



FEMPINRA

ABRIL 2009

PLENARIO NACIONAL DE DELEGADOS



**ACUERDO
PARA LA PAZ
SOCIAL**



UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS



CONSEJO DIRECTIVO CENTRAL

(Período 2008 – 2012)

CAYO AYALA
Secretario General

JUAN CARLOS SCHMID
Secretario Adjunto

ROBERTO CORIA
Secretario de Finanzas

JOSE GIANCASPRO
Secretario de Interior

ENRIQUE VENTURINI
Secretario Internacional
VICTOR RAUL HUERTA
Subsecretario Internacional

LUIS HECTOR REBOLLO
Secretario de prensa
RICARDO BOGLIANO
Subsecretario de Prensa

EDUARDO VILLAVERDE
Secretario Gremial
DANIEL AMARANTE
Subsecretario Gremial

JUAN CARLOS AVALOS
Secretario de Actas y Turismo

JUAN CARLOS PUCCI
Secretario de Asuntos Marítimos y Fluviales

JORGE BIANCHI
Secretario de Organización

DANIEL OCAMPO
Secretario de Acción Social

JUAN MANUEL COLICINIO
Secretario de Seguridad, Salud y Medio Ambiente Laboral

DANIEL LEWICKI
Secretario de Formación Profesional
NICOLAS JUAN WARZEL
Subsecretario de Formación Profesional

ARIEL DELGADO
Secretario de Asuntos Portuarios y Vías Navegables

JUAN SPERONI
Secretario de la Industria Naval

SERGIO CIVES
Secretario de Derechos Humanos

JORGE FRIAS
Secretario de Pesca

ARIEL JESUS RAIMUNDI
Secretario de Relaciones Institucionales

VOCALES

Titular Primero: RICARDO IGLESIAS
Titular Segundo: LUIS FIORENZO
Titular Tercero: LEONARDO SANTOS

Suplente primero: ANTONIO IVALDI
Suplente Segundo: LAURA AMORES
Suplente Tercero: OSVALDO GIANCASPRO

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Miembro Titular Primero: ANA IRMA CORTEZ
Miembro Titular Segundo: JOSE GONZALEZ
Miembro Titular Tercero: JORGE FEDENZUC

Miembro Suplente Primero: NESTOR OSCAR LANGO
Miembro Suplente Segundo: ANTONIO MERELES

COMISION MEDIADORA

ADALBERTO ALMADA (SUPA San Pedro) - JOSE GIANCASPRO (Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios) - DANIEL CAMERA (Sindicato de Trabajadores de la Industria del Hielo y Mercados Particulares de la República Argentina – STHIMPRA) - LUIS REBOLLO (Sindicato de Encargados y Apuntadores Marítimos de la república Argentina – SEAMARA) - LEONARDO SANTOS (SUPA, Delta) - ROBERTO CORIA (Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina – SGyMG-MRA) - MARIO ALVAREZ (SUPE)

JUAN SPERONI (SAON) - ANTONIO IVALDI (Sindicato de Serenos de Buques) - JOSE GONZALEZ (SIPEDYB) - JUAN CARLOS PUCCI (Sindicato de Patrones) - ENRIQUE VENTURINI (Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales) - RAUL HUERTA (Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante – AAEMM) - ARIEL DELGADO (Sindicato de Capitanes y Baqueanos) - JORGE FRIAS (Sindicato de Capitanes de Pesca)

En los últimos tiempos venimos asistiendo a una crisis global de dimensiones todavía no muy claras, que viene afectando el empleo y que pone en tela de juicio las políticas neoliberales más salvajes y la autosuficiencia del Dios Mercado, que con su teoría del derrame, producto de las políticas del consenso de Washington, iba a implicar la autorregulación y la salida a todos los problemas económicos y sociales que nos aquejaban. Desde hace largo tiempo se habían alzado voces que alertaban acerca del peligro de esta concepción y la necesidad de dotar de justicia social a las relaciones globales, por tanto propiciaban la mayor intervención del estado en políticas públicas y el centralismo de los sectores sociales, entre ellos las organizaciones sindicales como garantes de un trabajo digno como estrategia para la inclusión social y la reducción de la pobreza.

Sin duda las crisis requieren ser sobrellevadas con políticas acordes y grandes consensos para ser del trabajo el nuevo norte de la integración social en el mundo, pero también implican oportunidades para comenzar a diseñar un esquema que responda más a la centralidad de la producción y el trabajo, al humanismo y deje de lado las sinrazones de la especulación financiera.

Nuestro sector, el marítimo, portuario y naval, precisamente ligado al comercio exterior no resulta ajeno a la realidad que nos toca vivir. Es por ello que ante los grandes momentos cruciales de la historia resulta necesario que los actores del diálogo social: Estado, Organizaciones Sindicales y Empresarios nos pongamos a diseñar con amplitud de criterio y teniendo la mirada muy firme hacia el hombre que trabaja y hacia el resguardo de la soberanía nacional, las herramientas y los mecanismos que instauren no sólo soluciones de fondo que nos permitan preservar el empleo y los marcos operativos, sino que instauren un mecanismo y una cultura de mayor comprensión y de mayor coparticipación en este verdadero momento fundacional que requiere cogestionar instrumentos y acciones para el bienestar de nuestro pueblo y de nuestra nación.

Se ha dicho muchas veces que es en momentos de crisis donde más deben reforzarse los mecanismos de protección social. Es por ello que la preservación del empleo decente, el trabajo seguro, el diálogo social permanente, la capacitación y formación continua y la responsabilidad social empresaria resultan los imperativos del ahora.

Debemos comenzar por hacer un diagnóstico común, que reconozca nuestras falencias y ponga en claro las asimetrías y los desafíos que nuestro país tiene en el sector que representamos, vital para el futuro de nuestra patria. Con vistas al bicentenario es hora de un gran consenso nacional del trabajo y la producción de nuestro sector, es hora de dejar de lado miradas cortoplacistas y pensar aquella Argentina grande precisamente grande porque cuando gobernar era dignificar a través del trabajo, la percepción de los problemas nacionales y la solución de los mismos adquiría una visión estratégica.

Valoramos los enormes esfuerzos del gobierno nacional en poner como centro de todas las políticas públicas la preservación del empleo y el poder adquisitivo de los trabajadores. Los actores de la producción y del trabajo debemos reafirmar e intensificar, con propuestas y acciones concretas esa política nacional, para que precisamente la salida de la crisis, es- toy seguro ocurrirá más temprano que los agoreros del libre

DIALOGO SOCIAL Y TRABAJO DIGNO



mercado pretenden, consolide un modelo de mayor cohesión social, mayor diálogo y tenga al trabajo como centro de todas nuestras miradas, nuestra acción cotidiana y nuestra responsabilidad como dirigentes sindicales.

Debemos resaltar lo señalado por la Organización Internacional del Trabajo en su Declaración sobre la Justicia Social para una Globalización Equitativa del 10 de junio de 2008 que "...el diálogo social y la práctica del tripartismo entre los gobiernos y las organizaciones representativas de trabajadores y empleadores tanto en el plano nacional como en el internacional resultan ahora más pertinentes para lograr soluciones y fortalecer la cohesión social y el estado de derecho, entre otros medios, mediante las normas internacionales del trabajo..."

Es hora de diálogo sobre la base de la dignificación del trabajo, los trabajadores y el trabajo digno que sostenga el núcleo central de la justicia social que es la base de la cohesión y equidad como sociedad.

Es hora de actitudes de grandeza y de miradas profundas, es hora de hacer realidad una Argentina con trabajo y felicidad para los que menos tienen, es hora de hacer carne y acción en todos nuestros días aquella máxima de Eva Perón, la abanderada de los humildes, que todos entendamos que donde hay una necesidad debe nacer un derecho.

Cayo Ayala
Secretario General
FeMPINRA.

FEMPINRA

Esta es una publicación de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina
 ABRIL 2009



PARA EL PUERTO DE BUENOS AIRES

A raíz de la merma considerable en la convocatoria a nuestros trabajadores por parte de las empresas de servicios portuarios que se desempeñan en las terminales portuarias de Buenos Aires, las organizaciones de primer grado y este ente federativo comenzamos a plantear al sector empresario la necesidad y la urgencia de garantizar la fuente de trabajo y el salario.

En virtud de ello comenzamos a recorrer un camino con un claro objetivo entre ambas partes por un lado asegurar la paz social por un período de tiempo determinado y por otro evitar suspensiones y despidos manteniendo el nivel de ingreso de los trabajadores portuarios dependientes de las empresas tercerizadas en el Puerto de Buenos Aires. Es dable recordar que en la Convención Colectiva de Trabajo N° 441/06 y Actas Complementarias suscriptas por la FeMPINRA y la Cámara de los Concesionarios de Terminales de Contenedores del Puerto de Buenos Aires y debidamente homologadas por el Ministerio de Trabajo de la Nación, están amparados tanto los trabajadores del plantel efectivo de las terminales como el personal dependiente de las empresas de servicios portuarios y, dentro de éstos últimos se distinguen aquellos empleados cuyo jornal está mensualmente garantizado de los empleados que concurren a prestar tareas sólo por convocatoria de las empresas según resulte la propia demanda y la de sus clientes –las terminales portuarias adheridas a la Cámara Empresaria supra citada-.

Ello así y luego de varias reuniones internas en el seno de la Federación, los encuentros privados entre la FeMPINRA y las empresas y las audiencias celebradas en la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo del MTEySS por ante la Dra. Silvia Squire de Puig Moreno –Subdirectora Nacional- y la Dra. Mercedes Gadea –Jefa del Departamento de la actividad- y el intenso trabajo de nuestros delegados obreros, dirigentes y asesores profesionales, arribamos a un equilibrado acuerdo marco para nuestra actividad que es un aporte significativo que sirve de soporte a la gran crisis económica mundial que nos afecta y que pone a resguardo nuestros derechos.

Como corolario logramos arribar a la firma del Acuerdo Marco para la Paz Social que tiene una vigencia de 90 días y que, entre otros puntos vale resaltar los siguientes:

- 1) Compromiso empresario de no suspender ni despedir a ningún trabajador,
 - 2) Distribución equitativa y racional del trabajo,
 - 3) Suma mensual neta asegurada de \$ 1.500,00.-
 - 3) Ambas partes continuarán analizando alternativas para mejorar la situación de los trabajadores portuarios dentro de los distintos programas implementados por el Gobierno Nacional.
- El precitado acuerdo fue homologado por Resolución S.T. N° 178/2009. Pese a todo el esfuerzo realizado por todas las partes

intervinientes en el acuerdo, hacia fines del mes de enero del corriente comenzaron a observarse algunas irregularidades en la liquidación de haberes de los trabajadores, por lo cual debimos reunirnos nuevamente durante los primeros días del mes de febrero con el objetivo de buscar la mejor solución en pro de la masa obrera; como consecuencia de los reclamos que efectuaron tanto los gremios como la FeMPINRA, el 6 de febrero la Cámara dio a conocer una Circular Aclaratoria mediante la cual se comunica a las terminales y a las empresas de servicios portuarios la correcta forma de computar los jornales efectivamente trabajados y adicionarle a éstos últimos y como complemento no remunerativo la diferencia hasta alcanzar la suma de \$ 1.500,00.- convenida.

OTRAS NEGOCIACIONES EN PROCESO

Debido a que el Acuerdo Portuario de Paz Social supra comentado ha despertado a otros ámbitos territoriales de la actividad y la apertura de actuaciones administrativas dentro de la órbita del Ministerio de Trabajo, comenzaron a partir de febrero de 2009 reuniones privadas entre la FeMPINRA, la Cámara de Depósitos Fiscales Privados (CADEFIP), la Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPPC) y empresas de los puertos de Zárate y Campana –ejemplo de ello son Terminal Zárate S.A., Euroamérica S.A. y Zárate Port S.A.-, pese a la voluntad de algunos empresarios con vasta experiencia en este tipo de situación. Es por todo ello, que nos encontramos en el marco de una activa negociación que requiere de más de un esfuerzo y muchas jornadas de trabajo para arribar al resultado tan esperado por los trabajadores y las organizaciones de base y esta Federación que respaldan a los primeros, cual es encontrar la alternativa más adecuada y posible dentro nuestra realidad local y de la crisis externa en pos de la conservación del empleo bajo dignas condiciones de trabajo y un salario acorde.

Toda vez que el gran esfuerzo realizado por nosotros, pequeñas mujeres y pequeños hombres en la lucha cotidiana de mejorar condiciones laborales y preservar las fuentes generadoras de empleo, se vea cristalizado en un convenio como el que motiva estas líneas, habremos alcanzado sin lugar a dudas un éxito de inmejorable envergadura que únicamente y por sobre todo, tendrá como beneficiarios a cada uno de los trabajadores y sus familias y contribuirá con un importantísimo aporte a nuestra sociedad y, si ello acompaña a los sistemas dispuestos por las políticas de estado habremos transformado en una pequeña porción a nuestra Gran Argentina.

Dra. Rosalía de Tejería

**Estudio Jurídico Martínez Chas – de Tejería
Consultores en Derecho de Trabajo y la Seguridad Social.**



RESOLUCION 178/2009

SECRETARIA DE TRABAJO (S.T.)

Nacional

Norma: RESOLUCION 178/2009

Emisor: SECRETARIA DE TRABAJO (S.T.)

Sumario: Portuarios -- Acuerdo celebrado entre la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina, por el sector sindical, y la Cámara de los Concesionarios de Terminales de Contenedores del Puerto de Buenos Aires, por el sector empresarial - Homologación

Fecha de Emisión: 09/02/2009 - Publicado en: COPIA OFICIAL

VISTO el Expediente N° 1.306.031/08 del Registro del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, la Ley N° 14.250 (to. 2004), la Ley N° 20.744 (t.o. 1976) y sus modificatorias y

CONSIDERANDO:

Que a fojas 83/84 del Expediente N° 1.306.031/08, obra el Acuerdo celebrado entre la FEDERACIÓN MARÍTIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, por el sector sindical, y la CÁMARA DE LOS CONCESIONARIOS DE TERMINALES DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE BUENOS AIRES, por el sector empresarial, ratificado a fojas 85/86, conforme lo dispuesto en la Ley de Negociación Colectiva N° 14.250 (t.o. 2004).

Que mediante dicho acuerdo, las precitadas partes convienen abonar en forma excepcional y por única vez la suma de MIL QUINIENTOS PESOS (\$ 1500) con carácter de no remunerativa de conformidad con los términos y contenidos del texto.

Que asimismo pactan una cláusula de paz social por un plazo de NOVENTA (90) días a partir del 1° de Enero de 2009.

Que ambas partes acreditan su personería y facultades para negociar colectivamente con la documentación agregada a las presentes actuaciones.

