algunas realidades que van más allá del resultado electoral.

Esa reflexión es tanto más necesaria cuando muchos de los que consideraban “imposible” que Trump llegara a la presidencia y calificaban de “mediática” su candidatura ahora lo catalogan como “populista”. Es un término que últimamente muchos comentaristas aplican a diestra y siniestra, a políticos y gobiernos de los más diversos signos ideológicos y modos de proceder. Lo hacen valer tanto para el chavismo venezolano como para el PT brasileño, los conservadores ingleses que promovieron la salida de Gran Bretaña de la Unión Europea, los “indignados” españoles que formaron Podemos... y, claro, para el peronismo. Y como si esto fuera poco, ahora también para Trump.

Populismo

Es necesario aportar algo de claridad cuando se habla de populismo, un concepto que los estudiosos desde hace rato vienen debatiendo sin ponerse de acuerdo. Para unos, se aplica a movimientos liderados por caudillos que no tienen muchos miramientos por la “calidad institucional” a la hora de gobernar; para otros, es la expresión “radicalizada” de la democracia de masas; otros hacen hincapié en la composición social popular de quienes los apoyan; otros, en los programas socioeconómicos que proponen. Pero ninguna de las muchas definiciones académicas posibles es aplicable al “fenó-

meno Trump”. Lo que está ante los ojos de quienes quieran ver es algo mucho más preocupante: es la consagración de un oportunismo que medra con la tragedia social de nuestro tiempo.

El gran naufragio

Hay un término marítimo que me parece muy apropiado para este caso: raquear. Es la acción depredadora del que va a la zona de un naufragio no para rescatar posibles sobrevivientes, sino para apoderarse de lo que pueda haber quedado de valor, flotando en las aguas o arrojado a las costas. La victoria electoral de Trump se parece mucho a un raqueo. Está montada sobre una gran tragedia: el naufragio del tan mentado “sueño americano”, sobre el que se forjó el modelo estadounidense. La imagen de esa sociedad crisol de razas, donde cualquier persona, con voluntad, trabajo, esfuerzo y estudio tenía una oportunidad y podía forjarse un futuro, desapareció en las aguas turbulentas de las últimas décadas.

Esta realidad no es tan evidente en los centros de las grandes ciudades costeras norteamericanas, corazón de las finanzas, el comercio, el turismo, la diplomacia y las “altas esferas” políticas, que es la geografía donde viven las elites dirigentes y que suelen recorrer los visitantes del exterior. Pero en lo profundo de Estados Unidos, una creciente masa de la población sobrevive como náufragos en el país de los sueños rotos, de las expectativas fallidas, de las frustraciones.

Cinturón de óxido

Es la Norteamérica rural, donde antes predominaban las granjas familiares, que se endeudaron para tecnificarse y competir con las grandes corporaciones, y a las que los sucesivos “rescates crediticios” de los grandes bancos llevaron a la ruina.

Es la nación donde el desmantelamiento fabril ha creado un “cinturón de óxido”, formado por los cordones industriales desactivados, donde maquinaria e instalaciones se oxidan en el desuso, como se oxidan también las vidas de quienes trabajaban

en ellos. Ciudades que supieron ser emporios de la producción hoy parecen una mala postal de Ciudad Gótica. Con un ejemplo alcanza: en Detroit, la meca de la industria automotriz, el cierre de plantas hizo caer en picada el cobro de los impuestos y tasas municipales, a tal punto que la ciudad se tuvo que declarar en bancarota.

La esquizofrenia capitalista

En esas ciudades se comprueban la brutalidad y la esquizofrenia del capitalismo moderno. Los bancos, que incentivaron a la población a tomar préstamos para seguir alimentando el bienestar ficticio, armaron una escandalosa burbuja financiera, vendiendo las carteras de esos créditos. Y cuando la burbuja estalló, no dudaron en desalojar a quienes ya no podían pagar las hipotecas, aunque no tenían a quien venderles esas viviendas ni podían hacerse cargo de mantenerlas. Barrios enteros decaen en el abandono, mientras sus antiguos habitantes engrosan la población que vive en casas rodantes y las muchedumbres de los “sin techo”.

Esos trabajadores que habían visto a sus abuelos regresar como héroes de la Segunda Guerra Mundial y que vieron a sus padres esforzarse y progresar, viviendo realmente un genuino período de crecimiento y consumo allá por los años 60, a lo largo de su propia vida adulta han padecido el deterioro de sus empleos, sus ingresos, su capacidad de ahorro y de consumo y de sus esperanzas. Comprueban que viven peor que sus padres y sus abuelos; y lo que es mucho más grave, ven que el presente y el futuro son todavía mucho más sombríos para sus hijos.

Es un panorama que nos resulta muy familiar a los argentinos; en nuestros conurbanos vivimos realidades similares. Es lo que el papa Francisco ha caracterizado como la “cultura del descarte”, un despilfarro global que no se detiene ante nada, ni siquiera ante los seres humanos.

El crecimiento en Estados Unidos de las adicciones alarma a las autoridades y a las instituciones no gubernamentales. Incluso más grave es el aumento del consumo de alcohol, que en algunos estados alcanza a un cuarto de la población trabajadora que, sin acceso a otro entretenimiento, pasa su tiempo libre en el bar del pueblo, tomando una cerveza tras otra.

Desempleo

Todo esto puede parecer contradictorio con el índice relativamente bajo de desempleo de Estados Unidos. Pero lo que se perdió, acelerada y dramáticamente, es el empleo de calidad. Los obreros industriales despedidos han tenido que aceptar empleos de menor calidad, por una cuarta parte de lo que ganaban antes y sin acceso a ninguno de los beneficios de una sociedad capitalista avanzada. Mandando a pique el sueño americano, el egoísmo globalizado del sistema ha ido arrojando los restos del naufragio en una acumulación de excluidos, de vidas precarizadas, sin horizonte ni esperanza.

el Observador

ESTADOS UNIDOS

Trump y el naufragio del ‘sueño americano’

El autor considera que el presidente electo norteamericano, lejos de ser un líder populista, es un atracador ocasional, que difícilmente haga historia.



JUAN CARLOS SCOBIE*

El triunfo del empresario Donald Trump en las elecciones estadounidenses marca una inflexión en el tratamiento de interpretar y significar para quienes integramos el mundo del trabajo. Hay dos motivos claves para hacerlo. Por tratarse de la primera potencia mundial, la seguridad tiene repercusiones globales que, desde ese momento, habrán de afectarnos. Pero, sobre todo, porque gana en evidencia algunas realidades que van más allá del resultado electoral.

Esa reflexión es tanto más necesaria cuando muchos de los que se consideraban “populistas” o “clásicos de la democracia” se candidatara ahora lo catalogan como “populista”. En los tiempos que vivimos muchos comentaristas aplican a derecha y izquierda, a políticos y gobiernos de los más diversos signos ideológicos y modos de proceder. Lo hacen no solo para el clásico ventarazón como para el FT (Francia), los conservadores rigurosos que precedieron la salida de Gran Bretaña de la Unión Europea, los “indignos” republicanos que formaron Podemos... Y como para el presente. Y como a solo tiempo, ahora también para Trump.

Populismo. Es necesario apartar algo de idealismo cuando se habla de populismo, un concepto que los estudiosos desde hace décadas desprecian por ser un término de acuerdo. Para unos, es una mera herramienta táctica por su carácter de “calidad institucional” a la hora de gobernar; para otros, es la expresión “más honesta” de la democracia de masas frente a la burocracia o la oligarquía social popular de quienes los aporrea, etcétera, en los programas socioeconómicos que

propone. Pero ninguna de las muchas definiciones académicas posibles es aplicable al “fenómeno Trump”. Lo que está ante los ojos de quienes quieren ver es algo mucho más preocupante: es la consagración de un autoritarismo que media con la tragedia social de nuestro tiempo.

El gran naufragio. Hay un riesgo máximo que me parece muy apropiado para este caso registrar. Es la acción dependiente de que a la zona de un naufragio no para buscar posibles sobrevivientes, sino para aprovechar de lo que pueda haber quedado de valor. Distanciado en las aguas o arrojado a las costas. La victoria electoral de Trump así parece mucho a un naufragio. Toda manita sobre su agua traspasa el naufragio del tan querido “sueño americano”, sobre el que se forjó el modelo estadounidense.

Su victoria está marcada sobre una gran tragedia: el naufragio del “sueño americano”, sobre el que se forjó el modelo estadounidense.

gralía desde ven la élite de quienes y que suelen recurrir los vestuarios del exterior. Pero en lo profundo de Estados Unidos, una creciente masa de la población sobrevive como que frías en el país de los naufragios, de las expectativas fallidas, de las frustraciones.

Crisis de crédito. Es la Norteamérica rural, desde antes predominaban las granjas familiares, que se endeudaron para tecnificarlo y comprar

Las grandes corporaciones, ya las que los sucesivos “crisis crediticios” de los grandes bancos llevaron a la ruina. Es la nación donde el desmantelamiento de la fábrica de un “cinturón de ciudad”, formado por los centros industriales norteamericanos, corazón de las finanzas, el comercio, el turismo, la diplomacia y las “altas esferas” políticas, que en la gran

trabajaban en ellos. Ciudades que supieron ser emporios de la producción hoy parecen una mala postal de Ciudad Gótica. Con un ejemplo alcanza: en Detroit, la meca de la industria automotriz, el cierre de plantas hizo caer en picada el cobro de los impuestos y tasas municipales, a tal punto que la ciudad se tuvo que declarar en bancarota.

La esquizofrenia capitalista. En esas ciudades se comprueban la brutalidad y la esquizofrenia del capitalismo moderno. Los bancos, que incentivaron a la población a tomar préstamos para seguir alimentando el bienestar ficticio, armaron una escandalosa burbuja financiera, vendiendo las carteras de esos créditos. Y cuando la burbuja estalló, no podían pagar las hipotecas, aunque no tenían a quien venderles esas viviendas ni podían hacerse cargo de mantenerlas.

El mundo allá por los años 60, a lo largo de su propia vida adulta han padecido el deterioro de sus empleos, sus ingresos, su capacidad de ahorro y de consumo y de sus esperanzas. Comprueban que viven peor que sus padres y sus abuelos; y lo que es mucho más grave, ven que el presente y el futuro son todavía mucho más sombríos para sus hijos.



ELLEROS. Cada uno desde su perspectiva. Reagan y Clinton prepararon el camino para “Donald”. El Papa denuncia el “capitalismo salvaje”.

Responsabilidades compartidas.

Para que así fuese, mucho tuvieron que ver dos figuras señeras de la política estadounidense de las últimas décadas. Aunque aparecen como contrapuestas, las dos contribuyeron a un mismo resultado. Una de ellas fue Ronald Reagan, que en los años 80 emprendió la llamada “revolución conservadora”. Rodeado de una corte de “científicos sociales” desafiados, dedicados a experimentar sobre una sociedad que uno mantenía ciertos equilibrios, aplicó el conjunto de recetas que en su dudoso honor se recuerdan como Reaganomics y que el resto

del mundo suele llamar “neoliberalismo”. Con ellas comenzó a cavar la tumba del sueño americano. Pero, como ha demostrado también la historia de otros pueblos –entre ellos, el nuestro–, para destruir el tejido social no alcanza con los que emprenden esa tarea cuchillo en mano y anunciando sus propósitos. Suele requerirse también que venga alguien prometiendo todo lo contrario. Este papel le correspondió a Bill Clinton, quien puso la lápida sobre los restos del American dream. Sembró expectativas al presentarse como lo opuesto a Reagan, pero la famosa frase que signó su campaña, “Es la economía, estúpido”, mostraba la triste realidad. Los grandes capitalistas entendieron el mensaje, lo aceptaron y actuaron en consecuencia. La “economía”, entendida por ellos como incremento ilimitado de la tasa de ganancia, de la “productividad” y la “eficiencia” a todo trance, chocaba con los niveles de vida de la mayoría de los estadounidenses. Y si no lo podían conseguir en Estados Unidos, lo harían en China, Vietnam, Malasia, México, o cualquier otra localización donde instalar sus negocios, sin tener que hacerse cargo de la “felicidad popular” y sus “altos costos”.

En este marco, el cúmulo de descartados, de arrojados por el hundimiento, fue alzándose hasta formar una montaña. Las sucesivas crisis financieras especulativas, consecuencia también de ese mismo capitalismo voraz, se encargaron de hacerla crecer hasta límites insospechados. Si hace ocho años una parte considerable de la población depositó sus esperanzas en la elección del primer presidente afroamericano, las políticas de Barack Obama no alteraron lo sustancial del sistema. Sus magros resultados terminaron por producir, además, lo que algunos analistas llaman un efecto de retroceso: el racismo y la discriminación, que nunca habían sido erradicados del todo, recrudecieron cuando una parte importante de la población blanca, anglosajona, protestante (los llamados “wasp”) sintió que peligraba su hegemonía social y cultural.

Un futuro oscuro e inaceptable

Entonces, un empresario y político aprovechador comenzó a raquear en el naufragio, en la montaña del descarte del sistema, en los trozos partidos del sueño americano, en las expectativas defraudadas, las frustraciones y los rencores acumulados, en los prejuicios racistas y xenófobos, para ver qué podía

sacar mediante una serie de propuestas altisonantes, voluntaristas, de muy difícil aplicación, y que si se llegan a aplicar tendrán costos tremendos. Armó su campaña con la habilidad del fabricante de ilusiones, vendiéndole a cada auditorio la promesa de lo que quería oír. ¿Qué espera un desesperado? El más mínimo fragmento de esperanza. Y un oportunista siempre está dispuesto a dárselo.

Muchos lo votaron por resentimiento, por rabia ciega contra un establishment que los trata como rezagos. Es la reacción visceral ante esa expresión denigrante con que los llaman las elites intelectuales supuestamente “progres”: white trash, desperdicio, desecho blanco.

¿Dará respuesta Trump a esas frustraciones acumuladas? Sin pretender hacer futurología, entiendo que no, porque la situación va más allá de su discurso voluntarista. Toda su vida ha sido y sigue siendo parte del sistema que lucra con la destrucción del tejido social, con esa “cultura del descarte” que en la mayor potencia mundial se traduce en el naufragio del sueño americano. ¿Por qué habrían de cambiar, él y las grandes corporaciones estadounidenses, esa “lógica”, que es la del capitalismo mundial en la actualidad, siendo la propia economía norteamericana la creadora del monstruo? Insisto: lejos de ser un líder populista, en cualquiera de sus variantes, Trump es un atracador ocasional, que difícilmente haga historia; o sí, tal vez haga una historia trágica. Y al decir esto, aclaro, no estoy cantando loas al populismo; es un tema serio y debe ser discutido con la debida profundidad, tomando en cuenta los aportes que puedan hacer los estudiosos del tema. Pero mi experiencia como dirigente sindical me ha entrenado el olfato para distinguir entre lo que puede interpretarse como una postura ideológica, se la comparta o no, y lo que es el peor género de oportunismo: el de quienes, lucrando con las desgracias sociales y los resentimientos generados, consolidan esta cultura de la exclusión, que se ha transformado en sinónimo del capitalismo moderno.

Y ante ello, tomando la frase bíblica, desde el fondo de mi corazón lo rechazo, mil veces lo rechazo.



Por Juan Carlos Schmid
Secretario general de la FeMPINRA

Botadura de una nueva barcaza



El Sindicato Unido Petroleros e Hidrocarbúferos (Supeh Flota) realizó hoy “el nuevo logro de la industria nacional en el marco de una cultura de reinversión muy fructífera para el país”, al participar en “la botadura de la barcaza ‘La Argentina X’”, construida por National Shipping S.A., informó esta tarde la organización gremial.

El sindicato señaló en un comunicado que la decisión de la compañía argentina dedicada al transporte de hidrocarburos de construir la décima barcaza doble casco en el nuevo astillero Río Paraná Sur, en la localidad bonaerense de Lima, contribuirá ampliamente a “la recuperación de la industria naval nacional”. El secretario adjunto del gremio, Jorge Fedenczuk, resaltó la importancia de “potenciar y apoyar” a las empresas argentinas en esos proyectos y aseguró que el sindicato acompañará esas iniciativas y a las empresas que invierten en el país.

El portuario-marítimo Juan Carlos Schmid, triunviro de la CGT y jefe de la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (Catt), expresó que la barcaza representa “un logro nacional” y afirmó “no estar sorprendido por su construcción”, ya que “la empresa apostó a la industria naval y continúa haciéndolo”.

La barcaza -en su arquitectura constructiva y en sus protocolos de operación- cumple las normas y directivas de la Prefectura Naval Argentina (PNA) y de la Sociedad de Clase del Registro Italiano (Rina-Iacs), doble control que se suma a las exigencias de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) -para la que será destinada- y asegura un alto estándar de seguridad y operación.

“El esfuerzo económico-financiero y la logística aplicadas por National Shipping S.A. fueron consecuencia de una cultura de reinversión continua, que promueve la industria local en los astilleros y contribuye a la recuperación de la industria naval, lo que debería ser imitado por otras empresas”, dijo Fedenczuk. El dirigente añadió que la barcaza es “un nuevo logro en su estructura constructiva y en sus normas, protocolos y estándar sobre seguridad, impuestos por las sociedades de clasificación”.

La inversión fue de 2,5 millones de dólares y fue financiada con capitales nacionales; involucró a 55 trabajadores y un pico de 75; intervinieron otros 15 en el diseño, proyecto y supervisión; se utilizaron 505 toneladas de acero procesado; el peso final fue de 472 toneladas y el tiempo total de ejecución de cinco meses.

“Se procura una industria naval fuerte y en continuo crecimiento, porque eso permitirá la ocupación laboral en un momento de ausencia de inversión y de generación de empleo”, dijo Fedenczuk.

El Supeh Flota integra la Federación de Sindicatos Unidos Petroleros e Hidrocarbúferos (Supeh) que conduce Antonio Cassia y es parte de nucleamientos como la Confederación Argentina de Trabajadores Hidrocarbúferos y Afines (Catheda), la Catt, la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (Fempinra) y la reunificada Confederación General del Trabajo (CGT).



Reclamo multisectorial



La tensión guía desde el comienzo del mandato de Mauricio Macri el vínculo con los sindicatos.

Una muestra nítida de esa pulseada constante se reflejó con una masiva protesta multisectorial al Congreso de la Nación. Tal vez como nunca convergieron gremios, movimientos sociales y agrupaciones piqueteras para presionar por la sanción de la ley de emergencia social, que ya tiene media

sanción del Senado, y para exigir un pacto para detener la caída del empleo y la escalada de la inflación. Fue la segunda gran movilización en contra del Gobierno en los últimos ocho meses. La primera había sido el 29 de abril pasado, cuando las centrales obreras se unieron para impulsar una ley antidespidos, que derivó en el primer veto presidencial.

El acto arrancó a las 16 en el Congreso tal como estaba prefijado, duró





casi 50 minutos y se dividió en cinco discursos. Los oradores fueron, en este orden: Carlos Acuña, de empleados de estaciones de servicio y uno de los titulares de la CGT; Daniel Menéndez, de Barrios de Pie; Esteban Castro, de la Confederación de Trabajadores de la Economía Popular (CTEP); Juan Carlos Alderete, de la Corriente Clasista y Combativa; y Juan Carlos Schmid, Secretario General de la FeMPINRA e integrante del triunvirato de la central obrera. Acuña exigió al Ejecutivo “que empiece a cumplir con los compromisos de campaña como son pobreza cero y la eliminación del impuesto al

lario” y advirtió que “esta CGT no va a dudar en tomar las decisiones que haya que tomar”.

Menéndez denunció, una vez más, que “jubilados y ex trabajadores están volviendo a los comedores” además de acusar al Gobierno de “haber hecho pelota a la economía informal de las changas”.

Alderete apuntó: “todos estamos agobiados por el tarifazo, los despidos, la pérdida del salario y la inflación porque el ajuste es descargado sobre los trabajadores”. Otra frase fuerte fue: “Quedó demostrado que la pobreza cero y la eliminación del impuesto al



salario son una vil mentira”. Y cerró: “Si Macri veta la ley se va a equivocar porque vamos a seguir en la calle”.

Castro denunció las “políticas económicas de concentración que se repiten desde 1976” y en su discurso nombró a Juan Domingo Perón. Dijo el militante de la CTEP: “Ayer se cumplieron 44 años de la vuelta de Perón después de 18 años de exilio y ¿quién lo trajo a Perón? Los trabajadores que son los mismos que hoy están acá”. Schmid, nombró a Saúl Ubaldini y sostuvo que “la consigna que enarbolaré de ‘paz, pan y trabajo’ aún es una



deuda pendiente”. También citó al papa Francisco con su “no queremos la cultura del descarte” y exhortó al Gobierno a trabajar para lograr el tridente papal de “tierra, trabajo y techo”.

Fue el discurso más abarcativo: habló hasta de la falta de políticas de medio ambiente. Pero también dejó esta frase: “La pobreza es la medida que confirma que el plan ha fracasado”. También dijo: “Queremos enfrentar la globalización de la indiferencia cuestionando la tiranía de las finanzas, que rechazamos por representar el terrorismo del dinero”. Y cerró con una definición: “La Patria no se levanta con mentiras sino trabajando, el pueblo trabajador no fuga capitales ni andamos revoleando bolsos por arriba de los muros”.

El impuesto a las ganancias volvió a estar entre los reclamos, a partir de la decisión del Gobierno de tratarlo en el curso de este año.



TERMINAL 6

El Gobierno nacional dejó sin efecto la licitación pública nacional e internacional para la concesión de la terminal portuaria N° 6 de Puerto Nuevo Buenos Aires, ante la necesidad de relocalizarla debido a nuevas exigencias en materia de infraestructura y a que el área ha sido destinada a otros proyectos. El Gobierno nacional dejó sin efecto la licitación pública nacional e internacional para la concesión de la terminal portuaria N° 6 de Puerto Nuevo-Buenos Aires, ante la necesidad de relocalizarla debido a nuevas exigencias en materia de infraestructura y a que el área ha sido destinada a otros proyectos.