Que el ámbito territorial y personal del presente acuerdo se corresponde con la actividad principal de la parte empresarial signataria y la representatividad de la entidad sindical firmante, emergente de su personería gremial.

Que se acreditan los recaudos formales exigidos por la Ley N° 14.250 (t.o. 2004).

Que de las cláusulas pactadas por las partes, no surge contradicción con la normativa laboral vigente.

Que con relación al listado de personal obrante a fojas 88, se advierte que el mismo no es materia de homologación por parte de esta Cartera de Estado.

Que por lo expuesto, corresponde dictar el pertinente acto administrativo de homologación, de conformidad con los antecedentes mencionados.

Que las facultades de la suscripta para resolver en las presente actuaciones, surgen de las atribuciones otorgadas por el Decreto N° 900/95.

Por ello, LA SECRETARIA DE TRABAJO RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Declárese homologado el Acuerdo celebrado entre la FEDERACIÓN MARÍTIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA y la CÁMARA DE LOS CONCESIONARIOS DE TERMINALES DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE BUENOS AIRES, que luce a fojas 83/84 del Expediente N° 1.306.031/08, ratificado a fojas 85/86, conforme a lo dispuesto en la Ley de Negociación Colectiva N° 14.250 (t.o. 2004).

ARTÍCULO 2°.-Regístrese la presente Resolución en el Departamento Despacho de la Dirección de Despacho, Mesa de Entradas y Archivos, dependiente de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN. Cumplido, pase a la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo a fin de que la División Normas Laborales y Registro General de Convenciones Colectivas y Laudos registre el presente Acuerdo obrante 1 a fojas 83/84 del Expediente N° 1.306.031/08.

ARTÍCULO 3°.- Remítase copia debidamente autenticada al Departamento Biblioteca para su difusión.

ARTÍCULO 4°.- Gírese a la Dirección de Negociación Colectiva para la notificación a las partes signatarias. Posteriormente procédase a la guarda del presente legajo.

ARTÍCULO 5°.- Hágase saber que en el supuesto de que este MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL no efectúe la publicación de carácter gratuito del Acuerdo homologado y de esta Resolución, las partes deberán proceder de acuerdo a lo establecido en el Artículo 5 de la Ley N° 14.250 (t.o. 2004).

Expediente N° 1.306.031/08

Buenos Aires, 12 de Febrero de 2009

De conformidad con lo ordenado en la RESOLUCION ST N° 178/09 se ha tomado razón del acuerdo obrante a fojas 83/84 del expediente de referencia, quedando registrado con el N° 139/09.-

Acuerdo Marco para la Paz Social

En Buenos Aires a los 14 días del mes de Enero de 2009, se reúnen por una parte, la FEDERACIÓN MARÍTIMA PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA (FEMPINRA) constituyendo domicilio en Juan de Dios Filiberto 914, de la Ciudad de Buenos Aires, representada en este acto por los Sres. José Giancaspro, Daniel Amarante, Ramon Mereles, Ricardo Bogliano, Daniel Rubino, Hugo Grandi, y Miguel Kelly, con el patrocinio letrado del Dr. Juan Manuel Martínez Chas, por la parte gremial, y la Cámara de los Concesionarios de Terminales de Contenedores del Puerto de Buenos Aires, por el sector empresario, con domicilio en Sarmiento 643, 70 piso de la Ciudad de Buenos Aires, representada por las Sras. Ximena Horcada, Juan Corujo, Patricio Untersander, Alejandro Lieve, Gustavo Ferreira, Rodolfo Sánchez Moreno y Gonzalo Fernández Sasso, quienes manifiestan y acuerdan lo siguiente:

Que con motivo de la preocupación generada por la disminución de los mercados internacionales, con la consiguiente disminución del comercio exterior, tanto en materia de exportaciones como de importaciones, como es de público conocimiento, que eventualmente podría impactar en las relaciones individuales de trabajo vigentes en el sector portuario, los comparecientes, a instancias del Ministerio de trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, entienden la necesidad de alcanzar un acuerdo temporal para la actividad portuaria, y con especial consideración para el personal de las empresas de servicios portuarios, durante el primer trimestre del corriente año, y en virtud de ello, con la presencia de todos los actores involucrados en la actividad, concretan el presente acuerdo sobre las siguientes bases:

•1) Las Empresas se comprometen a no realizar suspensiones ni despidos de personal por razones económicas o falta de trabajo, por un período de 90 días a partir del 1.1.09.

•2) Ambas partes asumen el compromiso de mantener la paz social por el mismo período, manteniéndose las actuales condiciones de trabajo de la actividad, con excepción de aquellas modificaciones que pudiesen implementarse en ejercicio del *ius variandi*, conforme art.66 de la LCT.

•3) No se realizarán nuevos ingresos de personal a la planta permanente de las Empresas, y se cerrarán los padrones de las empresas de servicios portuarios tercerizados.

•4) Se procederá a corregir las desviaciones que se pudiesen estar realizando en materia de distribución de jornales del personal correspondiente a las empresas de servicios portuarios, comprometiéndose ambas partes a realizar un monitoreo mensual en lo relativo a dicha distribución.

5) Establecer que, exclusivamente durante el período correspondiente al alcance temporal del presente acuerdo, acordado en el punto 1, y contra homologación del presente acuerdo, el personal perteneciente a las empresas de servicios portuarios que integren los listados que se adjuntarán al momento de la ratificación del presente acuerdo, y que forman parte integrante del Acuerdo-, percibirán en forma excepcional y por las circunstancias antes referidas, un valor total y único de \$ 1.500 (pesos un mil quinientos) netos mensuales, con carácter de suma no remunerativa, cancelando dicho valor hasta la prestación de 10 (diez) jornales laborados durante ese lapso mensual, o caso contrario, como complemento en garantía hasta alcanzar dicha suma, liquidándose bajo la voz "Expediente MTESS n° 1.306.031/08". Durante dicho lapso se integrarán por las empresas los aportes y contribuciones equivalentes por el concepto de Obra Social según la Ley 23.660, tomando en cuenta el porcentual correspondiente sobre el valor liquidado.

•6) No tendrán derecho al valor acordado en el punto 5) aquellos trabajadores que, ante cualquier citación que les efectúe el empleador en tiempo y forma, no se presentaren a la misma, salvo si ello obedeciere al hecho de encontrarse en situación de baja médica por enfermedad o accidente inculpable o del trabajo, debidamente constatado.

•7) Asimismo, ambas partes continuarán analizando alternativas dentro de los distintos programas implementados por el Gobierno Nacional que permitan mejorar la situación de los trabajadores.

Ambas partes, se comprometen a ratificar el presente acuerdo por ante el al Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación y solicitaran, la homologación del presente.

PLENARIO NACIONAL DE DELEGADOS





La **FeMPINRA** realizó el **Ple-** *tegración que se desarrollan*
nario Nacional de Delegados *en nuestra Latinoamérica.*
 a los efectos de hacer una eva- *Destaca la actitud prudente*
 luación profunda del momento *y firme en defensa de la ac-*
 actual dentro de la actividad y *tividad productiva nacional y*
 a la vez, elaborar un documento *de los puestos de trabajo de*
 que fije claramente la posición *la CGT y de la CATT ; y pro-*
 de la **Federación** frente a la *pone la gestación urgente de*
 coyuntura. Con la presencia *políticas públicas que desan-*
 masiva de delegados de todas *den las neoliberales, rema-*
 regiones y de todos los gremio *mente de las décadas del 70*
 que componen la **FeMPINRA** *y 90 ya que los trabajadores*
 se debatió sobre los casos pun- *somos la única garantía para*
 tuales de cada región y sobre *la distribución más justa del*
 la posición a tomar frente a la *ingreso, del trabajo decente*
 actualidad que nos toca vivir. El *y la justicia”.*
 documento en cuestión en sus
 puntos más salientes (**verlo**
completo en www.fempinra.com.ar
com.ar) indica que “*la FeMPIN-*
RA ha luchado desde una visión
nacional y de los trabajadores
por el diseño de políticas estra-
tégicas, en línea con los pro-
ceos transformadores y de in-



APRENDER PARA CRECER

Hablar hoy de capacitación significa hacer un pequeño balance sobre los avances logrados por nuestra organización y el trabajo llevado adelante por esta Secretaria. El año 2008 fue - sin lugar a dudas - el del inicio y la puesta en marcha de muchas de las acciones que durante el año 2007 se diseñaron y planificaron, buscando dar respuestas a las necesidades de los Sindicatos que integran nuestra Federación y de ser partícipes de la transformación del trabajo en todos los niveles que nuestra actividad realiza.

Trabajadores desocupados sub-ocupados y ocupados encontraron la posibilidad de mejorar su situación con los cursos de oficios que hemos brindado. Tomando conocimientos que no poseían algunos y actualizando conocimientos los que a diario o de manera eventual, trabajan en Puertos, Buques o Astilleros Navales de todo el País.

Debemos reconocer que esto fue posible gracias al acompañamiento de muchos actores que interpretaron los objetivos trazados por la Federación y sumaron su aporte. Empresarios del sector portuario, como el caso de Coamtra, que posibilitó las prácticas sobre grúas y de las terminales Río de la Plata y Terminal 4 para que 60 nuevos apuntadores recorrieran por primera vez un puerto y aprendieran su operativa.

Los Astilleros Navales Proios S.A. sirvieron de Aula Taller para que más de 90 jóvenes de bajos recursos encontraran un oficio y las herramientas necesarias para de una manera más digna forjarse un porvenir y contribuir al desarrollo nacional.

El Estado siempre presente a través del Ministerio de Trabajo, la Gerencia de





Empleo y sus equipos de trabajo y la FINA firmante del Protocolo.

Por todo lo logrado, este 2009 nos permitió redoblar la apuesta, poniendo en marcha un plan más amplio que alcanza a Delegaciones del Interior, donde la FeMPINRA tiene presencia y la capacitación de los compañeros se está volviendo una condición esencial para el sostenimiento de los puestos de trabajo. Mar del Plata, Zarate, Campana, San Pedro, Dock Sud y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires son solo algunos de los lugares donde un total de 1.500 compañeros recibirán este beneficio.

Se están llevando adelante trabajos en conjunto con los representantes de las diferentes Cámaras de la Actividad Portuaria, de la Federación de la Industria Naval Argentina (FINA) y la Gerencia de Empleo del MTEySS para que el desarrollo de estos cursos sea lo más acertado posible a la realidad y la necesidad de los compañeros trabajadores en su conjunto.

Esperamos desde esta Secretaría y con los compañeros que la integran seguir dando respuestas y contribuyendo al crecimiento de nuestra Organización desde el puesto de lucha que la conducción nos ha asignado.

Daniel Lewicki
Secretario de Formación Profesional
FEEMPINRA



GENERAR EL ESCENARIO PARA DEFENDER EL TRABAJO Y EL SALARIO



El autor de la nota, tercero a la izquierda, en la mesa de debate en la UTN

La Industria Naval constituye una de las actividades manufactureras más antiguas del país. Los orígenes de la construcción de reparación naviera se remontad al siglo XVI, con la llegada de los primeros exploradores y conquistadores del continente americano.

La actividad industrial inherente a la construcción de buques tuvo sus comienzos en la reparación, se desarrolló fundamentalmente al amparo del movimiento de buques extranjeros desde principio de siglo en el Puerto de Buenos Aires, el mayor impulso de la industria específica de la construcción de buques para cubrir las necesidades del transporte de cargas por agua y la pesca. Más allá de los esfuerzos realizados en distintas etapas anteriores, se registra a partir de la década del 60 integrando en un objetivo único la construcción de buques y el desarrollo de una Marina Mercante de pabellón nacional y, simultáneamente, de una sólida flota pesquera.

Estos objetivos, se habían trazado a partir de la década del 50 al amparo de un gobierno que defendía el interés nacional y cuyo proyecto fue frustrado por el golpe militar del '55. En esta breve síntesis de la Industria Naval- donde han pasado a partir de esos hechos hasta el presente un montón de acontecimientos que marcaron a nuestro sector en donde en esas distintas etapas - nuestra industria paso de tener ocupación plena en todos sus astilleros hasta la desocupación más extrema que se haya conocido en el sector producto del modelo neoliberal de los '90.

Es importante destacar que durante de gobierno que arrancó en el 2002 con la gestión del presidente Dr. Néstor Kirchner, se generaron algunas líneas directas de instrumentación de mecanismos que apuntaban a la posibilidad de volver a tener una Industria Naval y una Marina Mercante como resguardo del interés nacional. Lamentablemente, esta dedición quedo a medio camino por la increíble interpretación que tienen los distintos actores de la Marina Mercante y de la Industria Naval y de los otros sectores que fragmentan la visión de una posición única para ambos gremios.

En el marco de esta crisis global que se produce en el mundo como consecuencia del estallido de las burbujas financieras, que fue generada por la globalización, sistema éste que significó el empobrecimiento de millones de personas en el mundo y

que además puso en riesgo el ecosistema y los recursos estratégicos- como por ejemplo el agua, el alimento, el combustible, minerales, etc.- entendemos que desde esta situación universal se debe mirar hoy con absoluta claridad los intereses nacionales para ayudar el esfuerzo del Gobierno Nacional, donde todos los actores comprometidos con esta tarea deben desde su sector arrimar propuesta para encontrar soluciones, donde la defensa del salario y los puestos de trabajo sean el norte insoslayable de todo el movimiento obrero.

Entendemos desde nuestro sector, que mirando en perspectiva la vida útil de los buques que transportan combustible, productos químicos y/o productos contaminantes, que tienen fecha de vencimiento, a partir de fines del 2010 en adelante y que son muchas unidades, se tendría que tomar la determinación de que estos buques se construyan en astilleros argentinos como así también la construcción de barcasas y remolcadores, para el transporte de granos, minerales, combustibles, etc y así tener una participación excluyente en la Hidrovía Paraná-Paraguay en simetría con los kilómetros de vía fluvial que le corresponden a nuestro país y a nuestro litoral marítimo.

Con los astilleros de Mar del Plata, Necochea, y los de la Patagonia constituir un proyecto de construcción de buques pesqueros como así también buques para transportar combustible.

Para concretar estos proyectos que son de importancia estratégica para la Nación de cara a la crisis internacional, nuestra Federación vino impulsando distintas jornadas de participación de los actores de la Industria Naval - como por ejemplo primero y segundo encuentro para el diseño de políticas estratégicas que se llevaron a cabo en la UTN y distintas mesas de consenso - donde el concepto de la trilogía capital, trabajo y estado posibilitó la construcción de 6 unidades doble casco para el transporte de combustible en nuestras vías navegables. En nuestra Organización estamos absolutamente convencidos que para que esta crisis no nos afecte debemos generar el escenario para articular consenso donde la defensa de la producción el trabajo y el salario sea el desafío que debemos conseguir.