La medida, dispuesta por el decreto 1295/2016 publicado hoy en el Boletín Oficial, comunica la decisión a la comisión bicameral de reforma del Estado y seguimiento de las privatizaciones, del Congreso Nacional.

El texto habla de la “necesaria revisión de su situación a la luz de las nuevas exigencias en materia de obras de infraestructura en instalaciones y vías de acceso para encarar el desafío de los nuevos medios de transporte y, asimismo, ante los nuevos competidores en el área que modifican la matriz del negocio, obligando al replanteo y mejor aprovechamiento de los espacios portuarios disponibles”.

Razón por la cual, sobre la base de esas pautas “resulta, a todas luces, desaconsejable continuar con el proceso licitatorio en trámite”.

“El área originalmente prevista para concesionar, ha recobrado plena actividad y ha sido destinada a satisfacer necesidades logísticas del Estado Nacional” por lo que “otros proyectos encarados en jurisdicción portuaria generan la necesidad de relocalizar, en parte de la zona afectada al concesionamiento de la terminal”, indica el decreto.

En los considerandos del decreto se recuerda que la terminal fue adjudicada en 1993 y luego por incumplimientos por parte del adjudicatario se rescindió el contrato.

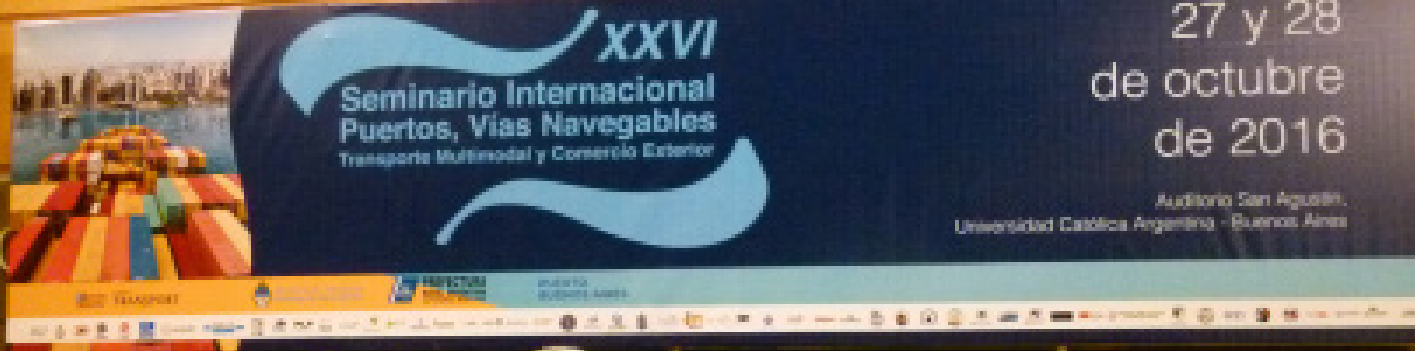
Luego de una serie de llamados a licitación a través de los años, ahora se estableció que por las nuevas exigencias en materia de infraestructura y vía de acceso portuario se hace necesario relocalizar la terminal, por lo que se dispuso dejar sin efecto la licitación para la concesión.

CAYO AYALA



Hace un año el compañero, amigo, maestro, militante incondicional de todas las luchas por los derechos de los trabajadores decidió partir hacia otras latitudes. Pero nos dejó su huella, su impronta para seguir andando por este camino. Por eso este recuerdo a un año de la partida de el incondicional que nos sigue iluminando en esta lucha cotidiana por la reivindicación de nuestros derechos. El saludo y el respeto de siempre para el derecho e. Inolvidable CAYO AYALA.





Seminario de Puertos

Todo cambia. El año pasado, Guillermo Dietrich, por entonces a cargo de la política de transporte de la Ciudad de Buenos Aires, llegaba con su habitual bajo perfil a exponer en el XXV Seminario Internacional de Puertos, Vías navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior.

Su misión era explicar los lineamientos para el sector en una futura presidencia de Mauricio Macri. Faltaban escasos días para la primera vuelta de las elecciones nacionales y el triunfalismo del Frente para la Victoria apabullaba.

De hecho, Cristian Breinstentein, ministro de la Producción de Scioli se negó a debatir en el seminario con el representante de Cambiemos. Se sentía ganador de punta a punta y así se lo expresaba a quien quisiera oírlo.

El pasado jueves, Dietrich inauguró la versión XXVI de este tradicional seminario. Su bajo perfil no cambió, pero esta vez vino como ministro de Transportes de la Nación del presidente Mauricio Macri. Junto al subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jorge Metz, expusieron sobre la competitividad del sector portuario, y analizaron la importancia de la conectividad del país con el mundo.

El seminario, organizado por el Anuario Portuario, se realizó durante dos días en la Universidad Católica Argentina y contó con un lleno total en la primera jornada de actividad. De la inauguración participaron también el Prefecto Nacional Naval,

Eduardo Scarzello; Gonzalo Mórtoles, interventor de la Administración General de Puertos (AGP); Marcelo Lobbosco, subsecretario de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires; Ángel Elías, presidente del Consejo Portuario Argentino; Luis Zubizarreta, titular de la Cámara de Puertos Privados, y Andrés Monzón por el Centro de Navegación.

Las autoridades del Ministerio de Transporte presentaron la planificación a futuro en materia de comercio exterior a través de los puertos, el mejoramiento de la infraestructura, la importancia del puerto de Buenos Aires y el nuevo rol y alcance del Consejo Federal Portuario.

“El Estado debe tener un rol facilitador, y que resuelva los problemas del sector. Estamos generando confianza y diálogo en una mesa tripartita con empresarios, gremialistas y representantes del ministerio, afianzando políticas públicas en materia de infraestructura portuaria en todo el país. Por eso, empiezan a llegar las inversiones, y cada inversión permite nuevos puestos de trabajo y mayor producción. Vamos a potenciar nuestros puertos para desarrollar las economías regionales y conectar a todos los argentinos”, resaltó Dietrich. “Estamos transitando un cambio a favor de la competitividad para resolver los problemas históricos del sector, y posicionar nuestros productos en los principales mercados de consumo. Venimos de Rosario, donde anunciamos grandes inversiones privadas para los puertos de la zona. Los empresarios invierten cuando hay confianza, diálogo y previsibilidad.

Queremos que Argentina vuelva a ser una potencia en el mundo, y ya estamos transitando ese camino”, aseguró Metz.

Tal cual lo adelantado por Transport & Cargo el pasado 12 de octubre, el funcionario manifestó que “en los próximos días entra en vigencia una normativa que permite convoyes de 290 metros en la hidrovía, lo que sin dudas será un beneficio para la salida de la carga”.



Reconocimiento Dietrich reconoció el esfuerzo de los distintos actores para bajar los costos de la logística por agua en beneficio de una mayor competitividad. Y destacó a Herme Juárez, presidente de la Cooperativa de Trabajos Portuarios Limitada Puerto General San Martín, quien anunció una importante rebaja en los costos de estiba para una zona por donde sale la mayor parte de las exportaciones agroindustriales del país.

Marcelo Lobosco, valoró muy positivamente la realización del seminario y lo definió como un elemento importante en la búsqueda de consensos. Esto demuestra el interés de todos los actores relacionados con el puerto de ver como se harán los cambios para que operen más y mejor y acompañen el crecimiento del comercio exterior que será fruto de las nuevas políticas de apertura al mundo implementadas por el gobierno de Mauricio Macri.

Gonzalo Mortola, explicó que están en un planteo de amigar al puerto con la ciudad, como sucede en la mayoría de las ciudades portuarias en el mundo, y van a traspasar a la ciudad el entorno portuario, para mejorar la relación y dejar de tener el puerto a espaldas de la urbe.

“ GOYO ”



Su DNI siempre mintió. Decía que se llamaba Gregorio José María Pérez. Pero todos lo llamábamos “Goyo”. Era más ameno. Más cordial. Más simple. Más de amigo...

Serio. Silencioso. Buen compañero. Autoexigente para todo lo que decidiese hacer. Cordial en el manejo interno. Ideal para la convivencia laboral...

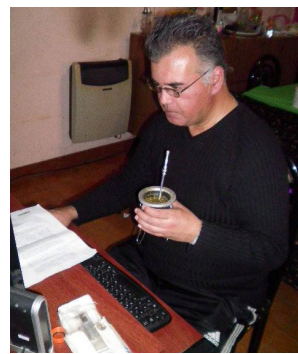
La ropa oscura era su color. (salvo la camiseta de River) Combinar traje y camisa negra fue su sello distintivo. Cuando las “chapas” empezaron a volar, eligió el gel para darle volumen a su cabello.

La abogacía fue su pasión por encima de su medio de vida. Histórico integrante del staff de profesionales de esta Federación. Asesoró al sindicato de Patrones. Y al SAON. Y camioneros (rama lavaderos) también supo de su probidad jurídica.

En la mesa de amigos siempre encajó bien. Lento para comer... y para disfrutar de un vinito o una cervecita. Después y siempre el cigarrillo encendido sobre el cenicero de su escritorio peleando mano a mano un lugar con el mate.

Había nacido en Entre Ríos el 25 de octubre de 1967 y el 6 de diciembre de 2016 partió en silencio, como anduvo por la vida, después de pelearle mano a mano y a brazo partido a ese maldito cáncer que lo eligió justo a él.

Tenía 49 años. “GOYO”...





Sindicato Electricistas - Electronicistas Navales

FUNDADO EL 3 DE ABRIL DE 1947 - PERSONERIA GREMIAL N° 310
 Av. Juan de Garay 1900 (CP: 1256) - Tel. / Fax: 4305-0458 / 4305-5973
 e-mail: info@seen.org.ar
 Web: www.seen.org.ar



UNIDOS O AMONTONADOS

El año 2017 nos espera con una gran cantidad de interrogantes en lo referente a la actividad Marítima, que afecta a todos los gremios del sector, a la actividad portuaria y a la actividad de la Industria Naval.

En el caso de Electricistas Navales hemos logrado una de las dos Titulaciones STCW que son nuestro objetivo la de Electrotécnico Naval (Electrotecnical Reinting) la otra es la de Oficial Electrotécnico (Electrotecnical Oficier). También estamos esperanzados en la ley de Marina Mercante votada en el 2016 por la Cámara de Senadores, falta Diputados. El tema que no sabemos si aumentarían las fuentes de trabajo.



A nivel nacional, son claros las señales de alarma que está alertando la CGT como la CATT ante los anuncios oficiales para bajar el COSTO LABORAL ARGENTINO entre ellos la quita de aportes patronales y la adecuación de los CCT y algo importante la larga intervención Judicial (nunca visto) del SOMU, con el pretexto de los juicios penales a su ex Secretario General.

¿Y que hacemos los dirigentes?. Cada uno defendemos nuestro pequeño kiosquito, tratando de lograr una CHAPA momentánea, quizás para ganar una puja interna dentro de nuestro gremio, o algún fa-

vor de algún funcionario o una figuración en foros internacionales arrogándonos representaciones en sectores que no son propias avasallando la de sindicatos genuinos con historia y lo peor tratando de sacarles afiliados a gremios caídos en desgracia o más pequeños.

Ni hablar de las sordas intrigas palaciegas y operaciones detrás del proyecto de reforma del REFO-CAPEMM y que nadie quiere mencionar.

Hoy los más lúcidos pensadores europeos le están diciendo a sus gobiernos que el proyecto moderno está agotado, que el multiculturalismo es un error garrafal, que el igualitarismo es una falsa bandera, que la globalización pierde a los pueblos, que los derechos humanos son un engaño pichanga, que la democracia liberal hambrea a los pueblos, que el progresismo socialdemócrata es un simulacro para explotar a los pueblos, que la dirigencia política internacional es un cuerpo altamente rentado por el imperialismo internacional del dinero y los lobbies mediáticos, que le fabrican sus discursos y si los dirigentes gremiales (no los políticos debemos buscar nuevas alternativas) pero sin UNIDAD es imposible.

Por eso me pregunto ¿UNIDOS O AMONTONADOS?



Ricardo Iglesias Sec. Gral. SEEN



Regional de Portuarios

La ITF realizó en Buenos Aires la Conferencia Regional de Portuarios para América Latina y el Caribe de la que participaron entre otros representantes del continente nuestro compañeros: Juan Carlos Schmid y Roberto Coria, Secretario General y Tesorero de la FeMPINRA. Entre los temas que se desarrollaron la Coordinadora Marítima hizo una presentación y explicó el proceso acordado por las presidencias de todas las seccionales de la ITF y por el Comité Ejecutivo para



contra la violencia.

También se trató todo lo inherente sobre seguridad de los contenedores.

En la Sección Vespertina de la jornada el cro. Schmid expuso sobre la situación global portuaria de nuestro país.

Finalmente los miembros de la ITF anunciaron públicamente el nombramiento del cro. Roberto Coria como vicepresidente regional del Comité Mundial de Portuarios de la ITF



la aplicación del programa del congreso de Sofía. Otro de los Items fue como influir en las compañías dominantes de la Industria y ganar poder en la Industria Portuaria. También se trató la problemática para responder a los desplazamientos geográficos y organizar nuevos puertos/ nuevos trabajadores/ as. Otro de los temas desarrollados fue la integración de las mujeres portuarias y la campaña de la ITF





QUERER

En 2013 quienes conformábamos el grupo de delegados de los gremios que realizan diferentes actividades portuarias en **Exolgan S.A.**, (S.E.A.M.A.R.A., AAEMM y SGyMGM) tuvimos la iniciativa de emprender una cruzada solidaria para dar ayuda a quienes sufrían, hasta entonces, una de las peores inundaciones en el país. Comenzamos con la idea de convocar a los trabajadores de la empresa y sus familias a colaborar con alimentos, ropa, colchones, artículos de limpieza o simplemente lo que pudieran, ya que cuando estas desgracias ocurren todo se vuelve de primera necesidad. Rápidamente fuimos recibiendo una enorme cantidad de donaciones y así es que nos comenzamos a pensar dónde destinarlos sabíamos que queríamos hacerlo de forma personal para que llegara a quienes estaban afectados realmente. Y aquí es donde la fortuna jugó su papel, ya que sin tener claro el destino, es que se nos ocurrió buscar en internet las zonas más afectadas del país, teléfonos de escuelas y hospitales para poder coordinar con ellos la recepción de todo.

Fue así que nos enteramos que “**El Soberbio**”, en la provincia de **Misiones**, era el lugar más afecta-

do por la enorme crecida del Río Uruguay. Luego de una serie de llamados con poca suerte, fue que pude contactarme con **Evandro**, maestro de la **Escuela N°836 bilingüe Aldea Jeju**, una escuela aborigen guaraní de la cual es el director y que alberga, educa y alimenta a 104 chicos.

Le expliqué cuál era el proyecto y quedamos que en aproximadamente un mes intentaríamos estar por sus pagos con todo lo recaudado. En confianza y luego de conocernos, **Evandro** nos confesó que ese llamado, creyó, era una más de las tantas promesas recibidas y una nueva frustración a sus ya innumerales esperanzas de ayuda.





ES PODER

Pero, obstinados y convencidos de que éste era el primer paso de un sueño que queríamos vivir, emprendimos viaje hacia el Soberbio, 1300 kilómetros nos separaban de algo que, nunca imaginábamos, nos daría una de las experiencias de vida más importantes de cada uno de los que viajamos.

Este primer viaje nos permitió cumplir claramente con lo propuesto, además de conocer a muchas personas que nos brindaron toda su hospitalidad y cariño, que nunca olvidaremos. Pero a la vez nos enfrentó a una realidad realmente muchísimo más preocupante de lo que creíamos: **chicos que caminan hasta 12 km para ir a clase, chicos que**

reciben su única ración de comida en la escuela, chicos descalzos, con frío, sin las mínimas necesidades cubiertas.

Y entonces cuando nos comprometimos un poco más, y en nuestro segundo viaje hablamos con **Ireneo Rodríguez**, profesor de la **Escuela Aula Satélite N°2 Escuela 120** del paraje “El Ceibo” y le propusimos construir una escuela nueva, de material, ya que la suya era muy precaria y los chicos sufrían mucho el frío y/o calor según la época del año. Con el visto bueno de este gran amigo comenzamos a realizar rifas y continuamos con colectas para juntar los fondos para este nuevo proyecto.

Finalmente el año pasado y con muchísimo esfuerzo de quienes colaboraron y de la comunidad de “El Soberbio” fue que pudimos inaugurar la nueva escuela tal como los chicos se merecían, y a partir de ello redoblar la apuesta. Pudimos con una, vayamos por otra, y así nació el proyecto de construir una nueva escuela ahora en el paraje **Cristal Aula Satélite N° 5** que, si todo termina como esperamos será inaugurada la primer semana de marzo de este año.

Redoblabemos nuestro esfuerzo, iremos por más,



AHORA

HISTORIA DE VIDA

estos chicos y esta sociedad nos necesitan e intentaremos, desde nuestro lugar y ante la ausencia de respuestas por parte del Estado, poder aportar para lograr una mejora en su educación y calidad de vida.

Los invitamos a visitar en **Facebook Campaña so-**

lidaria todos por Misiones y a colaborar con todo aquello que crean importante para esta causa.

Quienes integramos este grupo de trabajo somos: **Nora Cuculo, Alberto Ríos Marín, Ariel Sablic, Nahuel Barros, Ezequiel Ramos, Carlos Chauque, Carlos Almirón, Gastón González, Rubén**



Las dos caras en estas imagenes en el paraje “El Cristal” en unas de las escuelas que forman parte de esta nota. A la izquierda la escuela original; en el centro la referencia geografica; y a la derecha en pleno proceso de construcción. En la doble anterior mostramos también el ayer y el hoy de la escuela del paraje “El Soberbio” y la foto de apertura que documenta la presencia de los maestros en Buenos Aires.

Gongora, Augusto Larsen y César González.

“Sembremos fe y estaremos sembrando libertades; sembramos aliento y estaremos sembrando libertades; sembramos solidaridad y estaremos sembrando libertades”.



JAVIER LÓPEZ

**Secretario Adjunto del S.E.A.M.A.R.A.
Sub Secretario Gremial de la FeMPINRA**

LA FIESTA DE TODOS

Utilizamos exprofeso el título de la película que sirvió como simbolo para testimoniar el primer campeonato Mundial de fútbol que obtuvo la selección argentina en 1978.

Ésta que organizó la AAEMM en el campo deportivo “Los patos” para despedir el 2016 y darle la bienvenida a éste 2017 también fue... “La fiesta de todos”. Porque allí el presidente de la Obra Social de ese sindicato, Cro. **Luis Fiorenzo**, aprovechó la oportunidad (junto con los representantes de todos los gremios que en silencio realizaron y realizan esta acción solidaria, cuyos nombres figuran en el texto central) hizo público esta acción que enorgullece a toda la comunidad trabajadora.

Allí los maestros Fabián Evandro López, Héctor Da cuña e Irineo Rodríguez dieron a conocer la obra que están realizando.

El secretario General de la AAEMM, Cro. **Raúl Huerta**, aprovechó la oportunidad para anunciar una donación global que será llevada a las escuelas por los compañeros trabajadores de esta comisión y la invitación formal para que los alumnos que elijan los maestros puedan venir este año de visita a Buenos Aires, con todos los costos cubiertos.



Concientización



En la Sede Central de la FeMPINRA organizado por nuestras compañeras de la secretaria de Igualdad de Género y Oportunidades se realizó un taller de capacitación y concientización con psicólogas de la Asociación Civil La Casa del Encuentro, esta ONG se basa en tres pilares fundamentales: lo político, lo social y lo cultural.

Su visión es la construcción de un mundo basado en la igualdad de derechos, tratos y oportunidades para mujeres y hombres. También tienen como misión erradicar toda forma de violencia abuso y discriminación.

El principal objetivo es desarrollar asistencia, prevención, investigaciones, capacitaciones y propuestas con el fin de erradicar toda forma de violencia sexista.

Éste taller volvió a repetirse este año (como se observa en la foto al pie) en la Ciudad de Zárate.

Para asesoramiento y orientación comunicarse al 144 o al 137 y en todo el país al 911, personalmente para denuncias puedes dirigirte a Lavalle 1250



Acción Social y sindical

Paralelamente con la actividad gremial, el Sindicato participó activamente en acciones solidarias en este caso el comedor “Panza llena, corazón contento” ubicado en la ciudad de Campana con la donación de alimentos ropa y calzado.



Asimismo, y teniendo en cuenta el futuro movimiento del puerto de la provincia de Corrientes se está desarrollando la idea a través del secretario del gremio Héctor Rojas de armar una escuela de capacitación para priorizar la mano de obra con trabajadores locales.



Para la fiesta de navidad distribuyeron una caja con productos tradicionales para esa celebración a sus afiliados en Campana, Zárate, Lima, Las Palmas, Ramallo, Puerto Ibicuy, Concepción del Uruguay, Diamante, Chaco y Corrientes Capital.

Finalmente el 20 de enero y después de arduas gestiones se firmó el acuerdo con el ministerio de Trabajo para la reincorporación de los compañeros de las empresas Emport S.A y Sep S.A que habían perdido su relación laboral

Advierten por la presencia de buques sin tripulación nacional

“Hay una zona liberada”

La Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA), que conduce el también titular de la CGT. Carlos Schmid, manifestó ayer preocupación por la presencia de bandera liberiana realizando navegación de cabotaje nacional sin tripulación nacional, desobediendo las regulaciones argentinas y en clara violación al decreto 1010/2004.

Según comunicaron, esta situación ha sido transmitida a las cámaras empresariales, las autoridades administrativas y judiciales, denunciada ante el Organismo Internacional del Trabajo y la Organización de las Naciones Unidas.



ante normalización de las operaciones del SOMU”, el sindicato intervendrá este vaciamiento de protección de los buques”.



télam

Falta de control ante de bandera liberiana

LA FeMPINRA EN LIBERACIÓN DEL

*EL GOBIERNO EL TRABAJO DE

La Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA), que integran 17 gremios afines a esta actividad, manifiesta su preocupación por la presencia de buques de bandera liberiana que está realizando navegación, carga y descarga de cabotaje nacional sin tripulación nacional.