Juan Speroni
Secretario Adjunto
SAON

La Cooperativa Standard Motor Argentina Ltda. dejó inaugurada en pleno corazón de La Boca, la Escuela de Capacitación "Cayo Ayala". En nombre de la empresa habló el tesorero José del Vescovo, quien explicó puntualmente los objetivos de este nuevo emprendimiento y el motivo por el cual la escuela de Formación y Capacitación lleva el nombre del Secretario General de la FeMPINRA. Nadie faltó a la cita y para no olvidar a ninguno de los presentes, varios de los cuales hicieron uso de la palabra, aquí va la nómina de todos los invitados:

Sr. Cayo Sotero Ayala

Secretario General FEMPINRA y SAON

Sr. Juan Antonio Speroni

Secretario Adjunto del Sindicato Argentino de Obreros Navales

Lic. Maria Susana Baraztian

Dirección Nacional de Orientación y Formación Profesional
Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Lic. Ana Rocchi

Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Sr. Francisco Escobar

Cancillería

Dr. Jorge Luis Ginzo

Subsecretaría de Trabajo del Gobierno de la Ciudad
Ministerio de Desarrollo Económico

Humberto Arturo Schiavoni

Presidente Corporación Buenos Aires Sur

Claudio Ariel Romero

Vicepresidente Corporación Buenos Aires Sur
Dirección General Ministerio de Desarrollo Social

Lic. Carlos Sanguinetti

Gerencia de Desarrollo Económico
Corporación Buenos Aires Sur

Sr. Eduardo Allen

Prensa de la Corporación Buenos Aires Sur.

Ing. Juan Antonio Torresin

Presidente Federación de la Industria Naval Argentina (FINA)

Lic. Silvia Martinez

Comisión Directiva Federación de la Industria Naval Argentina (FINA)

Sr. Luis Rebollo

Secretario de Prensa de la Federación Marítima Portuaria de la Industria Naval.

Ctdor. Raul Fiorano

En representación del Sr. Ricardo Luján (Subsecretario)
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

Sr. Frojan Jorge (Presidente)

Bernardo Alvarez

Cooperativa de Trabajo Rabione su Transporte Limitada.

Ing. Tedesco (Gerente)

Banco Provincia

Sr. Oscar Landoni (Gerente)

Srta. Socolovsky (Oficial de Negocios)

Banco Credicoop

Sr. Jorge Proyo

Astilleros Proyo

Sr. Oscar Lango

Fed. Marítima Portuaria de Campana
Prensa
Pesca y Puerto

Sr. Martin Mussini

Capime

Ing. Sorella Mario

Sr. Cristina Sievers
Man Turbo Argentina SA

Hector Moroni

Moroni

Pintanido, Pedro

Distrifer

**POR LA COOPERATIVA DE TRABAJO
STANDARD MOTOR ARGENTINA LTDA**

Roberto Fauthoux

Presidente

Jose Del Vescovo

Tesorero

Alfredo Gramis

Secretario

Ctdor. Gonzalez Diego

Dr. Rivera Leonardo
y el Personal de la Cooperativa de Trabajo SMA Ltda con su familia.

Escuela de Formación: "Cayo Sotero Ayala"



OBAMA, LA CRISIS INTERNACIONAL Y LA DEMOCRACIA



Hay dos continentes que atraviesan diversos problemas (África y América Latina) no registrados en la política exterior de los EEUU.

El gran suspiro de alivio que llegó con la asunción de Obama, no alcanza a despejar las incógnitas sobre esta parte del mundo.

Mundo crecientemente globalizado y transnacional donde los gobiernos democráticos coexisten con poderes económicos que tienen enorme influencia sobre los resortes del estado, pero que están más allá de su control.

Efectivamente, más que en el pasado, los gobiernos están bajo presión de una opinión pública monitoreada por esos factores y eso restringe sus opciones, los partidos políticos que en algún momento fueron el soporte de esos gobiernos se han desmoronado, pero los gobiernos no pueden dejar

de gestionar, asesores y expertos insisten en hacer ver a los presidentes al frente de la acción, multiplicando gestos, realizando anuncios, haciendo obras, forzando a una intensidad de gestión sin lugar a dudas de creciente desgaste.

Todos los mecanismos de estado se encuentran confinados dentro de los fronteras nacionales para enfrentar a un mundo interconectado.

Estamos confrontando con los desafíos del siglo XXI, con instrumentos inapropiados, ¿Cómo ser efectivo en el marco de una economía globalizada la cual opera por medio de unidades heterogéneas para los cuales son irrelevantes la legitimidad política o el interés común?

Sobre todo nos debatimos ante un gigantesco impacto am-

biental de imprevisibles consecuencias y la solución no se podrá construir contando votos o midiendo la preferencia de los consumidores.

Encaramos el tercer milenio con todos estos obstáculos que interpelan nuestra condición.

Friedrich Nietzsche decía: "Solamente aquel que construye futuro tiene derecho a juzgar el pasado".

¿Qué piensa la ciudadanía sobre la economía y la sociedad?. La encuesta Latinobarometro nos ofrece algunas pistas:

La democracia se ha activado.

Los ciudadanos están votando en proporciones crecientes, pero además están fortaleciendo las formas de participación política no convencional. Así han revalorizado el papel de "las marchas, protestas, y manifestaciones en la calle". El 63% piensan que son normales en democracia", el 59% que son "indispensables para que las demandas sean escuchadas" y el 56% que "es una manera que tienen hoy los jóvenes de sentirse parte de algo".

Las agudas desigualdades siguen vigentes

La mitad de los encuestados considera que las desigualdades no han disminuido durante la democracia. Sólo un 21% piensa que si lo han hecho.

Los más discriminados, los jóvenes pobres.

En la mayor parte de los países hay más de un 80% que dice que hay personas discriminadas. Aparecen como los más discriminados según las percepciones los pobres seguidos por los indígenas. Dos terceras partes dicen a su vez que "la policía es más propensa a detener a un joven que a un adulto". Por ende, ser pobre y joven es captada como la condición más estigmatizada en sociedades que ven fuertemente discriminatorias.

El Estado debe resolver los problemas.

Cuando se pregunta si el "Estado o el mercado" deben resolver los problemas, una amplia mayoría se inclina por el Estado. Cuando se interroga sobre si determinadas actividades deberían estar mayoritariamente en manos del Estado: educación básica (86%), universidades (82%), petróleo (80%), teléfonos (71%).

Desconfianza

El 70% piensa que "los países están gobernados por unos cuantos grupos poderosos en su propio beneficio"

La crisis internacional encuentra a América Latina más preparada que en otros momentos, presenta fortalezas macroeconómicas propias de los noventa, pero insoslayables a la hora de evaluar la economía; Evo Morales considerado un "populista" tiene el superavit fiscal más alto de la historia



de Bolivia, desde Lula hasta Kirchner hubo un aprendizaje de la historia reciente y aún con medidas audaces en la apropiación de la renta se comprende el valor de una economía ordenada y con inflación controlada. Sin embargo a pesar del crecimiento, ha sido lento el restablecimiento de la igualdad... a finales del 2007 había un 39% más de pobres que en 1980.

Este viento fresco que viene de Washington significa el fin de la era Bush pero de modo alguno habrá cambios sustanciales sobre América Latina, somos los pueblos quienes no debemos dejarnos encandilar por los sucesos mundiales abandonando definitivamente las políticas de ajuste convencional que sacrificaron generaciones enteras.

Habrà que hacerlo, para ser dueños del futuro ejerciendo la movilización popular, renovando nuestras estructuras y nuestros compromisos, no olvidando que 14 presidentes en los últimos 20 años no pudieron terminar su mandato porque lesionaban los intereses de la mayoría.

Buenos Aires, 22 de enero de 2009.

Juan Carlos Schmid
Secretario de Capacitación y Formación Profesional
C.G.T. Argentina



La edición de marzo de la revista MEGATRADE trae como título de tapa un tema que nos interesa a todos. Dentro de la misma y en casi cuatro páginas publican la opinión del Secretario General Adjunto de la FeMPINRA quien fue entrevistado personalmente por el editor.

SEMINARIO INCASUR

Con la coordinación del Consejo de Trabajadores del Cono Sur – CTCS y el Instituto Internacional de Estudios y Capacitación Social del Sur – INCASUR

el 2 de marzo se realizó en la sede de CABA el Seminario Subregional de Coordinación y Planificación del año 2009, con la presencia de los Cros Julio Roberto Gómez Ezquerro, Presidente Alterno de la CSA - Laerte Teixeira Da Costa, Secretario de Asuntos Sociales de la CSA - Juan Carlos Schmid, Miembro del Consejo de la CSA; y Víctor Báez Mosqueira, Secretario Gral. de la CSA. Todos ellos participaron de este importante Seminario, informándonos sobre la realidad actual y la novel organización de los Trabajadores/ras de las Américas.

Luego del informe pormenorizado de los integrantes de la mesa de oradores de cada uno de sus segmentos específicos, la reunión sirvió – además – para debatir sobre la postura sindical ante la crisis mundial y los primeros movimientos de la CSA.



La Comisión Directiva de la A.A.E.M.M., ofrece un informe pormenorizado sobre todo lo actuado durante el año 2008 y el primer trimestre del 2009.

TODO LO QUE HAY QUE SABER... ESTA ACÁ

COMO ASOCIACION ARGENTINA de EMPLEADOS de la MARINA MERCANTE SE ACORDARON AUMENTOS SALARIALES CON:

- 1º) Centro de Navegación (Agencias Marítimas)
- 2º) Cámara Naviera Argentina (Empresas Navieras)
- 3º) CACEL (Cámara de Embarcaciones Livianas)
- 4º) Cámara de Arena y Piedra Argentina
- 5º) Cámara de Arena Y Piedra del Litoral
- 6º) Comando de transportes Navales
- 7º) Terminal de Puerto San Pedro
- 8º) Empresas de Amarre de Necochea
- 9º) En la Empresa Terminal 4 se acordó la Productividad
- 10º) En la empresa Terminal Rio de la Plata se acordó parcialmente la Productividad

Se homologaron Convenios Colectivos de Trabajo con las siguientes Cámaras y Empresas:

- Grupo Buquebus
Flowbox S.A.
Centro de Navegación (Agencias Marítimas)
Cámara Naviera Argentina (Empresas Navieras)
CACEL (Cámara de Embarcaciones Livianas)
Cámara de Arena y Piedra Argentina
Cámara de Arena Y Piedra del Litoral
Terminal de Puerto San Pedro

SE TERMINARON LAS NEGOCIACIONES Y SE ENVIARON PARA SU HOMOLOGACIÓN LOS CONVENIOS CON:

- Comando de Transportes Navales
Terminal Puerto San Pedro
Plus Ultra Amarre S.A. (por Rosario San Lorenzo y San Nicolás)

TAMBIEN SE ESTAN NEGOCIANDO PARITARIAS CON:

- 1º) CINA (Cámara de la Industria Naval Argentina)
- 2º) Terminal 4
- 3º) Terminal 5 (BACTSSA)
- 4º) También debemos informar que se esta negociando elaborar un convenio con las empresas de amarre de la Plata, Ensenada,
- 5º) Se envió pedido de negociación paritarias al MTSS con la empresa Noske Kaeser. Latinoamericana S.A.
- 6º) Se envió pedido de negociación paritarias con Nielsen Cardelle S.A.

En la Empresa Terminal Rio de la Plata se acordó la jornada laboral del personal de mantenimiento a través de un roster.

FEMPINRA



Mereles

En el aspecto social mejoramos a través de nuevas obras el complejo hotelero de nuestra propiedad en Villa Gesell, donde hemos alojado a muchos de afiliados en los últimos años.

El turismo se vio incrementado atento que contamos con una red de Turismo que nos permite contar con muchos centros turísticos de nuestro país.

Estamos como todos los años entregando guardapolvos y mochilas escolares a todos los chicos en edad primaria de nuestros afiliados.

Contamos con un subsidio por fallecimiento de \$ 1.500.- para los afiliados y familiar directo.

También subsidiamos a los compañeros que deciden formalizar matrimonio para su luna de miel la suma de \$ 1.500.- Y por ultimo se entrega un ajuar completo para recién nacidos compuesto por un moisés, un bolso y porta enfans aparte de un subsidio de \$ 400 por nacimiento a los todos los compañeros afiliados.

Con el proceder que hemos descripto creemos haber demostrado que nuestra preocupación FUE Y ES BREGAR POR TODOS LOS COMPAÑEROS, A EFECTOS DE PODER LOGRAR SU PLENA OCUPACION Y EL RECONOCIMIENTO DE SU DIGNIDAD COMO TRABAJADORES PORTUARIOS, somos consientes que nos queda un camino muy largo por recorrer y muchos problemas que solucionar en varios de los lugares que por falta de tiempo o desconocimiento todavía nos falta visitar y que seguramente a medida que vayamos conociendo vamos a ir dando solución

a los mismos, de hecho la respuesta la vemos diariamente pues muchos mas compañeros se están afiliando al gremio.-

SECCIONALES Y DELEGACIONES.-

También es importante remarcar que la Conducción Nacional de la A.A.E.M.M. lleva a cabo el seguimiento de las tareas gremiales de nuestros compañeros responsables en Santa Fe, Rosario, Tigre-San Fernando, Campana, Zarate, Necochea, San Nicolás, Corrientes, San Pedro y Puerto Madryn (estas últimas fueron puesta en funciones durante este último año), los cuales en estrecha unión con la A.A.E.M.M. Nacional vienen cumpliendo con éxito la representación de los trabajadores nucleados en el gremio en el interior del País. Por lo tanto les enviamos a los Compañeros Secretarios Generales y delegados del Interior y las respectivas comisiones directivas de las Seccionales y Cuerpos Orgánicos nuestras más sinceras felicitaciones por las tareas cumplidas durante este último tiempo y les recordamos que este año creemos va a ser un año de mucha lucha por preservar las fuentes de trabajo atento que la crisis que se está viviendo en todo el mundo afecta muy puntualmente el crecimiento de los Puertos nacionales y provinciales de nuestro país, como siempre estamos predispuestos a aportar las ideas y la lucha, conscientes de que en forma conjunta vamos a lograr un beneficio muy importante para todos los trabajadores del sector portuario y marítimo.

FEMPINRA

Con respecto a la Federación compartimos y acompañamos plenamente el objetivo primordial y fundamental, propiciando la creación de un Foro de dialogo, debate y discusión donde todos los actores del Sector se vean representados ya sea el Estado, Empresarios de la actividad y trabajadores a los efectos de poder debatir, diseñar y ajustar políticas que fomenten y hagan crecer la actividad, este proyecto fue planteado por ante diversos organismos a los cuales siempre se les ha hecho saber, que el deseo a obtener, es el de lograr el pleno empleo y que los trabajadores accedan a salarios dignos que permitan un nivel de vida digno el que que nunca debieron haber perdido, participamos en todos los debates que puedan aportar soluciones a la problemática portuaria y marítima, acompañamos, en todas las luchas conjuntamente a los trabajadores que se vienen planteando respecto a la defensa irrestricta de los intereses que dignifique al sector del trabajo en nuestra área.



Villaverde

CGT

También debemos manifestar nuestro dialogo permanente con el compañero Hugo Moyano y a través suyo con todo el Consejo Directivo de la CGT, donde nos sentimos totalmente representados por los compañeros Juan Carlos Schmid, Cayo Ayala, Venturini y Roberto Coria, elevando inquietudes y propuestas que recogemos de nuestros trabajadores cada vez y siempre que existe la oportunidad de hacerlo, asimismo es nuestra inquietud bregar por la unión de todos los trabajadores y del movimiento obrero organizado, como instrumento para el crecimiento económico social de los mismos.

CATT

En la CATT estamos trabajando conjuntamente al compañero Omar Viviani en vías de mejorar la situación concerniente al transporte en el ámbito nacional, elevando distintas propuestas y políticas en cada una de las reuniones que se llevan a cabo en la misma.

OBRA SOCIAL

Con respecto a la Obra Social debemos informar con agrado y con total seguridad, que vemos con mucho optimismo la posibilidad de seguir creciendo, tanto en prestación medica asistencial y como así también en farmacias, económicamente estamos al día con todos los prestadores en todo el país, esta información es importante que la difundamos para darle tranquilidad a nuestros afiliados sobre el funcionamiento actual de la Obra Social, creemos y tenemos la confianza que todavía hay mucho por hacer pero estamos seguros que mucha constancia y trabajo, lograremos poner a nuestra Obra Social entre las mejores obras sociales del país, en este aspecto debemos agradecer tanto en los Gremial como así también en obra social la colaboración del cuerpo de delegados que nos brindan la información necesaria a los efectos de ir normalizando en todos los aspectos nuestro funcionamiento.

ASOCIACION ARGENTINA DE EMPLEADOS DE LA MARINA MERCANTE Personería Gremial N° 313

Bartolomé Mitre 3776 Ciudad Autónoma de Buenos Aires
C.P. 1201 - T.E. 4981-8549/8762



Huerta



Florenzo

MILITANCIA Y FORMACION: EL NUEVO IMPERATIVO DEL SINDICALISMO PORTUARIO.

Por Roberto Coria*

Desde nuestra organización sindical, el Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina, fundado en 1918, hemos establecido desde hace un largo tiempo, los ejes de nuestra acción sindical y nuestro compromiso con la formación de los cuadros que necesitamos, para cumplir la tarea de dignificación de los trabajadores guincheros y maquinistas a lo largo y a lo ancho del país.

Entendemos, conjuntamente con las entidades que integramos, la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (Fe.M.P.I.N.R.A.) y la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT) y la Confederación General del Trabajo de la República Argentina (CGT - RA), que el rol del movimiento obrero organizado resulta fundamental para el sostenimiento del Proyecto Nacional y Popular y, por lo tanto, requiere de nuestro mayor compromiso para poder aportar desde la visión de los trabajadores a los grandes temas nacionales.

En el sector portuario nuestra entidad viene cumpliendo un rol central en el aporte a la consolidación de un sistema nacional portuario, que garantice la soberanía política de nuestro país, la dignidad de todos y cada uno de los trabajadores y la competitividad de nuestras empresas.

Hemos basado nuestros ejes en el desarrollo de las nuevas temáticas en los convenios colectivos y en los aportes para la visión estratégica de nuestro sector, que deben tener como norte la formación y capacitación continua de los trabajadores. Esta será la única garantía, conjuntamente con la militancia sindical, para hacer realidad el concepto de trabajo decente en nuestros puertos, tal como pregona la Organización Internacional del Trabajo en su Declaración de Principios Fundamentales de 1998.

Nuestro sindicato ha adquirido relevancia cuantitativa y cualitativa con el avance de las nuevas tecnologías portuarias. Ello, por tanto, a la luz de nuestra Personería Gremial N° 293, somos quienes representamos a los guincheros y maquinistas en sus diversas modalidades que prestan labor en los puertos y en los demás territorios extraportuarios vinculados al sector del comercio exterior argentino.

En los últimos años, merced a un trabajo persistente, hemos crecido en servicios y en infraestructura, con más delegaciones, más presencia en los puestos de trabajo y profundizando el estudio de los grandes temas de nuestro sector para que la equidad y la justicia social lleguen de forma plena a cada uno



de nuestros trabajadores.

Estamos convencidos de que la formación sindical dotará a nuestra organización de los cuadros, que necesitamos para llevar adelante este gran desafío. Esta capacitación involucra no sólo la posibilidad de que nuestros cuadros puedan operar en el plano estrictamente gremial, sino que estén capacitados para dar el debate técnico que la

complejidad del actual momento requiere. Hemos puesto especial referencia en el debate de las ideas y en la formación, al tema jurídico, donde entendemos que nuestros profesionales, que fundamentalmente nos acompañan en nuestro proyecto, cumplen un rol esencial para dotar a nuestros compañeros de las herramientas que permitan comprender mejor sus derechos y operar ante las diferentes situaciones y conflictos. El intercambio permanente de información, el debate y la participación resultan herramientas esenciales de nuestro accionar diario, porque se vinculan con nuestro proyecto estratégico.

Estamos convencidos, de que ante la actual crisis debemos asumir una actitud pro activa, con protagonismo del movimiento obrero organizado, porque sólo él garantiza una visión distinta de la sociedad al colocar al trabajador como sujeto de cambio y, por lo tanto, protagonista de los procesos históricos que nos permitirán construir una nueva síntesis política y productiva con nuestro pueblo, con un sentido de integración e inclusión social.

El sistema portuario, tanto en nuestro país como en el mundo, ha sufrido importantes cambios. Estamos convencidos de que debemos comprender los mismos para que la voz de los trabajadores sea la voz que resalte en el nuevo sistema, el contenido de equidad y distribución que requiere nuestro país para este sector estratégico.

Ante la actual crisis del Modelo Neoliberal en el Mundo debemos resaltar que en el marco de la Cuarta Cumbre de las Américas desarrollada en Mar del Plata, Noviembre de 2005, realizada bajo el lema "Generar empleo para combatir la pobreza y afianzar la gobernabilidad democrática", se elaboró en lo que se denominó la Cumbre de los Pueblos la "Plataforma Laboral de las Américas". Esta plataforma laboral de las Américas, nos señala, justamente, el camino.

"La globalización ha tenido costos muy altos para nuestros pueblos, no sólo en las regiones marginadas sino también en los países en los que la es percibida como un proceso exi-



ELECCIONES

El Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles convocó a elecciones para la renovación de autoridades. Se impuso la Lista VERDE encabezada por el Cro. Roberto Coria quien desarrollará un nuevo mandato hasta diciembre del 2012. Esta es la nómina completa de las nuevas autoridades del gremio.

COMISION DIRECTIVA DEL CONSEJO DIRECTIVO NACIONAL

tosos. En las Américas, desde el advenimiento del modelo neoliberal, todos los indicadores sociolaborales muestran un deterioro muy significativo: desocupación, precariedad laboral, deterioro de la calidad de vida, persistencia de la pobreza, crecimiento de la desigualdad social. La actitud depredadora del capital sobre los abundantes y desprotegidos recursos naturales, sobre el cuidado del medioambiente, el insistente abaratamiento y precarización de la mano de obra, las desigualdades de género, clase, raza y étnias, consideradas como alicientes en la radicación de inversiones, cuestionan la viabilidad sostenible de importantes regiones de las Américas. El grave déficit de trabajo decente está destruyendo los sistemas de seguridad social, volviendo meramente declarativos los derechos del trabajo, anulando toda posibilidad de diálogo social, y haciendo insuficiente el compromiso social de las empresas.”

Estamos convencidos de que es la hora de reivindicar el trabajo y sus Organizaciones. Debemos construir en nuestro sector el Nuevo Consenso Nacional Laboral y Productivo, para los próximos años, que reemplace la lógica del Neoliberalismo e impulse, un Modelo con productividad, desarrollo Regional, capacitación, pero sobre todo con equidad y justicia, aquellas que solo podemos aportar los trabajadores, con imaginación, militancia y formación.

* **Secretario General del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina – Secretario Administrativo de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FE.M.P.I.N.R.A.) – Secretario de Actas de la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT). El compañero ha asumido por primera vez en la historia de la Institución como Integrante de la Comisión, Revisora de Cuentas de la CGT.**

SEC. GENERAL	ROBERTO EDUARDO CORIA
SEC. ADJUNTO	AMARANTE DANIEL OSVALDO
SEC. GREMIAL E INTERIOR	LEWICKI DANIEL JULIO
SEC. DE ADMINISTRACIÓN	DAVILA MARCELO HUGO
PRO - SEC. DE ADMINISTRACIÓN	VELIZ RAMON ALBERTO
SEC. DE ACCIÓN SOCIAL Y CULTURA	VIOLA RICARDO ANTONIO
SEC. DE FORMACIÓN PROFESIONAL	VENTURI GUSTAVO CESAR ALBERTO
SEC. DE PRENSA	ARCE DANIEL ENRIQUE
SEC. DE TURISMO Y DEPORTES	MARCHESI GUILLERMO PABLO
SEC. DE CAPACIDADES DIFERENTES E INSERCIÓN LABORAL	PARODI CRISTIAN DARIO
SEC. DE ASUNTOS PREVISIONALES Y DE DERECHOS HUMANOS	MAMANI JOSE ENRIQUE
SEC. DE ORGANIZACIÓN	PONCE CARLOS ALBERTO
SEC. DE RELACIONES INSTITUCIONALES	GONGORA RUBEN HECTOR
SEC. DE SEGURIDAD, SALUD Y MEDIO AMBIENTE LABORAL	OJEDA GUSTAVO HORACIO
SEC. DE ACTAS	VAZQUEZ RAFAEL
VOCAL	CORREA JOSE ANTONIO
VOCAL	ROJAS JUAN RUMECILDO
VOCAL	LEVERATTO JUAN JOSE
VOCAL	LOPEZ GUSTAVO ROBERTO
VOCAL SUPLENTE	CERRONI RODOLFO MARIO
VOCAL SUPLENTE	MATTOS MARCELO LUCIANO
VOCAL SUPLENTE	ALVAREZ PANIAGUA LUIS
VOCAL SUPLENTE	CABRAL LUIS ALBERTO
VOCAL SUPLENTE	FERNANDEZ JOSE ALBERTO
VOCAL SUPLENTE	ISAURRALDE ALEJANDRO DAVID
VOCAL SUPLENTE	SEQUEIROS MARIO HECTOR
VOCAL SUPLENTE	VERA ABELARDO
VOCAL SUPLENTE	GALEANO JULIO CESAR
VOCAL SUPLENTE	PUCHETA ROQUE RENE

COMISION REVISORA DE CUENTAS

1- MIEMBRO TITULAR 1°	GARCIA HECTOR OMAR
2- MIEMBRO TITULAR 2°	FLENCHER REMIGIO RAFAEL
3- MIEMBRO TITULAR 3°	SANABRIA LUIS ALBERTO
4- MIEMBRO SUPLENTE 1°	DUCKARDT JOSE TRISTAN
5- MIEMBRO SUPLENTE 2°	RIOS RAMON ROQUE
6- MIEMBRO SUPLENTE 3°	ESCOBAR HECTOR

EL DERECHO DEL TRABAJO: REFORZAR LA PROTECCIÓN ANTE LA CRISIS

Nos encontramos en un momento crucial para las organizaciones sindicales y la legislación tuitiva con relación a su rol histórico de proteger los derechos de los trabajadores.

Un reciente informe de la Organización Internacional del Trabajo da cuenta que el proceso de la crisis mundial que tuvo su origen en los desbarajustes del capitalismo salvaje y los excesos del capitalismo financiero, producirá la pérdida de entre 18 y 31 millones de puestos de trabajo y, aún las cifras más pesimistas dan cuenta de la posibilidad de pérdida de 50 millones de puestos de trabajo.

Con relación a las primeras leyes obreras debemos reseñar que las mismas se dirigieron a poner coto y poner límites a las formas más abusivas y aberrantes de explotación de los trabajadores, relacionado con la jornada laboral que no tenía límites y que fue establecida en 8 horas y el trabajo de las mujeres y los menores.

En 1904 el médico y jurista Biale Massé desarrolló un extenso trabajo de campo, una obra que sigue vigente.

En ese marco el derecho del trabajo y la seguridad social es el derecho por excelencia que tiende a equilibrar las situaciones de desigualdad existentes en la práctica.

Decía Juan Carlos Fernández Madrid que es precisamente en los momentos de mayor crisis económica y de mayor potencialidad respecto de las afrentas que el trabajo puede sufrir para las clases populares de un país donde las medidas y la normativa del derecho del trabajo deben fortalecerse. Esto es a mayor crisis, mayor fortaleza del derecho del trabajo, mayores normativas que intenten preservar el empleo y que de alguna manera protejan a los más débiles en la relación, tutelen su derecho a la dignidad y tutelen la naturaleza alimentaria del salario como elemento junto con el trabajo de inclusión social en una sociedad que se precie verdaderamente de democrática.

En este momento Argentina se encuentra atravesando un momento difícil pero debemos resaltar su fortaleza económica, producto de más de 5 años ininterrumpidos de una política proactiva de distribución del ingreso, de crecimiento sostenido y de creación de empleo. Sin duda el derecho del trabajo y las normativas laborales tuitivas que han sustentado que han sustentado los gobiernos de Néstor Kirchner y Cristina Fernández de Kirchner a través de la promoción de la convención colectiva de trabajo y el protagonismo de los trabajadores y del movimiento obrero organizado han sido las causas de la fortaleza del modelo económico que hoy vivimos que nos va a permitir con el auspicio de todos lograr los niveles de protección que ne-

cesitamos y lograr capear la crisis internacional con éxito, con dignidad y con justicia.

Resulta necesario en este marco profundizar el rol regulador del Estado, profundizar el rol del Estado como gran articulador de los consensos sociales y gran orientador de la política nacional que tienda a la inclusión social a partir del trabajo, a la reducción de la pobreza y a lograr mayores niveles de distribución de la riqueza y de protección de los trabajadores. La formación continua en el trabajo, la educación y los niveles de protección mínimos que el trabajador y su familia deben tener deben continuar orientando esta acción tutelar y proactiva del Estado. Esos serán los ejes que permitirán a nuestro país continuar con la senda de crecimiento y lograr mayores niveles de justicia, mayores niveles de equidad y sobrellevar con un modelo nacional y popular basado en el derecho del trabajo y la seguridad social como norte la crisis de los sistemas financieros internacionales poniendo a la luz un modelo distinto de integración regional y de respeto a los derechos de los trabajadores.