“Están liberado el mercado de cabotaje con buques que tienen que abarcar y volver, desobedeciendo las regulaciones argentinas y en clara violación al decreto 1010/2004”, afirma el secretario general Juan Carlos Schmid. .

Como secretario de prensa de la Federación sostengo que “si el gobierno nacional no protege el trabajo de los argentinos la consecuencia directa es que empiezan a proliferar este tipo de buques de bandera extranjera sin tripulación nacional”.

Y agrego: “se están flexibilizando de hecho y estableciendo una zona liberada, generando un precedente que pone en peligro los derechos de los marítimos argentinos, su fuente de trabajo, las normas y recursos previsionales del país”.

El reclamo de la FeMPINRA cuenta con el apoyo de los países miembros de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) que “tienen legislaciones similares a la de nuestro país”, y el de los gremios que forman parte de la Confe-

la presencia de buques sin tripulación nacional

ALERTA POR LA MERCADO DE CABOTAJE

NACIONAL NO PROTEGE LOS ARGENTINOS*

Diario POPULAR
MERCADO DE CABOTAJE

Marítimos están en estado de alerta

La Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (Fempinra), que reúne a diecisiete gremios y lidera el cotitular de la CGT, Juan Carlos Schmid, decidió el estado de "alerta" por "la ausencia de control ante la presencia de buques de bar

Globalports
DIA

Clarín

deración Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT).

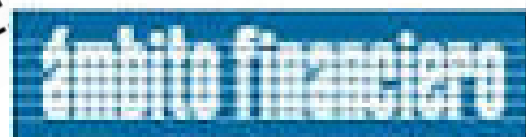
Esta situación ha sido evidenciada ante las cámaras empresariales, las autoridades administrativas y judiciales, y fue denunciada ante la Organización Internacional del Trabajo (OIT) por la violación de las normas internacionales del trabajo.

Hasta el momento, el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jorge Metz, quien es la autoridad nacional con injerencia directa en el tema no se ha manifestado al respecto. Por esta razón, desde este sector acusamos de que "la presencia de buques extranjeros sin tripulación nacional se da en plena connivencia con los funcionarios de gobierno".

Como hasta ahora no se ha conocido opinión o crítica al respecto, esperamos que el gobierno nacional tome cartas en el asunto".

Y, además exigimos "la urgente normalización y llamado a elecciones en el SOMU", ya que al estar intervenido el sindicato se produce este vaciamiento en la lucha de la protección de los puestos de trabajos.

Luis Héctor Rebollo
Secretario de Prensa
FeMPINRA



El Economista diario

LA CAPIT

Balance y perspectiva para este año

Ante la inminencia del año venidero, y dejando atrás el año 2016, nuestra Seccional Puerto Capital a la hora de realizar el clásico balance de rigor de la actividad gremial y portuaria, individualizó y analizó en reunión de Comisión Ejecutiva en pleno, muchos hechos positivos como negativos del año saliente, los cuales en nombre de la misma procederé en resumen a enumerar.

En primer lugar, todos sus miembros fueron contestes en que la oportuna decisión de que nuestra Seccional del Puerto Buenos Aires integre la FeMPINRA, dados los múltiples interrogantes que se nos presentaban acerca del futuro de nuestro puerto, como ser el pase del mismo a la Ciudad de Buenos Aires, la incertidumbre acerca de la renovación de las terminales en el 2019, la necesidad de obras urgentes para consolidar la operatoria del puerto de cara a los nuevos buques porta contenedores, y sobre todo asegurar la defensa de la estabilidad de las fuentes de trabajo de nuestros representados, hacía necesaria la integración a un bloque intergremial con intereses comunes para poder realizar acciones en conjunto.

Asimismo, no podemos dejar de señalar como hecho positivo que nuestra seccional hermana de la Provincia de Buenos Aires, también solicitó su incorporación a la federación, ambas secundadas con el apoyo de nuestros directivos nacionales Alberto Salom y Mirta Goñi.

Tras ser agraciados con la incorporación a la FeMPINRA, y destacando la gran satisfacción que nos causó en su momento que un Compañero Portuario con la trayectoria de Juan Carlos Schmid pasase a formar parte del Triunvirato de la CGT, el panorama que se fue presentando para nuestro puerto

a raíz de cierta actividad normativa, no pudo más que confirmar nuestros temores basados en las proyecciones de nuestros cuadros técnicos.

En efecto, entre “gallos y medianoches”, salió el dictado de la Disposición N° 97 E/2016 del Ministerio de Transporte, el cual modificó intempestivamente los límites terrestres, acuáticos y jurisdicción del Puerto Buenos Aires, en desmedro de su operatoria y de los ingresos de la Administración General de Puertos SE en su rol de administradora del mismo. Posteriormente, se dictó el Decreto 1064/2016, por medio del cual se autorizó a la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE), a “disponer y/o enajenar los inmuebles del ESTADO NACIONAL que se detallan en el Anexo”, dentro de los cuales se encontraba el edificio que la Administración General de Puertos SE actualmente detenta en Av. Ing. Huergo 431, surgiendo de los considerandos de la norma que el AABE desafectaba los inmuebles enunciados, del servicio al cual estaban asignados, en razón de “resultar innecesarios para la gestión a su cargo”, amen de recalcar que mantener “ociosos” los mismos “implicaría desatender intereses prioritarios del ESTADO NACIONAL” (sic).

Todo ello nos llevó sin más a requerir al actual interventor de la AGP, a que se defina una postura institucional urgente de parte de la institución, ya que todas estas normativas se contradecían con las misiones y funciones que la AGP SE detenta frente al Puerto Buenos Aires, que mal pueden ser tildadas de “ociosas”, y mucho menos considerarse desafectadas del servicio asignado, toda vez que dicho organismo debe administrar los bienes que le fueron confiados conforme la Ley N° 24.093, destinando y reinvertiendo los recursos que los mismos producen, a obras y proyectos relacionados con la

operativa y urgente expansión del Puerto Buenos Aires, expansión que lamentablemente y a estar a la reciente reducción de los límites terrestres y acuáticos del Puerto Buenos Aires, cada día surgen más sombras y duda sobre su futuro.

Afortunadamente la respuesta no se hizo esperar, pero solo parcialmente y en lo relativo a la situación del inmueble que es sede central de la AGP, ya que las autoridades respondieron nuestra nota interpuesta ante la MGESyA con número 4331-AGP-16, manifestando el Interventor Gonzalo Mortola que luego de varias reuniones con funcionarios del AABE estos le "...transmitieron que el edificio en cuestión NO se encuentra actualmente dentro de las prioridades de inmuebles a enajenar y/o disponer por dicha Agencia ya que el mismo no es ocioso y esta en estado operativo... Asimismo, se acordó que en el caso de que en un futuro se enajene... dicha Administración deberá otorgar a esta Empresa un edificio de similares o mejores características, a fin de que pueda cumplir acabadamente con las misiones y funciones que le competen a esta Administración General de Puertos SE y a quienes prestan funciones en él".

Por ende, y más allá de que la actual intervención nos manifestó que se encontraba abocada a encontrar "sustitutos" para el cercenamiento del espacio logístico producido al puerto por la Disposición N° 97 E/2016 del Ministerio de Transporte, lo cierto es que a la fecha esta Seccional comparte el estado de incertidumbre que tienen todas las organizaciones integrantes de la FeMPINRA, razón por la cual en lo relativo a este punto, nos encontramos en estado de alerta y movilización, porque somos conscientes que andan "pululando" muchos intereses inmobiliarios, muchos de ellos públicos a través de los medios informativos, y que los mismos de no ser frenados y/o morigerados, se dan y darán de bruces con la actual operativa ferropuertaria del Puerto Buenos Aires, en desmedro claro está de las fuentes de trabajo de muchos de sus trabajadores.

La lista podría ser mucho más extensa. Hemos durante el mes de agosto realizado en el plano estric-

tamente representativo sindical, una asamblea en sede central de la AGP en defensa de la carrera administrativa y el cumplimiento de un acuerdo salarial suscripto, pugnamos porque oportunamente se realice un llamado a cubrimiento de cargos vacantes conforme la letra de nuestro CCT N° 1020-08E, nos hemos opuesto al ingreso irrestricto de personal que viole el convenio colectivo, nuestros cuadros técnicos trabajaron y trabajan incansablemente asesorando a las autoridades para que la traza de la futura "Autopista ribereña" (Paseo del bajo) no perjudique a la operativa portuaria, etc. Resta ver a futuro que algunos puntos sobre los cuales aún no se alcanzó resolución, puedan solucionarse definitivamente, como también celebramos que la CGT cuya conducción integra nuestro dirigente Juan Carlos Schmid, haya dado un principio de solución al flagelo cuasi confiscatorio que implicaba la aplicación del mal denominado "impuesto a las ganancias" sobre el salario de los trabajadores.

Es por ello que nuestra Seccional Puerto Capital, manteniendo su Estado de Alerta y Movilización, se encuentra totalmente alineada con la conducción de la FeMPINRA, para en conjunto y a lo largo de este año 2017, poder llevar a cabo todas las medidas eventuales y necesarias en defensa de nuestro puerto y las fuentes de trabajo que el mismo genera, por lo que brindamos para que en este año entrante, prime la cordura y un verdadero diálogo entre las autoridades y los trabajadores a la hora de proyectar y/o implementar verdaderas políticas portuarias.



Dr. Gabriel Alejandro Preci
Secretario General
Seccional Puerto Capital
APDFA

Logros y expectativas

2016 fue un año en el que desde la Comisión Directiva de la Unión de Recibidores de Granos y Anexos de la República Argentina —URGARA— logramos materializar metas en las que trabajamos desde hace mucho tiempo.

En primer lugar, quiero destacar que, reconociendo el rol que nos toca en el cuidado de la salud de los trabajadores en su entorno laboral, iniciamos la capacitación de nuestros directivos y delegados en seguridad e higiene. Más de 140 personas asistieron a las conferencias brindadas en Rosario y Necochea por expertos en legislación y seguridad laboral. Paralelamente, realizamos inspecciones en las plantas de acopio y puertos para verificar que las condiciones de seguridad sean las ideales. De esa manera materializamos en acciones concretas lo que predicando hace años al denunciar las condiciones de trabajo en que nuestros afiliados desempeñan sus tareas. Dijimos ¡basta! frente a los accidentes que todos los años le cuestan la vida a personas.

También de manera orientada a velar por la seguridad de los trabajadores, es que trabajamos con el Departamento de Seguridad e Higiene en la redacción de condiciones y normas, a efectos de que sean sancionadas herramientas legislativas que establezcan regímenes diferenciales de jubilación anticipada para trabajadores en ámbitos portuarios y acopios. Buscamos generar un precedente para que, a través de un aporte diferencial, puedan financiarse los años de aportes que una persona que se jubila de manera anticipada deja de realizar.

Por otro lado, quiero resaltar las exitosas negociaciones paritarias que URGARA llevó adelante durante el año pasado cuando se alcanzaron aumentos que promediaron el 38% para las ramas de Acopio, Puertos y Control. En 2017 uno de nues-

tros objetivos es que nuestros afiliados puedan conservar su poder adquisitivo como en 2016, cuando los acuerdos firmados permitieron aumentos por encima de la inflación. Si bien las negociaciones fueron llevadas adelante en tiempo y forma, en este año esperamos resolver diferentes cuestiones con respecto a modificaciones necesarias en los convenios colectivos de trabajo.