Sin duda, debemos asistir también a un reforzamiento, a un mayor protagonismo del movimiento obrero organizado a través de la Confederación General del Trabajo como se ha dicho recientemente en algunos de los países centrales, hoy más que nunca las organizaciones sindicales constituyen no un problema sino la solución a la crisis y su mayor protagonismo y el protagonismo de los trabajadores resultarán el pilar fundamental para la elaboración del proyecto nacional.

Ese movimiento obrero organizado de participar como lo viene haciendo no sólo en el diseño de las políticas laborales, sino también en el diseño de las políticas económicas, tributarias, en el diseño del marco productivo y en la opinión del gran modelo de nación que esperamos para nuestra Argentina y para un continente equilibrado. El movimiento obrero organizado a través de la Confederación General del Trabajo se constituye hoy en pilar central, de la garantía de la preservación del empleo y de continuar con los niveles de distribución del ingreso y de justicia social para los trabajadores que hemos logrado desde el 2003 en adelante. Ni un paso atrás, debemos profundizar el proyecto nacional, debemos profundizar la protección de los derechos de los trabajadores.

El diálogo social, el tripartismo y la participación en todas las discusiones desde el movimiento obrero se constituye hoy en la herramienta fundamental para acometer la crisis que estamos viviendo. Debemos recordar como lo ha señalado la Organización Internacional del Trabajo en su Declaración sobre la Justicia Social por una globalización equitativa adoptada el 10 de junio de 2008 que las empresas productivas

rentables y sostenibles junto con una economía social sólida y un sector público fiable son fundamentales para un desarrollo económico y oportunidades de empleo sostenibles.

El diálogo social y la práctica del tripartismo entre los gobiernos y las organizaciones representativas de los trabajadores y empleadores tanto en el plano nacional como en el internacional resultan ahora aún más pertinentes para lograr soluciones y fortalecer la cohesión social y el estado de derecho, entre otros medios mediante las normas internacionales del trabajo.

Es evidente que en este momento se deben promover todas las políticas tendientes a la reactivación y a la centralidad del mundo del trabajo para garantizar la función de las normas como medios útiles para lograr la garantía de la justicia social que todos necesitamos, sólo bajo esos parámetros una sociedad puede conseguir sus objetivos de desarrollo económico y progreso social, así como alcanzar un nivel de vida digno para sus pueblos, para sus trabajadores.

La Fempinra viene realizando un aporte de suma importancia en este marco con lucha, con militancia, con capacidad organizativa y con la firme voluntad como lo venimos haciendo con las distintas cámaras del sector de establecer los grandes puntos del diálogo y de la concertación social para nuestras actividades marítimas, portuarias y naval que expresen las necesidades de los trabajadores y la necesidad del proyecto nacional que nos doten justamente de brindar a nuestros trabajadores la estabilidad en el empleo que están necesitando. Hemos dado pasos importantísimos en tal sentido, seguiremos bregando por continuar en este camino de consenso, de diálogo y de preservación de los niveles de empleo y de dignidad para los trabajadores, combatiendo el trabajo en negro, resguardando la seguridad y salud en el trabajo, promoviendo la capacitación y la formación continua y logrando mayores niveles de inserción social.

Ese es el imperativo del ahora, desde el derecho del trabajo y desde la asesoría legal de la Fempinra reforzaremos nuestro rol tuitivo, reforzaremos la protección de los trabajadores y reforzaremos la dignidad y el centralismo del hombre, única manera de sostener una Argentina con cohesión social y equidad económica. Única manera de logra la felicidad para nuestro pueblo.

JUAN MANUEL MARTINEZ CHAS
ASESOR LEGAL FEMPINRA

ROSALIA DE TEJERIA
ASESORA LEGAL FEMPINRA

Primer encuentro



PRIMER ENCUENTRO NACIONAL
DE POLÍTICAS ESTRATÉGICAS
DEL SECTOR MARÍTIMO, PORTUARIO ARGENTINO
21 DE OCTUBRE DE 2008

nacional de políticas estrategicas del sector maritimo portuario argentino



“Primer Encuentro Nacional de Políticas Estratégicas del Sector Marítimo, Portuario Argentino”



La apertura estuvo a cargo del Secretario General de la FeMPINRA Cayo Ayala e inmediatamente ocupó la mesa de expositores el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables Ricardo Luján, acompañado por el Dr. José Beni (Director Nacional de Vías Navegables), la Dra. María Teresa Dillon (Directora de Actividades Portuarias), el Ing. Alberto del Vecchio (Asesor de la Subsecretaría de Puertos) y el Capitán Sergio Borrego (Director del Área Fluvial y Marítima), esto es, todos los funcionarios del sector portuario, marítimo y de la industria naval que través de sus diferentes áreas representaron al Estado.

Otro de los paneles estuvo integrado por Federico Virasoro (Presidente de Naviera Sur Petrolera y del Consorcio de Transporte Argentina), Horacio López (Presidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata – CPTCP) y el Capitán Fluvial Jorge D. Bianchi (Secretario Gremial del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo) quienes se encargaron de exponer la problemática de sus segmentos específicos.

Los integrantes del Consejo Directivo de la FeMPINRA Roberto Coria (Secretario de Finanzas), José “Pepe” Giancaspro (Secretario de Interior), Daniel Lewicki (Secretario de Formación Profesional) y Raúl Huerta (Subsecretario de Internacionales) pusieron de manifiesto “desde adentro” cual es la situación actual y la problemática del día a día que atiende la Federación en cada uno de sus sectores en todos los puertos del país.

Otro binomio disertante que atrajo la atención de un recinto colmado fue el que integraron Omar Suárez (Secretario General del SOMU) y Enrique Venturini (Secretario de Internacionales de la FeMPINRA). Suárez, además de explicar la problemática del sector pesquero de Mar del Plata y la situación del gremio que representa, expuso oficialmente su intención - en representación del SOMU - de incorporarse como gremio

de incorporar como gremio



PLAN ESTRATEGICO PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL

ACCIONES DIRECTAS DE PROMOCION

BASES

- Desarrollo Industrial Argentino.
- Formulación de un Plan Estratégico.
- Creación de una Organización Oficial.
- Fomentar Inversiones.
- Desempeño en la Defensa.
- Acción del Estado.
- Restricciones para la Importación de Insumos.
- Preservación del Medio Ambiente.
- Reglas de Competencia.
- Fortalecer la capacidad de Construcción.



Encuentro Nacional de Políticas Estratégicas del Sector Marítimo Argentino”.

El primer punto de la agenda del Encuentro Nacional de Políticas Estratégicas del Sector Marítimo Argentino lo que, de alguna manera, (N. de la R.: fue aceptado, ver pág. 32) dejó explicitado públicamente el acuerdo ideológico con la propuesta de la Federación.

Silvia Martínez (FINA) y Horacio Tetamanti (Astilleros S.P.I.) pusieron el acento en que la convocatoria debía ser el punto de partida para que desde el conjunto de empresarios, trabajadores, gremios y cámaras se puedan sumar aportes para el desarrollo de la industria naval. La señora Martínez recreó una frase de la Presidenta de la Nación cuando expresó que “la Política de Estado Nacional está orientada a la industrialización, la recuperación de nuestras fuentes de trabajo, la integración en tecnología y el hacer dentro de la Argentina.” Y agregó que a partir de esta frase muchas personas comprometidas con el sector se sentaron a elaborar pautas a las que llamaron “Bases para un Plan Estratégico para el Desarrollo de la Industria Naval”.

Juan Speroni (Secretario de la Industria Naval) y Cayo Ayala (Secretario General del SAON y de la FeMPINRA) pusieron de manifiesto desde el riñón del gremio la “otra cara” de la problemática para, finalmente, coincidir globalmente con los conceptos vertidos por sus compañeros de mesa Martínez y Tetamanti.

El cierre y las conclusiones de este Primer Encuentro Nacional de Políticas Estratégicas del Sector Marítimo Portuario Argentino estuvo a cargo de Juan Carlos Schmid (Secretario Adjunto de la FeMPINRA y Secretario General del Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento).





Amigas, novias, esposas, madres, hijas, abuelas, nietas.... Compañeras

Se recuerda todos los 8 de marzo, pero nunca se profundiza hasta el final y siempre quedan precisiones ausentes de la fábrica textil norteamericana tomada, en una huelga, por sus trabajadores en 1857. Porque en realidad, el incendio en “Compañía de Blusas El triángulo” se produjo el 25 de marzo de 1911 y dejó un saldo de 146 muertos, en su mayoría mujeres. Muchas de las trabajadoras muertas venían participando en la lucha por sus derechos y encabeza la huelga de 1909 que incluyó a las 20.000 compañeras cobijadas en el Sindicato Internacional de Trabajadoras de la Ropa. Ya en ese entonces le reclamaban a sus patrones mejoras salariales, reducción de la jornada laboral a ocho horas, el descanso dominical y el fin de la explotación de los niños.

Y al gobierno federal el control de las condiciones de higiene y seguridad. La lucha no fue en vano: lograron convenios favorables en 300 de las 500 fábricas textiles que funcionaban en esos tiempos.

Los años posteriores encontraron a las mujeres elevando su voz en diferentes países hasta que en 1914, en vísperas de la Primera Guerra Mundial la voz de alerta de aquellas mujeres trascendió al mundo el reclamo a voz en cuello del reconocimiento hacia ellas por su lucha permanente.

El 8 de marzo de 1917 se instaló detrás de la “cortina de hierro” el Día de la Mujer Comunista (que fue la chispa que encendió la llamada Revolución Rusa) y en 1952 las Naciones Unidas resolvió oficializar el 8 de marzo como el Día Internacional de la Mujer.

En la Argentina la historia de la lucha de la mujer por sus derechos se remonta a 1896 y lleva como bandera la figura de Virginia Bolten, fundadora de “La Voz de la Mujer” medio en cuyas páginas sus reclamos fueron cada vez más sólidos. Y el recuerdo se remonta a 1907 en aquella huelga de inquilinos, de los entonces conventillos de Buenos Aires, contra el abuso de los propietarios y las pésimas condiciones de vida.

Los nombres y apellidos de mujeres notables se fueron enhebrando en la vida cotidiana hasta alcanzar a nuestros días: Juana Rouco Buela, las doctoras Alicia Moreau de Justo, Cecilia Grierson y Julieta Lanteri. Fue precisamente la que consiguió que la inscribieran en el padrón municipal en 1911 para convertirse en la primera mujer sudamericana que ejerció su derecho a voto en las elecciones municipales celebradas en noviembre de ese año.

Hasta que la irrupción de María Eva Duarte, luego de señora de nuestro líder el General Juan Domingo Perón, desarrollara desde su condición de

primera dama un empuje colosal frente al que se rindió el mundo entero para ser “la abanderada de los pobres”.

Dejó sus datos legales en el documento y pasó a la inmortalidad como “Evita”. Un diminuto de su primer nombre que sirvió para agigantar su gran figura.

Creemos que no vale la pena volver a enunciar todas sus conquistas. La historia habla por sí sola. Porque la historia admite su desaparición física pero enarbola permanentemente sus conceptos.

Hoy, curiosamente, en el momento de publicar estas líneas, una mujer gobierna los destinos de nuestro país. La Cra. Cristina Fernández de Kirchner, por voluntad de las urnas democráticamente constituidas tiene la gran responsabilidad.

A ella le caben todos los adjetivos calificativos del comienzo de la nota. Aunque todavía la vida no le haya deparado la dicha de ser abuela. Pero es mujer. Compañera...

Luis Héctor Rebollo
Secretario de Prensa
FEMPINRA



REELECTO

Realizadas las elecciones en el Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios se impuso la lista "UNIDAD" quien estará a cargo de la conducción del gremio por los próximos cuatro años, hasta el 31 de agosto del 2012.

La Comisión Directiva quedó integrada de esta manera:

Secretario General: JOSE GIANCASPRO
 Secretario Adjunto: OSVALDO GIANCASPRO
 Secretario Gremial: RICARDO BOGLIANO
 Tesorero: NICOLAS DI MEGLIO

Vocales Titulares:

- 1°. MARIO H. HOUDIN
- 2°. ENRIQUE FIORENTINO
- 3°. ISMAEL PARDO
- 4°. ALBERTO AGUIRRE
- 5°. DANIEL SILVA

Vocales Suplentes:

- 1°. CARLOS A. BENITEZ
- 2°. ANDRES M. FERREYRA
- 3°. JOSE S. FORTES
- 4°. PEDRO O. KRYSKOW
- 5°. ACEVEDO ZENON

Comisión Revisora de Cuentas:

ANTONIO PELLASSIO
 DANIEL A. BARROSO
 MIGUEL A. MALDONADO
 VICENTE GADALETA
 JULIO DIAZ



"Pepe" Giancaspro con representantes de las diferentes cámaras portuarias.



Utilizamos como título un clásico del cine y un suceso como fue la película que tuvo a Peter Sella como protagonista. Porque el título enmarca en esa frase la fiesta que "Pepe" Giancaspro, como factotum del gremio, organizó para celebrar el Día del Capataz. Pero, además tenía otro motivo: presentar públicamente a los compañeros que los acompañaran en el nuevo mandato (ver recuadro Lista Unidad) tras las elecciones realizadas. Y, finalmente, darle la bienvenida a este 2009. Podríamos extendernos en conceptos puntuales que compartimos con todos los invitados, pero las fotos muestran la realidad de lo acontecido. Con un detalle que no debe pasar inadvertido: la presencia de los compañeros de los otros gremios integrantes de la FeMPINRA que aceptaron gustosos la invitación y se sumaron a la celebración.



LA "CAPATAZA"

Es la primera mujer que obtiene el título que la habilita como tal, después de haber cursado y completado su capacitación, tal como lo sugiere la filosofía de la FeMPINRA y la del propio gremio al que pertenece y conduce "Pepe" Giancaspro. Es que la capacitación es la llave del presente y del futuro. La globalización empujó la transformación y, felizmente, las y los compañeros entendieron de su necesidad.

Los documentos dicen que se trata de NORMA BEATRIZ FAVA, pero en Zárate y preferentemente en la zona portuaria, se sugiere preguntar por "la colorada". Su anatomía no admite equívocos: es profesora de gimnasia. Aunque no ejerce. Está en la T2, espacio que la recibió en el comienzo de su actividad y la albergó durante 4 años. Después emigró para instalarse en EuroAmérica, hasta que ya hace un tiempo regresó a su lugar de origen: la T2. Ahora tiene un diploma que certifica su aptitud, ya probada en los puestos de trabajo en los que le tocó desempeñarse... a "la colorada", la primera "capataza".



LA
FESTIVIDAD
INVOLUCRANTE

LA LUCHA POR ALCANZAR LOS OBJETIVOS

El autor de la nota en una reunión con los compañeros en Exolgan



Hoy, en la apertura de la comunicación 2009 desde la revista, nos parece importante resaltar la continuidad del trabajo que a través de los años nos ha hecho invertir el tiempo en el logro de diferentes objetivos. Históricamente, entre los encargados y apuntadores, se vivió la utopía que significaba lograr la inclusión de nuestra actividad en el Decreto 5912/72 a través de la Resolución 864/04 del MTSS.

¿Qué significa este cruce numérico?. Que el objetivo era conseguir que los trabajadores de nuestra actividad pudiesen – debido a lo insalubre de la misma – alcanzar su jubilación a los 55 años, con 30 probados en esta actividad. Esto fue siempre muy resistido, motivo por el cual se transformó – como decíamos al principio – en una utopía inalcanzable, aún en los períodos de esplendor gremial.

Sin embargo, gracias a un accionar sin desmayos que los compañeros fuimos realizando ante los diferentes estamentos, desembocamos en la obtención del objetivo buscado. Durante el período de mandato del entonces presidente Dr. Carlos Néstor Kirchner, las vallas que habitualmente se interponían a nuestro accionar se fueron diluyendo debido a la comprensión del Estado de la situación por la que estábamos pasando. Hasta que la intervención activa del actual Ministro de Trabajo, Dr. Carlos Tomada, quien personalmente se ocupó del tema y entendió lo justo de nuestra petición.

Colorario: se procedió a la firma de la Resolución mencionada en el primer párrafo que nos remitió al Decreto 5912/72, por el cual – hoy – todos los compañeros que acrediten los requerimientos básicos, pueden acceder a la jubilación a menor edad.

Este orgullo de la obtención de un derecho se emparenta con el orgullo de haber trabajado incansablemente con y por los trabajadores que no tienen voz y haber logrado - juntos en la lucha con trabajadores de muchas otras actividades - estar amparados por el Decreto 1409/06 que habilita a los trabajadores que en algún momento habían sido expulsados de la actividad en la década infame de los '90, a acceder a una jubilación digna.

Pero también dejamos escrita nuestra preocupación por la escasa celeridad operativa para la realización práctica de este beneficio. Y esto se deduce de la escasa cantidad de compañeros – sólo 10 – que pudieron obtener este beneficio desde diciembre del 2007 hasta estos días.

Cabe puntualizar, además, que durante el lapso en el que se fueron desarrollando las negociaciones, paralelamente fuimos acelerando el ritmo sobre un tema que veníamos arrastrando desde aproximadamente 1995: la representación en las terminales y otros puertos. Esto se debió a la participación activa de los gremios portuarios – obviamente con sus trabajadores y delegados - alineados en la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA) y de sus dirigentes ya que muchos



PLENARIO DE DELEGADOS

El miércoles 18 de marzo, como ocurre el tercer miércoles de cada mes, el SEAMARA retomó – pasado el período estival con el goce de vacaciones por parte de los compañeros trabajadores – la realización del Plenario de Delegados.

En esta oportunidad los temas que se trataron fueron:

Situación Portuaria en General: poner sobre la mesa el estado actual de la diferentes negociaciones con las Cámaras empresarias del sector, a los efectos de mantener la preservación de los puestos de trabajo, en función de la situación global que envuelve al sector. Además, se tratará la situación de los compañeros trabajadores tercerizados y el respaldo que deben tener en este escenario que se ha planteado.

Problemática de los Trabajadores: cada una de las Secretarías va a elevar su informe de situación a los efectos de analizar primero y desarrollar una acción conjunta después, frente al escenario mundial de crisis que estamos viviendo.

Postura Sindical Conjunta (con los delegados).

Posición política del gremio en paralelo con la Federación. Paritarias – Convenios Colectivos – Tercerizados.

Tercera edad – Jubilados: Tratamiento del Decreto 817/92 y 1409/06, este último interrumpido en diciembre del 2007 por la ANSES y la Administración General de Puertos.

de ellos actuaron en forma corporativa en la resolución de un conflicto y/o problema que afectaba a la familia portuaria en general. Con esto, recuperamos la representación en lugares como Terminal 3, BACTSSA S.A., Exolgan S.A., terminales de los puertos privados del interior, depósitos fiscales, etc...

No fueron, como algún distraído puede imaginar, simples charlas de café sino que estas negociaciones necesitaron la puesta en marcha de un agudo manejo de la inteligencia, movilizaciones en el momento justo y en el lugar exacto y la garra y el corazón propias de los trabajadores portuarios en las situaciones límites.

Por último, vale dejar en claro la acción desarrollada a favor de los compañeros trabajadores tercerizados quienes siempre se vieron obligados a desarrollar su prestación laboral en condiciones diferentes al personal de planta efectivo.

En los últimos años, en el Puerto de Buenos Aires hemos conseguido la garantización de los jornales para un sector de los trabajadores, al punto que en este primer trimestre y luego de arduas negociaciones, los compañeros trabajadores que no revisten en este último beneficio – la garantización – tienen asegurado un jornal mensual de bolsillo de \$ 1.500,-

También es importante dejar establecido que los trabajadores tercerizados deben tener prioridad para el ingreso a las plantas estables de las terminales. Cuando se efectiviza el traspaso a la planta permanente, la empresa que incorpora al trabajador debe reconocerle la antigüedad laboral desde su inicio en la empresa de origen.

Hoy estamos ejemplificando con lo conseguido en Buenos Aires. Pero esto no nos impide dejar, también escrito, que somos concientes que los compañeros de otros puertos del país tiene dificultades por solucionar. Es por eso que nuestra acción siempre tiende a desarrollarse de manera nacional para que en el menor de los plazos posibles, podamos cumplimentar todas las necesidades de los compañeros a los largo y a los ancho del país a través de las gestiones conjuntas que estamos desarrollando con la Federación.

Raúl Alberto Lizarraga
Secretario Gremial
S.E.A.M.A.R.A.



ENCUADRAMIENTO

Siguiendo con los lineamientos que marca la Federación los compañeros Secretarios están recorriendo las empresas a los efectos de realizar el encuadramiento de los trabajadores de acuerdo a las funciones reales.

En el caso particular de Gemez S.A, luego de las reuniones que los Secretarios tuvieron con el responsable de Recursos Humanos (Eduardo Leone) de la empresa, también se procedió a la elección de un delegado Fernando Perrone mientras que en Universal Carga,(en una reunión compartida con los compañeros Secretarios del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles) Logexport y MultiStore se desarrollaron las acciones pertinentes en busca de la normalización.



Un paso adelante para el dragado del río Paraná al norte de Santa Fe

En la audiencia pública convocada por la Uniren, se expresó el visto bueno de los principales usuarios de la vía navegable.

No hay antecedentes de un evento que haya reunido tantas voluntades del sector transporte, logística y comercio exterior de la Argentina con un consenso tan amplio. El motivo fue la audiencia pública convocada por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (Uniren) para avanzar en la extensión del contrato de mantenimiento de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Hasta el puerto chaqueño de Barranqueras, llegaron representantes de todos los sectores involucrados. Allí, los responsables de al menos del 90% del comercio argentino con el mundo dieron su visto bueno para que la concesionaria Hidrovía SA tome a su cargo el dragado y señalización del río Paraná de Santa Fe al Norte. Desde 1994, Hidrovía tiene a su cargo la profundización y balizamiento del Paraná desde Santa Fe al mar.

Durante estos 15 años se logró una navegación segura y confiable durante las 24 horas del día, con una sustancial baja de costos de flete. Ahora el desafío pasa por llevar esa positiva experiencia hacia el norte.

Según el acuerdo entre la Uniren e Hidrovía SA, la concesionaria deberá realizar el acondicionamiento del río en el tramo Santa Fe-Confluencia y durante los primeros tres años no se cobrará peaje. En contrapartida, se extiende el actual contrato de concesión por un término de ocho años, hasta el año 2021. En lo que respecta al tramo de Santa Fe al océano, sigue la misma tarifa de peaje de u\$s 2,25 por Tonelada de Registro Neto (TRN) para el transporte internacional y \$2,25 para el cabotaje nacional. También se eliminó el aporte financiero por parte del Estado Nacional que era de u\$s 40 millones al año y que no se le estaba abonado a la concesionaria desde finales del gobierno de la Alianza.

Más profundidad

Un punto trascendente para el futuro inmediato de la competitividad argentina es que Hidrovía SA deberá presentar el proyecto de aumentar el dragado del canal troncal a 28 pies de Santa Fe a Puerto San Martín y de 36 pies desde allí al mar.

Este es un pedido que los operadores vienen realizando con determinación desde hace tiempo. No hay que olvidar que por cada pie de calado un Panamax puede transportar entre 1.500 y 1.800 toneladas más, lo que significa un beneficio económico directo para los productores.

La Argentina vende al mundo el 75% de los granos que logra producir, y para un monto de u\$s 9.000 millones en exportaciones granarias, la incidencia de los fletes representa el 24%. De allí el beneplácito de los productores frente a la perspectiva de profundización en la vía navegable.

Ahora la Uniren tiene 10 días para realizar un primer informe. Luego seguirá un segundo informe más detallado, conteniendo las exposiciones, conclusiones y especificaciones técnicas.

Durante la audiencia, el gobernador chaqueño Jorge Capitanich fundamentó la necesidad de inclusión del riacho Barranqueras como vía navegable secundaria, y el mantenimiento permanen-

Se realizó la audiencia pública para la realización del ansiado proyecto. En ella participó el Secretario Adjunto de la FeMPINRA y Secretario General del Sindicato de Dragado y Balizamiento, Cro. Juan Carlos Schmid, cuya opi-

te de esa vía de comunicación fluvial, en pos de aumentar la competitividad de la economía regional.

Entre los 47 oradores que expusieron en la audiencia, el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, resaltó la importancia de llevar a cabo esta obra de ampliación por ser estratégica no solo para la Argentina sino también para la integración regional. Al mismo tiempo, ratificó que esta concesión "era una de las más controladas del mundo".



La extensión del río es el gran desafío de la obra

La ampliación de la zona a dragar implica duplicar la superficie del actual contrato. Buscan aumentar la capacidad de tráfico de productos.

La obra de dragado a señalizar no será sencilla debido a su gran extensión. La zona es la comprendida al norte del Puerto de Santa Fe, desde el kilómetro 584 al kilómetro 1.630 por los ríos Paraná – Paraguay. Un primera etapa será para el tramo entre el puerto de Santa Fe hasta el kilómetro 1.238 del Río Paraná, denominado Confluencia. La segunda etapa, va desde Confluencia hasta Asunción.

Aquí los trabajos se realizarán en aguas binacionales del Río Paraguay. En el plazo de cinco años de entrada en vigencia el acta acuerdo, las partes acordarán la forma y condiciones de realización de la segunda etapa de la obra. Wel acuerdo distingue asimismo dos secciones.

Entre las características de la obra de ampliación, los canales dragados en los pasos tendrán, como mínimo en tramos rectos, 104 metros de ancho de solera y deberán tener, como mínimo, profundidades suficientes para permitir la navegación de embarcaciones con 3,05 metros (10 pies) de calado. Con estos valores, las profundidades mínimas en toda la ruta serán de 3,65 metros (12 pies) para lechos de arenas y suelos semiduros y 3,95 metros (13 pies) para lechos duros cuando los niveles del río sean iguales o mayores al de referencia interpolado.

El concesionario deberá presentar a más tardar un año des-

nión (publicada en el Suplemento Transport y Cargo del diario El Cronista) reproducimos. Y también publicamos el análisis del periodista Agustín Barletti, editor del Suplemento y enviado especial a Barranqueras.

El consenso marca el futuro de la vía navegable

La obra fue analizada desde un perfil productivo, de desarrollo económico y generación de puestos de trabajo.

La posibilidad de que la concesionaria Hidrovía SA lleve a cabo los trabajos de dragado y balizamiento del río Paraná desde Santa Fe al norte recogió el apoyo consensuado de los principales actores del sector transporte, logística y comercio exterior de la Argentina. Así lo hicieron saber los 47 oradores que expusieron en la audiencia pública convocada en el puerto de Barranqueras por la Uniren.

El Secretario General del Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento, Juan Carlos Schmid señaló en la oportunidad que la carta de entendimiento entre el Estado y la empresa “defiende los intereses de los trabajadores y respeta el encuadramiento sindical”.

Rogelio Pontón, representante de la Bolsa de Comercio de Rosario, acompañó el acuerdo al afirmar que gracias a las

pués del acta de iniciación de las tareas, un análisis de tráfico actual y su proyección futura para los próximos cinco años. Sobre la proyección presentada, se deberán hacer ajustes semestrales hasta el fin de la concesión, considerando la información estadística sobre el flujo de tráfico desarrollado en el semestre inmediatamente anterior.

El plazo de ejecución para el primer tramo será de 18 meses a partir de la fecha de firma del acta de iniciación.

Mega emprendimiento

El proyecto de Hidrovía Paraguay-Paraná-Río de La Plata es una mega obra de ingeniería para aumentar la capacidad de tráfico de productos, principalmente agrícolas, minerales y combustibles, viabilizando el transporte de grandes cargas a través del sistema fluvial Paraguay-Paraná-Uruguay-Río de la Plata.

Esta vía navegable movía en 1988 unas 750.000 toneladas y en 2006 alcanzó un tráfico de 13 millones de toneladas. Con lo cual, toda la traza multiplicó por 18 el nivel de cargas en poco menos de veinte años. En el tramo norte, el movimiento pasó de dos millones a 8,5 millones de toneladas entre 1991 y el 2005. Al mismo tiempo, en la traza completa creció el número de barcasas que transitan por la hidrovía, que en el mismo lapso pasó de 258 unidades de barcasas a 1.200 unidades.

Rogelio Pontón, director del Centro de Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, pidió que en el nuevo esquema no sólo se considere la vía del río Paraná hasta la confluencia sino también la vía del Alto Paraná “que es sumamente importante y liga a la región noroeste y puertos up river de la represa de Yaciretá”.

obras de dragado y balizamiento que se realizaron a partir de la concesión, también aumentó el transporte y comercio de granos.

En la misma línea se ubicó Horacio Tettamanti, de Servicios Portuarios Integrados SA, quien quien dijo que las obras que realizará la firma Hidrovía “influyen directamente en la reactivación de la industria naval argentina, con la consecuente generación de nuevas fuentes de trabajo”.