Quiero, por otro lado, insistir y remarcar que no olvidamos las promesas hechas en campaña referentes a la eliminación del injusto impuesto a las ganancias, el cual consideramos un impuesto al trabajo. Nuestro compromiso es con los trabajadores, por ello no dejaremos de plantar bandera frente a las acciones que los perjudiquen independientemente del gobierno de turno.

Por esta razón y desde nuestro lugar dentro de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina —FEMPINRA— lucharemos por los derechos de cada uno de los trabajadores argentinos. Estamos convencidos de que la unión hace la fuerza y que cuando distintas organizaciones con objetivos en común se unen, nuestra voz se hace más fuerte.

El año que pasó ha sido muy positivo, en el sentido en cómo se han relacionado las distintas organizaciones que componen la FEMPINRA. Desde la incorporación de URGARA a la Federación encabezada por Juan Carlos Schmid notamos como se han articulado los reclamos y el trabajo mancomunado de manera que todos han contribuido desde su lugar en la lucha por los derechos de los trabajadores.

Asimismo, no puedo dejar de mencionar el importante trabajo llevado adelante desde URGARA en la recuperación de trabajadores encuadrados erróneamente en otros convenios colectivos de trabajo.

Una de nuestras principales premisas es el respeto por el ámbito de influencia de cada gremio. Es por ello que espero que todos comprendan cuál es el de URGARA ya que cada día recuperamos trabajadores que deben encuadrarse dentro de los convenios colectivos de trabajo que representamos.

Por último, no quiero dejar de destacar otros avances llevados adelante en 2016 como la finalización del proceso de recuperación de la Obra Social de Recibidores de Granos y Anexos —OSRGA— que redundara en nuevos beneficios para nuestros afiliados; la readecuación de instalaciones de nuestra sede en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para que el Centro de Formación Profesional de Recibidores de Granos —CEFORGA— pueda capacitar a más personas; la remodelación del Hotel que URGARA posee en Mar del Plata y la puesta en valor de la sede de la Seccional Bahía Blanca.

Durante todo el 2016 actuamos en consecuencia con nuestros ideales trabajando para mejorar la calidad de vida de nuestros compañeros para que en cada uno de sus lugares de trabajo se respeten las condiciones y legislaciones correspondientes. Consideramos que nuestra principal obligación es con nuestros afiliados.

Que quede claro: esta Comisión Directiva y cada uno de los delegados de URGARA va a defender cada puesto de trabajo, un salario justo y las condiciones laborales que se merecen todos los trabajadores.

Espero que 2017 sea un año de crecimiento no sólo para el gremio, sino también para todo el movimiento obrero en su conjunto, en el que la seguridad en el entorno laboral sea mayor y nos constituamos en plenitud como el motor que mueve al país.



Alfredo Hugo Palacio
Secretario General
URGARA



Nuestro cambio se debió pura y exclusivamente a la necesidad de *aggiornarnos* a los tiempos que corren y utilizar las herramientas adecuadas para el mejoramiento de la comunicación en el lugar exacto y en el momento justo.

El diseño de ésta revista y la variedad de contenido hacen que desde lo periodístico con la histórica colaboración de nuestro compañero “**El Perro**” Mena hayamos podido concretar el giro de 180 grados -a partir del **Informe de Prensa** diario con todas las noticias gremiales que recibe via internet cada uno de los gremios de la **Federación**- que la actualidad informativa estaba reclamando y a ello le sumamos en la segunda mitad del 2016 la impronta de **Gonzalo** a quién le delegamos la responsabilidad de aplicar toda la tecnología que fuera necesaria para poder optimizar nuestro universo comunicacional. Es así que en primera instancia, **Gonzalo** rediseñó nuestra página web a los efectos de que en cualquier lugar del globo terráqueo quien quisiera informarse del día a día de la **FeMPINRA** pudiera hacerlo simplemente ingresando a

www.fempinra.com.ar

y no contentos con esto también incorporamos el Twitter **@FeMPINRA** para que todos los integrantes de esta familia pudiésemos estar informados al segundo e intercambiar opiniones con el resto de los seguidores. Para completar la trilogía basta con que -quien lo crea oportuno y conveniente visite el **Facebook de la FeMPINRA** y se enterará “al toque” a través de las fotos y el texto explicativo de la actualidad de la **Federación Marítima y Portuaria de la Industria Naval de la República Argentina**. Seguimos avanzando, sabemos que la luz está al final del camino, pero ésta **Secretaría de Prensa** no mide la distancia y no repara en el recorrido. Solo avanza.... como la **FeMPINRA**



Luis Héctor Rebollo
Secretario de Prensa

Día del Marino Mercante



El Centro de Patrones realizó su tradicional celebración del 25 de noviembre –esta vez en su campo recreativo de La Reja– donde se festejó además el 60° Aniversario del sindicato, con la alegría de los logros obtenidos en 2016.

Con gran concurrencia de afiliados y sus familias, autoridades, jubilados y empleados del Centro de Patrones –y de la Obra Social Patrones de Cabotaje de Ríos y Puertos–, se celebró el 25 de noviembre de 2016 el Día del Marino Mercante, haciendo honor al 60° Aniversario de la Institución. La Comisión Directiva decidió festejar este día tan especial por primera vez en un predio propio; y el lugar elegido fue la Quinta “La Atalaya”, adquirida por el Centro de Patrones en 2015.

Así, más de 200 personas disfrutaron de un día al aire libre y compartieron un asado en el predio ubicado en La Reja, Moreno. El Secretario Adjunto Cap. Jorge Bianchi –quien ofició de maestro de ceremonias–, ofreció junto al Secretario Gremial Cap. Mariano Moreno y el Secretario del Interior Cap. Walter Ramírez unas cálidas palabras de bienvenida. El Secretario de Turismo y Recreación Rafael Albornoz entregó un pergamino a Luis Alfonso Bazán, Secretario General del Centro de Patrones entre 1974 y 1979, en reconocimiento a su trayectoria. También se homenajeó con un presente a aquellos jubilados con más de 35 y 54 años de afiliados.

Se destacó el rol de la Juventud del Centro de Patrones, y de la importancia de que cada vez más jóvenes se acerquen y participen de las actividades del sindicato. Más tarde, se dio paso a la entrega de premios del Concurso de Fotografía 2016, y al show del músico Richard Santos, quien fue el encargado de animar el baile.

Con la llegada del Secretario General, Cap. Julio González Insfrán, se procedió a realizar las esperadas rifas, cuyos premios fueron una Moto CG 125, un TV Led, una estadía en Hotel Ribera Sur Mar del Plata y una en la hostería “Los Algarrobos” de Tanti. El Cap. González Insfrán invitó a todos a levantar sus copas y realizar el brindis por el Día del Marino Mercante, con la presencia del Dip. Nac. Gustavo Martínez Campos, invitado de honor, quien destacó el rol del Secretario General y la Comisión Directiva del Centro de Patrones como padres de los proyectos de ley presentados en el Congreso para la marina mercante y la industria naval.

Con los 60 años de la constitución del Centro de Patrones se celebraron además los últimos logros, como la incorporación reciente de buques a la flota fluvial argentina –20 a la fecha del encuentro, con cuatro empujes más en marcha–, todos tripulados por nuestros afiliados. Hubo más motivos para celebrar, como la creación del CEFOCAPEMM, la Mutual y el hecho de que la reciente media sanción de las leyes de Marina Mercante e Industria Naval en la Cámara de Senadores –tal vez el mayor logro político del año que pasó– establece además que los francos compensatorios de los trabajadores no serán gravados por el Impuesto a las Ganancias.

Congreso de la Juventud

Durante el 16, 17 y 18 de noviembre de 2016, se llevó a cabo el I Congreso Nacional de Juventud del Centro de Patrones en sede de la CATT, que representó la primera actividad nacional conjunta donde participaron más de 60 jóvenes de todas las delegaciones del país y de diversas actividades de cada sector.

Las autoridades del Centro de Patrones, encabezada por el Secretario General, Cap. Julio González Insfrán, el Secretario Adjunto Cap. Jorge Bianchi, el Secretario Gremial Cap. Mariano Moreno y el Secretario del Interior Cap. Walter Ramírez, expresaron el total y completo apoyo de la Comisión Directiva y de sus delegados al Congreso de Jóvenes y resaltaron la importancia de la capacitación para la formación de cuadros y el recambio generacional, no sólo para el futuro, sino también para enfrentar las luchas del presente. Cada delegación colaboró con la coordinación del evento e instaló una nueva modalidad de comunicación con los jóvenes, fomentando la participación de los afiliados interesados en la capacitación y la participación gremial.

Durante los talleres de herramientas sindicales, se abordaron temáticas sobre normativas jurídicas del derecho laboral y convenios colectivos de trabajo, se presentó el Programa de Prevención y Tratamiento de Consumos Peligrosos y se analizaron conceptos y normativas legales de liquidación de sueldos.

Durante la última jornada se dio inicio al Primer Plenario Nacional de Jóvenes, presidido por los compañeros Pedro Díaz, Nahuel Pedroso y Sergio Coutiño, quienes realizaron una reseña desde los inicios de la Juventud del Centro de Patrones en 2010 hasta la actualidad. La Of. Fluv. Cinthia Díaz, expuso sobre los espacios interinstitucionales de Juventud en los que el Centro de Patrones participa, tales como ITE, CGT, CATT y FeMPINRA. También participaron los compañeros Juan Pablo Brey (Juventud CGT), Luis Velazquez (Juventud Camioneros) y Fernando Perrone (Juventud FeMPINRA).

En este marco de fraternidad, se realizó la apertura para la elección de los nuevos representantes de la Juventud, acto que dio reconocimiento a los compañeros que trabajaron arduamente para el crecimiento del espacio en todo el país, quienes pudieron conocerse entre sí y compartir experiencias enriquecedoras y exponer la situación de cada sector. Se prevé que este congreso se lleve a cabo en el interior del país a lo largo de 2017.



Reconocimiento a la primera Baqueano del Centro de Patrones



En el marco de la tradicional Cena de Fin de Año de la Delegación Colón del Centro de Patrones, realizada el 17 de diciembre de 2016, el Sec. General Cap. Julio González Insfrán, el Sec. Gremial Cap. Mariano Moreno, el Sec. del Interior Cap. Walter Ramírez y el Delegado de Colón Sergio Berthet, entregaron una distinción a la Oficial Fluvial María Magdalena Álvarez, a modo de reconocimiento a su compromiso y dedicación, por ser la primera afiliada en alcanzar el título de Baqueano del Río Paraná.

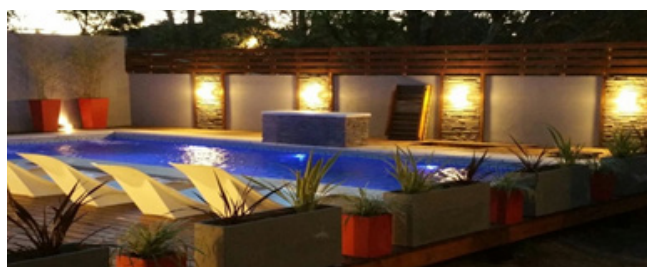
María Magdalena Álvarez, oriunda de San José, a 8 km de la ciudad de Colón, Entre Ríos, se desempeñó como marinera hasta alcanzar el título de Oficial Fluvial a finales de 2011. Desde entonces, realizó tareas a bordo de buques areneros, remolcadores de puerto y empujes. En 2016, luego de rendir numerosos exámenes, se convirtió en la primera Oficial Fluvial afiliada al Centro de Patrones en obtener el título de Baqueana del Río Paraná.

El Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo, continúa fomentando la capacitación y la integración de la mujer en el ámbito fluvial, en pos del crecimiento profesional de sus afiliadas, para que adquieran el nivel de competencia que demanda la actividad a bordo de los buques que navegan nuestros ríos.



Marchas Ley de la Marina Mercante e Industria naval y CGT

En el mes de noviembre los días 16 y 18 la A.A.E.M.M. dice presente en las calles con la ley de la Marina Mercante e Industria naval y la convocatoria de CGT



HOTEL MARITIMO

Con mucho esfuerzo se logró dar mejor confort a nuestro afiliados en las ampliaciones del Hotel Marítimo, que aparte de su comodidad hoy cuenta con sauna, quincho completamente nuevo, solárium y la ampliación de la pileta



Muchos hechos y pocas palabras

En esta muestra fotografica la AAEMM ofrece un relato del último bimestre de todas las acciones que fueron desarrollando inherentes a su actividad gremial y social



DIA DEL MARITIMO MUNDIAL

En el mes de septiembre la A.A.E.M.M., con la representación del compañero Marcelo Zabala se hizo presente y fue protagonista en el DIA MUNDIAL DEL MARITIMO, organizado por ENAPRO Y PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.



ITF

En el mes de noviembre la ITF organizo una jornada de capacitación en él, país hermano de Colombia, donde se trataron temas como logística, empresas multinacionales y como tratar de importar nuestro modelo sindical al mundo

La A.A.E.M.M. (Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante) en conjunto con los compañeros de S.E.A.M.A.R.A. (Sindicato de Apuntadores Marítimos) y A.S.F.A. (Asociación Señaleros Ferroviarios) fueron protagonista de las jornadas



BUQUE BUS

En el mes de octubre la Comisión directiva nacional de A.A.E.M.M. , convoco a un sector de la empresa Buque Bus , donde se charló de las distintas problemáticas del sector , acordando estrategias de trabajo y agradeciendo a los compañeros por el compromiso



Transportes navales

En el mes de noviembre nuestra Amada A.A.E.M.M. por los compañeros de Transportes Navales , fue un jornada histórica donde por primera vez , la comisión Directiva , los trabajadores y la cúpula de comande de Transportes Navales , compartieron un almuerzo de trabajo y compromiso mutuo



COMUNICACIÓN SINDICAL, UNA HERRAMIENTA ESTRATÉGICA

Los sindicatos en la Argentina son esencialmente “peronistas” y la comunicación fue un eje clave en el aparato gremial para su desarrollo político. Ya a mediados del Siglo XX el Presidente Perón tenía claro el rol de la comunicación: la primera transmisión de televisión –en 1951- se llevó a cabo bajo una política estatal desarrollada por el gobierno.

Pasaron más de 60 años y ya entrado en el Siglo XXI ningún dirigente gremial no se imagina un conflicto sin los medios de comunicación. Hoy, más que nunca, el conflicto no existe si no aparece instalado en los medios. Nadie en una organización sindical duda que los medios de comunicación son determinantes no solo para cualquier conflicto sino también para ganar una elección imposible.

La novedad en esta segunda década de este siglo tiene que ver con la profesionalización de la comunicación y, por supuesto, con la introducción de las tan mentadas redes sociales, un nuevo hábitat para todo dirigente que pretenda ser influyente hacia dentro y fuera de cualquier gremio.

Poco a poco vamos viendo como aquellos dirigentes amantes del bajo perfil dejan de ser tan poderosos como en otros tiempos donde desde su búnker dirigían los destinos de propios y a veces de extraños también. En estos días en los que la vorágine de las noticias suben y bajan temas de un minuto a otro, la dirigencia sindical sostiene sus mensajes y su idea dando a conocer sus logros y, por supuesto, también sus luchas, esas que suelen ser banderas eternas y sin duda esa otras que están por venir.

Pero no hay que confundir: a los gremialistas no les importa tener buena imagen. No les modifica en nada tener un bajo nivel de aceptación ante la opinión pública. Pues esto no les impide constituir su lugar de poder: ocupar el centro de escena entre los trabajadores de su sector y entre otros dirigentes con sus mismos objetivos.

Los gremios, la sociedad y los medios

Los gremialistas acompañan la evolución de la sociedad, pero no trabajan para tener una buena imagen como los políticos que viven obsesionados por las encuestas. Ellos se miden por otros parámetros. Lo que les interesa es la percepción que tienen los trabajadores de su lugar como representantes genuinos de sus intereses y derechos.

Hoy los sindicalistas cuando llegan al poder además de establecer un buen grupo de construcción de poder, se asesoran con un grupo técnico de abogados y, de ahora en más y para siempre, un equipo profesional de comunicación.



Diego Serrano



CONGRESO MARÍTIMO EN CUBA

La Habana, fue la ciudad que eligió la ITF para realizar la Conferencia Regional de la Sección de Gente de Mar.

Varios compañeros de los gremios participaron del mismo a saber: nuestro secretario de Interior, **Daniel Amarante**, y **Rafael Vázquez**, por el SGyMGM, **Jorge Aruto**, por DRAGyBAL, nuestro secretario de Pesca, Capitán **Jorge Bianchi**, por el SPyOPyCM, nuestro secretario de Relaciones Institucionales, **Horacio Domínguez** y **Eduardo Mayotti** por CJyOMN, nuestro secretario de Internacionales, **Ricardo Iglesias** y **Leandro Montero** por el SEEN.

Entre los temas ejes que monopolizaron la reunión se destacaron el de la Hidrovía, el de la tripulación con bandera de conveniencia con países limítrofes y la política de vaciamiento de Mercks

Entre los disertantes argentinos hicieron uso de la palabra, **el Capitán Bianchi** y **Daniel Amarante**.

Este último tomando, de alguna manera, la opinión global de nuestra representación ex-

puso sobre la actualidad de los trabajadores portuarios argentinos, la media sanción de la Ley de Marina Mercante por el Senado de la Nación y la complicada situación de los depósitos fiscales por la falta de políticas claras por parte del Estado.

Los representantes de Brasil y México adhirieron a esta postura.

Finalmente otro de los temas tratados que nos concierne directamente es el del vencimiento de las licitaciones en el 2019 y la falta de un horizonte que nos permita avisar una resolución optimista -anticipada- frente a esta situación que se avecina.



SINDICALISMO

Los amantes y adláteres de los rebrotes conceptuales, idénticos en el Verbo y lo semiótico y con matices -según sus pertenencias- insisten en profetizar a través de los años la imprescindible abstención política de los trabajadores. Nada más irreal.

Historiadores, “filósofos”, sociólogos, ensayistas y políticos adscriptos a esa “corriente de pensamiento” particular continúan sectorizando el rol del sindicalismo en la comunidad. Ese bagaje ideológico-cultural procuró y procura plasmar el convencimiento absoluto del “pernicioso peligro y desnaturalización democrática” que supone extender a la vida política la pertenencia gremial.

A excepción del justicialismo, aunque desorganizado y quizá amorfo o vacío hoy de directrices liminares, ningún partido -si es que lo hay- pudo integrar de forma masiva y orgánica a lo largo de la historia al movimiento obrero en la tarea política. Ello reviste especial trascendencia para interpretar el fenómeno justicialista, sus consecuencias y, en definitiva, su futura reorganización en aras de concreciones históricas aún irresolutas.

Los cuerpos orgánicos de las organizaciones gremiales tienen el derecho natural de adherir a un partido político determinado. También los trabajadores que las integran y nutren. Una sofisticada y pretérita justificación histórica opina lo opuesto. Es indudablemente trascendente la consolidación del movimiento obrero en una organización única, unido en lo conceptual y de forma pragmática clarificado respecto de sus objetivos. Pero no es menos importante la función política que debe tenerlo como protagonista. Es preciso aventar preconceptos para inhumar todo tipo de dudas marchitas o de temores siempre infundados.

Son numerosos los protagonistas políticos que acribillan con maravillosas metáforas lo oídos societarios y puntualizan la inconveniencia y ausencia de ética para la función gremial que supone su participación en una organización partidaria. El planteo, aunque caprichoso y antisocial, no deja de ser coherente.

Hubo un tiempo casi artificial que caracterizó el accionar y la vida sindicales. La indefensión general y la inorganicidad metodológica frustraron todo intento reivindicativo, más allá de las preca-

rias condiciones político-sociales existentes.

Más aún, hasta poco antes de 1943 convivían en el país dos centrales obreras: la CGT 1 y la CGT 2. De forma previa, proliferaron los grupos anarquistas, socialistas, comunistas y anarco-sindicalistas, relacionados con una ideología particular y atentos a las indicaciones y órdenes del cuartel partidario. La casi totalidad de los asistentes a los congresos sindicales de la época escuchaba las marchas internacionales y postulaba programas paralelos a los de sus mentores ideológicos. La consecuencia práctica fue obvia, es decir, total anarquía y debilidad gremial e intrascendencia de la lucha reivindicativa.

Pero ocurrió y esa fue la historia. Por lo que no se comprende la negación a la adhesión partidaria mayoritaria posterior de los trabajadores al justicialismo, a excepción de que esa metamorfosis -que partió en dos la historia gremial y política- merezca luego de más de 70 años un repudio solo fundado en el sentimiento de rechazo epidérmico ante la inhumación definitiva de lo precedente.

Lo anterior tiene su historia. El capitalismo liberal se instauró luego del estallido revolucionario en Francia, sucediendo como sistema al feudalismo. Una de las trascendentes consecuencias de la toma de la Bastilla, en 1789, y de la posterior institucionalización de la Revolución, fue la génesis de los partidos políticos. El problema no fue el nacimiento de la partidocracia sino su absoluta y total inoperancia.

La organización partidaria fue de forma paulatina constituyéndose en mera herramienta electoral. Algunos sectores gremiales participaron de manera alegre en ese nuevo modelo político. Así cobró cuerpo el llamado sindicalismo amarillo. En la Argentina, ese molde se reflejó en parte hasta bien entrado el siglo XX, si bien justo es rescatar el valor de las luchas obreras históricas.

Las organizaciones sindicales nacieron como corporaciones en la etapa medieval conocida como “oscurantismo”, cuando el saber se refugiaba junto a los altares y el clasicismo griego preparaba su estruendoso retorno en el Renacimiento. Luego, esas primeras mancomuniones de artesanos dieron paso a los gremios trabajadores.

y

POLÍTICA

El progreso se verificó de forma principal con el estallido de la inglesa Revolución Industrial. El monopolio de la producción y las expolidadoras condiciones de trabajo amalgamaron las necesidades e inquietudes de los sufridos operarios fabriles de la época.