Fernando Guzmán, ex interventor del Puerto de Barranqueras, comparó el desarrollo hidrovial del país con lo que sucede en los Estados Unidos a partir del río Mississippi.

“Celebro este acuerdo porque facilitará la integración del NOA y del NEA y potenciará al puerto de Barranqueras”, enfatizó Guzmán.

Otra voz de apoyo fue la de Pablo Ferrés, presidente de la Cámara de Puertos Privados Comerciales. El directivo recordó que en 1994, cuando se lanzó la licitación para el dragado de Santa Fe al mar, las terminales privadas de Puerto San Martín armaron un consorcio junto a un dragador internacional. “La oferta de Hidrovía SA fue más baja que la nuestra, que éramos los directos interesados. Por eso festejo que sea nuevamente Hidrovía SA la empresa a cargo de dragar hacia el norte”, resaltó Ferrés.

En la tónica de Ferrés, fueron varias las exposiciones que comenzaron por recordar el estado en el que se encontraba la vía navegable de Santa fe al mar con anterioridad a su concesionamiento. El río no tenía más de 24 pies, sin señalizaciones confiables y con la imposibilidad de navegar de noche.

Diálogo

Javier Dulce, presidente del Centro de Navegación, también saludó el acuerdo y recalcó la solvencia técnica de la concesionaria, ya probada en el tramo de Santa fe al mar. No obstante, solicitó un marco de diálogo para analizar los distintos cuadros tarifarios en lo que se refiere al peaje de la vía navegable.

Desde la Cámara de Comercio Exterior de Salta llegó su presidente, Fernando Triquell. El directivo resaltó que la obra significa para la salida de la producción del NOA, en conjunto con la reactivación del Ferrocarril Belgrano Cargas.

Roberto Benítez, interventor del puerto de Barranqueras recordó que en la región se mueven unas seis millones de toneladas de granos, de las cuales por ese puerto salen hoy unas 400.000. “Con la reactivación portuaria, el dragado definitivo y el mantenimiento permanente el puerto podrá aumentar exponencialmente sus niveles de movimiento de cargas y canalizar gran parte del caudal de granos que hoy no pasa por sus muelles”, aseveró el funcionario.

El ministro de Planificación de Formosa, Jorge Ibáñez, aseguró que su provincia no puede esperar y que “se necesita de esta vital obra de infraestructura para avanzar en las políticas de desarrollo económico y social”.

Ignacio Diego TOMASENIA es Especialista en Planificación y Evaluación de Proyectos de Infraestructura. Y fue, en la década del '70, Director nacional de Planificación de Marina Mercante y Puertos. Fuimos a conversar con él y nos dijo...

“TENEMOS QUE TRABAJAR PARA LA BANDERA NACIONAL”



--¿Cómo ve el puerto hoy?

Es una pregunta muy amplia. Yendo de lo general a lo particular habría que empezar por los puertos en América del Sur porque no podemos dejar de analizar las relaciones de complementariedad y sustitución que hay entre los proyectos portuarios. Así es que lo que pasa en Montevideo afecta al puerto de Buenos Aires porque, por ejemplo, ellos están transportando contenedores del sur de la Argentina que no pasan por Buenos Aires y las mejoras que se hagan allá repercuten acá. Los puertos chilenos también afecta a Buenos Aires. Los proyectores de ENIRSA que es la iniciativa para la integración regional sudamericana también nos afectan, porque hacer nuevos corredores de integración horizontales, los llamados corredores bioceánicos como se decía antes, afecta el destino de los puertos.

-- Entonces esto de la globalización es cierto...

Hoy nadie está ajeno a la globalización. Menos en materia de transporte. Y debería verse en un contexto de planificación general del transporte que es lo que nos falta. Hablamos de los puertos, de los caminos, de los ferrocarriles, pero no hablamos del sistema de transporte. Acá, lo que nosotros necesitamos es ver ordenadamente como trasladamos la mercadería desde su origen a su destino. Y nadie – o muy pocos – son los que estudian el sistema global y ponen el acento o dedican su tiempo a casos particulares. Porque cuando hablamos de la planificación general de un país – y lo digo yo que me gano la vida con esto – debemos tomar una distancia más que prudente y mirar con otros ojos. Y en el caso puntual de los puertos hay que observarlos conjuntamente con los barcos para saber que pasa con la navegación, el “shipping” y el trasbordo. Es decir, estos son nodos importantes dentro de la cadena de transportes y como tales deben ser tratados. Lo digo porque hace muy poco el Banco Mundial me contrató para hacer un diagnóstico sobre este tema en la Argentina y en el lugar que menos bolilla le dieron fue en la Argentina.

-- ¿Cómo ve a la Argentina en este escenario de Usted plantea?.

Yo veo un deterioro general del sistema de transporte. Debemos hacer un análisis – perdón por el tecnicismo - dinámico o estático comparativo. ¿Cómo la veo con respecto a qué?. Yo he sido funcionario en la década del '70 y si comparamos este tiempo con el actual la resultante es que se ha querido volver a empujar la situación pero se encuentran restricciones muy grandes y mi observación es la de un deterioro con la que teníamos 30 años atrás. No hay un avance. Usted me puede decir que hubo un avance en materia portuaria porque hubo inversiones en el sector y yo le digo queso, desde mi participación en los puertos de Quequén, Ushuaia, Bahía Blanca, Santa Fe, Rosario, y en la sectorización del puerto de Buenos Aires. Eso sí fue un avance y un avance también fueron las inversio-



nes privadas que recibió el sector. Pero desde el punto de vista de la actividad laboral hubo un retroceso. De 25.000 tácticas que teníamos años a hoy no llegamos a 4.000. El sector tuvo que reconvertirse. La tecnología y la capacitación actuales también deben ser contabilizadas como avances, pero hubo un retroceso en cuanto a los trabajadores si tomamos en cuenta la cantidad y la retribución que perciben comparada con la de aquella época. Pasaron 30 años y yo no veo un avance en lo que son los principios del lado empresario y de sus responsabilidades sociales.

-- Esto que Usted plantea en forma general, ¿cómo incide – si es que incide – en la planificación y desarrollo de la industria naval?

La Argentina, desgraciadamente, no tiene políticas de estado como tiene Brasil. Entonces nosotros defendimos la industria naval, propiciamos su desarrollo y la subsidiamos. Es decir que muchos recursos de rentas generales se alocaron a través del fondo nacional de la marina mercante para desarrollar una eficiente industria naval. Muy poca gente, hoy, habla de lo que se hizo en la década del '70. Llegamos a establecer, por ejemplo, un tren de laminado de chapa naval que la Argentina no tenía, porque era una necesidad. Y este esfuerzo que se hizo en ese entonces, Usted viaja hoy por el Tigre y ve el estado de los astilleros y no hace falta ningún comentario. En la década del '90 se hizo una desinversión económica que terminó en una desgracia para la Argentina. En cambio, cuando nosotros teníamos desarrollada la industria naval Brasil no había empezado. No tenían un fondo nacional de marina mercante ni sabían como se hacía. Empezaron a aprender de nosotros, nosotros le enseñamos que era. Ellos desarrollaron una eficiente industria naval, astilleros que hoy son ejemplo y nosotros nos hemos quedado. Teníamos un astillero como ASME que hoy a reducido al mínimo su capacidad si la comparamos que los '70. Hemos perdido la capacidad que teníamos en reparación de pesqueros en la misma proporción que crecieron Paraguay y Uruguay... De cargueros. Recién ahora TANDANOR comienza a reactivarse. Hemos perdido la oportunidad de integrarnos con América Latina. Nosotros habíamos llegado a acuerdos con Venezuela para hacer petroleros. Nosotros fabricábamos buques de 30.000 toneladas y ellos querían de 75.000, nosotros llegábamos a 60.000 y por "ese poquito" fuimos perdiendo un mercado que recién ahora comienza a tener síntomas de recuperación. Y la Argentina tiene – y debe – que recuperar esa situación de liderazgo que tiene la industria naval. Porque nuestros recursos humanos son inmejorables debido a los muy buenos ingenieros que quedan en el país más lo que están en el exterior. Y la capacidad de nuestros obreros navales, como por ejemplo los de Berisso y Ensenada, es muy grande y da para mucho. Pero el objetivo es nuestra propia flota mercante nacional. Ya sea nacional o mixta. De ultramar y fluvial. De reparaciones navales. Pero no podemos dejar de tener bandera.

-- Tres veces nombró a la marina mercante. ¿Puede hacer una pintura de la actualidad?

Hoy está en manos privadas en casi su totalidad. Y percibe un criterio de rentabilidad privada que es aceptable en un país capitalista como el nuestro, pero es capitalista mixto. Pero no debemos dejar de procurar la rentabilidad



social, porque una marina mercante debe estar al servicio del comercio exterior porque no es para ganar dinero sino para asegurar que nuestros productos lleguen a los lugares donde nuestra Cancillería o nuestra Secretaría de Relaciones Económicas Internas Nacionales consideran más conveniente. Y ahí tenemos que apuntar: desarrollar una marina mercante nacional. Y ni hablar la de Flota Fluvial del Estado Argentino que tenía el 70/80% de transporte fluvial de los países de la Cuenca del Plata. El Estado Nacional tiene que intervenir porque tiene la misión subsidiaria de ocupar aquellos puestos que no ocupa el sector privado, pero no puede dejar el Comercio Exterior Argentino en manos de capitales extranjeros o abandonado a la buena de Dios. El Estado debe intervenir fuertemente. Primero fijando políticas y luego, si es necesario, subsidiando la actividad naviera. También dando un marco de referencia adecuado que permita en un ámbito del MERCOSUR a que la bandera argentina vuelva a tener el privilegio que tenía años atrás. Tendríamos que tener una Ley de Marina Mercante que apoyara y diera los beneficios para el desarrollo de la marina mercante, porque si la desarrollamos como corresponde vamos a tener el desarrollo de la industria naval, y por carácter transitivo las reparaciones navales. Y si desarrollamos las tres, optimizaríamos la cantidad de recursos humanos que teníamos y que, lamentablemente, perdimos.

--¿Qué cree que debimos haber preguntado y no lo hicimos?

Como inicio digo que nada. Como experto y apasionado de estos temas y todo lo inherente a la Marina Mercante me parece el primer eslabón de una cadena que podemos continuar si la FeMPINRA lo cree pertinente. Y a los amigos sindicalistas, que los tengo y muchos a través de los años y del recorrido por la distintas funciones, que a veces no tiene en claro la repercusión que pueden lograr en el medio social y en el medio político y por eso felicito a la Federación por el hecho de tener una revista que llega a los lugares indicados, directamente ligados con toda la actividad, con el pensamiento de los gremios respecto a la problemática que estamos viviendo. Y esto tiene que servir como contribución, en grande, a la formación del pensamiento empresario y político. Por eso me siento honrado de participar y estoy a disposición, como dije antes, para cuando Uds. lo crean oportuno.



EL SOMU en la FeMPINRA

Tal como lo había anticipado su Secretario General Omar Suárez en el Primer Encuentro Nacional (ver páginas 19,20,21,22) que organizó la FeMPINRA, el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) se integró a la Federación. Precisamente fue la Quinta La Amistad (ver pág. 6 y 7) – cedida gentilmente - el escenario del Plenario Nacional de Delegados realizado el último 24 de marzo.

Allí aprovechamos para conversar con el compañero Suárez (foto) a los efectos de tener un primer panorama de los motivos que lo llevaron a tomar esta decisión.

“Una de las máximas de la lucha sindical es la conjunción de ideas y la marcha conjunta en pos del logro de los objetivos. A veces, pasa un tiempo antes de que uno se de cuenta de que sus ideas y su forma de pensar y manejarse tienen puntos de coincidencia con sus pares. Y esto fue lo que ocurrió en el SOMU y la FeMPINRA. Yo lo había expuesto públi-

camente en el Encuentro Nacional que tuvimos en el City. Y esto de que hoy la Federación haya aceptado la quinta de nuestro Sindicato para realizar su Plenario lo ratifica totalmente. De ahora en más los hechos van a demostrar que nuestra lucha conjunta por defender los legítimos derechos de los trabajadores de todos los gremios que integran la Federación tiene la fuerza conjunta de los gremios unidos.”

El jueves 26, dos días después, se realizó la botadura del Buque Escuela Multipropósito “Dr. Manuel Belgrano” dentro del formato de la Escuela de Capacitación Marítima “Omar A. Rupp”, que lleva este nombre en homenaje al compañero contramaestre caída en la Guerra de las Malvinas. La madrina fue la Cra. Presidenta Cristina Fernández de Kirchner quien en la mesa cabecera del acto central estuvo acompañada por los Ministros Florencio Randazzo (Interior), Julio De Vido (Planeamiento), Carlos A. Tomada (Trabajo), el Secretario General de la C.G.T., Cro. Hugo Moyano y por el Secretario General del SOMU, Cro. Omar Suárez.

El buque escuela que pertenece al SOMU está destinado principalmente a la investigación, estudios, preservación de recursos ictícolas, como así también a la capacitación y perfeccionamiento de sus afiliados y demás trabajadores de la actividad marítima.



SERENOS DE BUQUES

NUEVO CONVENIO

Entre los meses de Julio y Septiembre del año 2008, el Sindicato Único de Serenos de Buques, luego de arduas negociaciones con el Centro de Navegación de la República Argentina, consiguió la generación de nuevas fuentes de trabajo, al lograr el ingreso de 50 nuevos serenos en los puertos de Buenos Aires, Rosario, San Lorenzo, Bahía Blanca, Necochea y San Nicolás. De esta manera, se pudo incrementar el número de serenos habilitados, en pro del mejor funcionamiento de nuestros servicios. Por otro lado, el día 19 de diciembre de 2008, se realizó una Asamblea Extraordinaria de la que participaron serenos de todas las delegaciones nacionales, en la cual se analizó y aprobó la propuesta de nuestro nuevo Convenio Colectivo de Trabajo. El mismo no sufre modificaciones desde el año 1990, y casi 19 años después, logramos poder negociar este nuevo Convenio con el Centro de Navegación, encontrándose dicha negociación en etapa de cierre, por lo que consideramos altamente viable que el 2009 sea el año de la puesta en vigencia de nuestra nueva legislación. En esa misma asamblea, en conmemoración de la creación del primer cuerpo de Serenos de Buques en el año 1927, se festejó el 81° aniversario del Día del Sereno. Finalmente les recordamos que la Comisión Directiva, con mandato hasta el 23 de marzo del 2011 está integrada por:

Secretario General:

EDUARDO ANTONIO IVALDI

Secretario Adjunto:

MARIO JAVIER ARANDA

Secretario Administrativo:

JOSE LANDOLFI

Tesorero:

RAMON ERMINDO MEDINA

Pro tesorero:

JUAN ANTONIO LUCENA

Secretario de Actas:

VICENTE NUÑEZ

Vocales Titulares:

Angel Antonio MAIDANA –

Ricardo ARROYO –

Carlos A. RODRIGUEZ –

Ramón Leandro MOLINA –

Vocales Suplentes:

Juan Carlos RUGGERI –

Oscar A. HERNANDEZ –

Delfor ESCALANTE – Pascual LAURORA

Revisores de Cuentas Titulares:

Carlos Marcelo ARTAZA –

Domingo Héctor DI FEO –

Juan Antonio BECERRA

Revisores de Cuentas Suplentes:

Carlos O. TELLECHEA –

José Mario MUSTAFA

“El protagonismo del sistema portuario frente a la desaceleración del comercio internacional.”