Ello constituyó una reacción al sistema, en la práctica vigente desde mucho antes del advenimiento capitalista, que trajo consigo entre otras cosas la máquina y la empresa. La situación de indefensión también empujó a los trabajadores a forzar su participación política. El grado de concientización alcanzado en las masas europeas -después trasladado a América Latina, en la cresta de la ola inmigratoria-, motorizó en el continente esa inserción sindical en la actividad. Pero transcurrieron aún décadas enteras e intensas antes de que fuese plasmada. En política, un arte todo de ejecución, como en cualquier otra actividad humana, juegan poderosos intereses. El sindicalismo no puede permanecer indiferente a esa realidad desde el momento que la dinámica coyuntural afecta sus propios objetivos.

El justicialismo supo ser un gran movimiento nacional -no político- y con doctrina propia. Esa fue la razón de la machacante prédica liberal durante décadas, opuesta siempre a la participación obrera en política. Esa ideología continúa aún profetizando la necesidad de esa marginación para recluir al movimiento obrero en la atención excluyente del salario.

La marginación sindical a su "natural" mapa de acción representa una concepción doctrinaria que no refleja a las comunidades hispanoamericanas. El continente es subdesarrollado porque aún es dependiente. Ningún análisis político puede abandonar esa realidad, a menos que procure ocultarla o desfigurarla.

En ese contexto y, ante esa realidad, el movimiento obrero desarrolla su accionar reivindicativo en determinada organización política. Es decir, de esa obligada necesidad de participación a la elección partidaria para hacerlo hay solo un pequeño paso. La reiterada ratificación de la negación de la participación política sindical reengendra otra vez una vieja antinomia. Reproches y críticas fluyen. Pero los trabajadores no pueden ser prescindentes. Ello

sucedía hace exactamente setenta años, cuando eran ignorados y mantenidos al margen del proceso de la evolución.

La mayoría sindical continúa siendo justicialista. Y no es casual. El liberalismo económico -con tajante aplicación práctica en su faz política, aunque se procure dividir la supuesta dualidad-, impulsa lo contrario por una cuestión de supervivencia.

Un movimiento obrero único, fuerte y sumergido políticamente en la elaboración e instrumentación de un proyecto nacional común a la mayoría de los argentinos significaría una realidad que aniquilaría de cuajo el liberalismo opuesto a sus intereses.

No obstante la remanida andanada de misiles liberales y otras yerbas, el movimiento obrero debe profundizar su participación política. Ello contribuirá a su salud y facilitará una salida a la coyuntura nacional y partidaria. Atravesó durante casi toda su historia un constante proceso de rupturas y desavenencias.

La Confederación General del Trabajo (CGT) nació el 27 de septiembre de 1930 por un acuerdo entre socialistas y anarquistas, a quienes luego se sumaron comunistas, y fue producto de la unificación de la Unión Sindical Argentina (USA) -continuadora de la FORA del IX Congreso- y la Confederación Obrera Argentina (COA), con mayoría socialista.

Se asentó en gremios de rama como la Unión Ferroviaria (UF) y La Fraternidad y fue convirtiéndose en CGT única frente al reducido protagonismo de la anarquista FORA del V Congreso. Los principales dirigentes de la época fueron Luis Cerutti -primer titular hasta 1936, cuando asumió José Domenech, ambos de la UF-, el mercantil Gabriel Borlenghi y el municipal Francisco Pérez Leirós.

La central obrera nació para inhumar los conflictos internos, las divisiones y las fragmentaciones, aunque apenas cinco años después, en 1935, se partió para dar vida a la CGT Independencia -socialista y comunista- y a la CGT Catamarca -anarquista-. Dos años después, la última refundó la Unión Sindical Argentina.

En 1942 reapareció la división y la ruptura y se conformaron la CGT 1, dirigida por el socialista Domenech, que nucleó a los estratégicos sindicatos ferroviarios, y la CGT 2 del también socialista Pé-

rez Leirós, que agrupó a los gremios comunistas y a algunas importantes entidades socialistas, como la de comercio.

El desembarco del coronel Juan Perón en la Secretaría de Trabajo, el 27 de noviembre de 1943, unificó a la central obrera, que abandonó las tradiciones socialista, comunista y anarquista.

Su triunfo electoral, en febrero de 1946, cambió el perfil de la CGT. La central obrera se convirtió en la columna vertebral del justicialismo. El socialista mercantil Angel Borlenghi fue designado ministro del Interior y Juan Bramuglia, abogado de la Unión Ferroviaria, a cargo de la cartera de Relaciones Exteriores.

El año 1955 -el verdadero golpe que los liberales olvidan- determinó el primer punto de inflexión. La CGT, intervenida y proscripta, participó en la "Resistencia" y, en 1957, en la creación de las 62 Organizaciones Gremiales Peronistas -represión incluida-, desde siempre el brazo político de la central obrera.

El derrocamiento del radical Arturo Illia, en junio de 1966, provocó una nueva ruptura en la CGT ante la irrupción de la dictadura de Juan Carlos Onganía. Las profundas divisiones generadas por ese golpe de Estado determinaron la génesis de la CGT de los Argentinos, liderada por el gráfico Raimundo Ongaro.

Esta central tuvo un importante rol en el Cordobazo, en 1969 -mientras continuó funcionando la CGT tradicional- y, desde allí, surgieron hombres como el lucifuercista Agustín Tosco.

El estallido castrense dividió el movimiento obrero. Reinaba el sector de "El Lobo" Augusto Vandor y, por otro lado, nacieron nucleamientos no dialoguistas opuestos a la posibilidad de aceptar que en el país existiera un peronismo en ausencia del General.

Las profundas diferencias se mantuvieron y, en 1968, Ongaro constituyó esa CGT de los Argentinos, asentada en las regionales industriales siderúrgicas y mecánicas, entre otros sectores.

Otro punto de inflexión sindical fue el golpe de 1976. La central adoptó dos posturas diferenciadas que provocaron una nueva división entre la CGT Azopardo y la CGT Brasil, que permitió el rutilante surgimiento y accionar del cervecero Saúl Ubaldini.

Fue intervenida y disuelta. Se organizó en dos sectores: el opositor Grupo de los 25, que dio paso a la

Confederación Unica de Trabajadores Argentinos (CUTA) y a la CGT Brasil, y la dialoguista Confederación Nacional del Trabajo (CNT) y la CGT Azopardo.

El regreso de la democracia, en 1983, permitió la reunificación. Fue apenas un sueño. El gobierno de Carlos Menem, surgido en 1989 como consecuencia de la brutal crisis hiperinflacionaria, decidió frenar el ímpetu ubaldinista y provocó una nueva ruptura.

La CGT se dividió entre la San Martín del mercantil Guerino Andreoni y la Brasil de Ubaldini, respaldado por el metalúrgico Lorenzo Miguel y el petrolero Diego Ibañez, entre diversos gremios. Hugo Moyano, Juan Palacios y Julio Piumato crearon el Movimiento de los Trabajadores Argentinos (MTA). Algunos sindicatos luego decidieron escindirse para dar vida a la Central de Trabajadores de la Argentina (CTA) de Víctor De Gennaro.

En realidad, el movimiento obrero se dividió entonces en cuatro grupos diferenciados: el que respaldó de forma total a Menem (Luis Barrionuevo); el que propuso negociar sin enfrentar al presidente de manera abierta; el que planteó una férrea oposición sin romper la CGT (el MTA) y el que propuso la resistencia total creando otra central (la CTA estatal y docente), hoy dividida en dos frentes.

Toda una historia de divisiones y, a la postre, de reencuentros. En síntesis, los trabajadores deben consolidar su reencuentro para participar definitivamente en la mesa de las grandes decisiones políticas nacionales por su salud, la del país y la del peronismo.

Lo contrario es sinónimo de involución a épocas remotas, superadas definitivamente hacia octubre de 1945.



Periodista invitado
Adolfo Rocasalbas
Especialista en temas gremiales

SINDICATO DE ELECTRICISTAS Y ELECTRONICISTAS NAVALES

Av. Juan de Garay 1900 -CP C1256AAN- Tel: 4305-0458/5973

ASOCIACION ARGENTINA DE EMPLEADOS DE LA MARINA MERCANTE

Bartolomé Mitre 3776 - CP C120AAT- Tel: 4981-8181

SINDICATO DE GUINCHEROS Y MAQUINISTAS DE GRÚAS MÓVILES 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 C1102AAP - Tel: 4302-4640/9650

SINDICATO DE ENCARGADOS APUNTAADORES MARÍTIMOS Y AFINES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

México 2183 1ro "A" - CP 1222ABG - Tel: 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 C107AAX- Tel: 4300-2920/4612

SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES Y SERVICIOS DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Juan de Dios Filiberto 914 - CP C1162AAB - Tel: 4301-7067/7697

SINDICATO DE CONDUCTORES NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Pinzón 281 Piso 1° - CP C11161ACE - Tel: 4362-0880/0080

SINDICATO DE PATRONES Y OFICIALES DE PESCA Y DE CABOTAJE MARÍTIMO

Bolívar 424/30 5° Piso - CP C1066AAJ - Tel: 4342-3505/4080 y 4331-1204

SINDICATO FLOTA PETROLERA E HIDROCARBURÍFERA

Rivadavia 869 Piso 2° - CP C1016ABH - Tel: 4342-1941/ Fax 4343-7878

CENTRO DE JEFES Y OFICIALES MAQUINISTAS NAVALES

Libertad 1668 - CP C1016ABH- Tel: 4815-3102

SINDICATO PORTUARIO ZONA NORTE

Av. Cazón 794 - Tigre (Pcia. De Bs.As.)- Tel: 4731-4458

SUPA BAJO BELGRANO Y DELTA PARANÁ

Bernardo de Irigoyen - Zárate (Pcia. De Bs.As.)- CP 2800- Tel: 011-60985012

FeMPINRA SEDE SAN PEDRO

Belgrano 640 (Pcia. De Bs. As.) CP 2930- Tel : 03329-439483

ASOCIACIÓN DE PERSONAL DE DIRECCIÓN DE FERROCARRILES ARGENTINOS, ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y PUERTOS ARGENTINOS

Av. Ing. Huergo 431 PB -C1107AOE- Tel: 4343-1040

UNIÓN RECIBIDORES DE GRANOS Y ANEXOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Av. Belgrano 510 P.5° -C1092AAS- Tel: 4331-0865/4342-4727

SINDICATO DE TRABAJADORES DE TALLERES Y ASTILLEROS NAVALES

Pinzón 215-CP 1161- Tel:20513243

G
R
E
M
I
O
S

Q
U
E

I
N
T
E
G
R
A
N

L
A

F
e
M
P
I
N
R
A

FeMPINRA



www.fempinra.com.ar

UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS

FEDERACIÓN MÁRITIMA PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (FeMPINRA)

Sede Central: Combate de los Pozos 235

Tel: 4951-9445/9642

Email: fempinrarebollo@yahoo.com.ar

fempinra@live.com

Redes Sociales: Twitter @fempinra / Facebook: FeMPINRA

Secretaría de Prensa y Difusión

México 2183 2° piso (C1222AAG) Capital Federal

Tel: 4941-8327 / FAX 4941-8264