Aprovechamos la participación periodística del colega Ariel Armero y su muy buena descripción de todo lo sucedido en el Suplemento Transpot & Cargo y transcribimos su columna vertebral con detalles de los oradores y su exposición.

Por la crisis financiera internacional se esperan que los puertos públicos no cuenten con grandes inversiones. Frente a este panorama, resulta fundamental redoblar los esfuerzos en aquellos aspectos que hacen a una mayor competitividad, como dotar de profesionalismo a los distintos equipos de trabajo.

Este fue uno de los temas salientes del IV Coloquio del Consejo Portuario Argentino (CPA). El evento se llevó a cabo en el Centro de Acopiadores Zona Centro, en Quequén, Necochea, bajo el título de “El protagonismo del sistema portuario frente a la desaceleración del comercio internacional”.

La apertura del encuentro estuvo a cargo del presidente de ese Consejo y titular a su vez del Consorcio del Puerto Quequén, Mario Goicoechea y contó con una participación importante de puertos públicos de todo el país.

Se destacó la presencia del subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ricardo Lujan, el senador Eric Calcagno, el presidente del Centro de Navegación, Javier Dulce, el de la Cámara de Exportadores de la República Argentina, Enrique Mantilla y el intendente municipal de Necochea, Daniel Molina, quien fue el encargado de dar la bienvenida a los presentes.

También hicieron uso de la palabra el presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Jorge Otharan y el especialista Antonio Zuidwijk. Asistieron puertos de toda Argentina, desde Misiones hasta Tierra del Fuego de la que participo el recientemente designado presidente de la Dirección Provincial Portuaria, José Adrián Gómez.

“Hemos privilegiado en los últimos años la relación con Puerto Quequén y la “actividad portuaria es el motor de la economía del distrito”, resaltó Daniel Molina

Por su parte, Goicoechea manifestó que “el sistema portuario es tan competitivo como el sistema privado”. En este

sentido, señaló como presidente del Consejo que cada puerto deberá certificar el proceso de calidad de cada estación y fijar un estándar.

La disertación de Enrique Mantilla se basó en ofrecer un amplio panorama de la situación mundial, remarcando como todos los términos de intercambio a nivel internacional han sido severamente afectados por la crisis financiera.

A su turno, Javier Dulce presentó expuso sobre la caída de las exportaciones en todos los puertos donde se destaca un 70% de retroceso en el rubro agrícola y un 40% en el automotor. Resaltó, como dato positivo, que el único sector que no ha retrocedido con la crisis y que aún sigue en crecimiento, es el de

los buques de crucero cuyos arribos se incrementaron este año y seguramente lo harán también el año entrante.

Ricardo Lujan brindó un pormenorizado informe sobre las obras que está encarando la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, varias de ellas de dragado en puertos al norte de Santa Fe, y el dragado previsto para el puerto de Mar del Plata, que incluirá no sólo el acceso sino el interior del puerto en función de que el mismo ha sido declarado en emergencia.

El funcionario destacó también la decisión oficial de invertir en infraestructura portuaria en todo el país, hecho que no se hacía desde hace varios años, y abogó por simplificar los procedimientos para llevar a cabo estas obras que están sujetas actualmente a diversas jurisdicciones lo que, en muchos casos, lentifica el proceso de decisiones. Finalmente resaltó la concreción de la audiencia pública realizada en Chaco por el tema del contrato con Hidrovía SA para las obras de Santa Fe al norte.

En el final del encuentro el subsecretario Ricardo Lujan y el senador Eric Calcagno mantuvieron un diálogo con la concurrencia donde se comprometieron a debatir los temas de interés para el sector.





“Nadie presentó más propuestas que la FEMPINRA”

Anibal Díaz es el Coordinador de Relaciones Sindicales de la Subsecretaría de Trabajo del Gobierno Autónomo de la Ciudad. Abogado, especializado obviamente en laborales, fue durante una década – 1985/1995 – Secretario General de ATE Chubut para pasar, ese año, a Buenos Aires como Secretario Gremial e integrante del Consejo Directivo donde permanece hasta el 2003. Fue también fundador de la CTA (ex Congreso de Trabajadores Argentinos) hasta que, según sus propias palabras, “el MTA rompe con el modelo sindical argentino creado por Farrel en 1943” y accede a la función pública.

El cargo de hoy ocupa trasciende al cambio en la cúpula del Gobierno Autónomo y va más allá de los nombres o de la visión política disímil entre la gestión anterior y la actual.

“La unidad y la conducción única fue siempre el eje del modelo sindical y cuando éste se rompe o a través de un celofán se lo trata de mostrar peligra la hegemonía que es la herramienta básica del movimiento sindical: una central y un sindicato por gremio.” dispara Díaz.

Teniendo en cuenta su trayectoria y su pensamiento, ¿cómo se produce su incorporación al sistema del cual hoy forma parte?

“Llegamos con el gobierno de Telerman cuando el sistema en la Ciudad estaba en crisis. Ustedes deben recordar muy bien los trabajadores (muchos de ellos clandestinos) que estaban prácticamente en un formato de esclavitud y ,lamentablemente, algunos pagaron el precio con su vida.. La idea, estructurada con Enrique Rodríguez fue lograr que esta Subsecretaría tuviera contacto directo con cada una de las organizaciones sindicales que funcionan en Buenos Aires. Y esa idea era que la mejor vacuna para combatir el trabajo en negro solo se podía conseguir con la actividad sindical. Porque donde hay un problema hay un trabajador y por lo tanto debe haber una organización sindical que

acompañe la gestión de esta Subsecretaría para llegar a la solución..”

En este marco que Ud. refiere, ¿cómo es la relación con la FEMPINRA que es una federación que agrupa a 15 sindicatos?

“Tanto en la primera gestión como en la actual hemos puesto especial atención en toda la actividad marítima, portuaria y de la industria naval. En este caso hemos recorrido toda la zona sur dentro del perímetro que nos corresponde y desde la idea de la cooperación para abrir puertas a los efectos de lograr la solución de los problemas, el resultado de la Cooperativa Estándar Motor con la apertura de la Escuela de Capacitación “Cayo Sotero Ayala” es el mejor ejemplo que podemos ofrecer. Nosotros participamos del trabajo de la regularización institucional de la Cooperativa a los efectos de proveer los soportes necesarios para lograr la autogestión de los propios trabajadores con la participación de las organizaciones sindicales. En este caso puntual, junto con los compañeros Cayo Ayala y Juan Speroni hemos trabajado codo a codo para la recuperación de las fuentes de trabajo, la generación de trabajo genuino y de un espacio para formar mano de obra calificada que es uno de los déficits en los que debemos poner el acento. La idea es volver a instalar a la industria naval argentina en el mundo, como pasó hasta hace muy poco tiempo.”

En la década del '70, había una canción muy de moda que hablaba de “una ciudad que tiene un Puerto en la puerta.”. Más allá del hit lejano, ¿qué valor tiene para el funcionario esta ubicación puntual de nuestro puerto?.

“ Nosotros pensamos que Buenos Aires, como todas las grandes ciudades del mundo, tiene que tener un puerto que no solo sea de valor turístico sino que tenga vital importancia en el intercambio comercial.. Nosotros sabemos – y esto no es nuevo ya que viene desde hace tiempo – que hay



una gran disputa por transformar a toda la zona portuaria de Buenos Aires en un gran emprendimiento inmobiliario. Y nos parece bien, pero también decimos que esto debe ser compatible con un puerto que realmente cumpla un rol dinamizador de la economía y sea generador de fuentes de trabajo. Y que también siga recuperando a los astilleros que hoy, felizmente, están con un buen nivel de actividad..”

Sin bien no corresponde puntualmente a la órbita de la Subsecretaría, ¿cómo manejan la información de los puertos que se distribuyen entre Iguazú y Tierra del Fuego?

“En esto la opinión es personal y nosotros somos concientes de la política pasada que apunto a desguasar y desarticular la actividad. Hoy, sin todavía superar eso que se heredó de los '90, hay una perspectiva diferente y nosotros creemos que toda la zona debe volver a instalarse, junto con el Puerto de la Ciudad de Buenos Aires, dentro de una estrategia que jerarquice toda la actividad marítimo portuaria..”

Y esta reformulación o este relanzamiento del Puerto de La Plata, ¿ocupa algún lugar en la agenda de la Subsecretaría o por no ser de su área específica no es tenido en cuenta?

“Más allá de su pregunta puntual, creo que nuestra preocupación no debe pasar por el Puerto de La Plata y qué pasará con el de Buenos Aires. El tema, hoy, pasa por la desviación de algunas actividades a puertos de otros países, concretamente Montevideo y Paraguay, algo que no solo incide en nuestra economía sino en la actividad portuaria y en los diferentes gremios que la integran. Esto no lo tenemos que tomar como un River-Boca sino que debemos apoyarnos – y acá surge el rol de la FeMPINRA – en ver como logramos la regularización de toda la actividad a través de toda nuestra plataforma marina. La FeMPINRA es la que más propuestas ha presentado sobre estos temas y nos parece muy importante resaltarlo porque esto refleja el pensamiento corporativo de la Federación. cobijando bajo el mismo paraguas y en sus diversas ideas a todos los gremios que la integran..”

Como final de todo lo que usted expone se nos ocurre que la participación sindical es fundamental en todo proyecto a desarrollar...

“Esto es fundamental y va más allá de un escrito o un papel. Yo no se – y vale la pena reiterarlo – si hay una organización que haya hecho tantas propuestas como la FeMPINRA. Porque no solo se han hecho cargo de reclamo sino también de organizar de una forma diferente de procesar una problemática que es común y que antes de la formación de la Federación cada uno jugaba su suerte solo. Hoy esta acción corporativa permite articular una política común hacia toda la actividad marítima portuaria en la Argentina.”

LA FeMPINRA EN PERU

La Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y la Autoridad Portuaria Nacional de Perú (APN) organizaron en la ciudad de Iquitos, en Perú un Seminario Internacional.

El objetivo fue actualizar la información sobre la navegación fluvial y el estado de desarrollo de los puertos fluviales en la región, identificar los problemas en gestión, dragado y señalización. Además se propusieron soluciones al respecto. Y allí estuvieron presentes en representación de la FeMPINRA, Daniel Osvaldo Amarante (Subsecretario Gremial) y Juan Carlos Pucci (Secretario de Asuntos marítimos y Fluviales).



Daniel Amarante

El Seminario tuvo cuatro jornadas de duración y participaron más de una centena de funcionarios públicos y privados de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Colombia, Panamá, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y, obviamente, Perú. También participó la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) dependiente de la Organización de Estados Americanos (OEA).

Durante el encuentro se presentaron antecedentes, opiniones, definiciones y acciones concretas que se refieren a la integración de las cuencas hídricas Orinoco-Amazonas del Plata. Como segundo punto acordaron la posibilidad de lograr menores costos de implementación y de mantenimiento. Como tercer puntos destacaron que prevén mejorar el control de los impactos ambientales. También destacaron la posibilidad de contar con mayor capacidad para la movilización de cargas a volúmenes superiores, a mayores distancias y a menores costos.

El quinto punto desarrollado tuvo que ver con el menor consumo de combustible con este comparativo: en el transporte hidroviario 20 barcazas consumen 149 litros, en el ferroviario 400 vagones necesitan 379 litros y en el terrestre 1.200 camiones insumen 1.180 litros.

Los participantes acordaron que el desarrollo de los puertos fluviales e hidrovías permite mejorar la competitividad regional de Latinoamérica, continuando con la integración y utilización de las hidrovías que completan los corredores IIRSA (Integración Infraestructura Regional Sud América) dado que la brecha del desarrollo entre países industrializados y Sudamérica, medido a través del ingreso per cápita, viene aumentando.

La seguridad de navegación fluvial en la Argentina fue otro de los temas destacados en el Seminario y en este punto se habló sobre el proceso de evaluación de riesgos que establece el control de buques focalizando esfuerzos en la supervisión de la gestión de la seguridad de los buques (SOLAS, CODIGOS, IMDG Y PBIP, MARPOL) y el factor humano.

Como último punto se recomendó a la Comisión Interamericana de Puertos para que se continúen organizando este tipo de eventos a fin de promover el pleno funcionamiento del Sub Comité de desarrollo de Puertos Fluviales e Hidrovías de la CIP.

7° SEMINARIO "CAMPANA ZARATE: POLO ESTRATEGICO PORTUARIO"

Carlos A. Schinoni, Presidente de la Cámara de Servicios Portuarios de Campana y Zárate anuncia la realización de una nueva edición del seminario.

En esta oportunidad, el secretario general de la FeMPINRA, Cro. Cayo Ayala será uno de los disertante y abarcará el tema: "La visión de los gremios antes la crisis."

Apertura a cargo del Subsecretario de Puertos de la Provincia de Buenos Aires, e intendentes Municipales de Campana y Zárate.

Monseñor Oscar Sarlinga, Obispo de Zárate Campana: "Responsabilidad Social Empresaria."

Cayo Ayala, Secretario General de la FeMPINRA: "La visión de los gremios ante la crisis".

Dra. Giselle Javurek: "Compatibilidad Jurídica en la Hidrovía."

Ing. Fernando Puntigliano, presidente de la ANP, Uruguay: "Complementación de los puertos de Campana y Zárate con los puertos uruguayos."

Los proyectos en la Hidrovía Paraguay Paraná ante la crisis mundial. (Disertantes a designar)

Hacia una política portuaria nacional. Mesa debate. Posibles disertantes: Gustavo Anschutz, Angel Elias, Roberto Murchison, Daniel Rodriguez Paz

Juan Antonio Torresin y Horacio Tettamanti: La industria naval ante la crisis global.

Actualidad de la Prefectura Naval Argentina

Cierre a cargo de Autoridades nacionales y provinciales.

Se cursaron invitaciones para el cierre a Anibal Fernández y Daniel Scioli



**Asociación Argentina
Empleados de la Marina
Mercante 4981-8549/8762
Bmé.Mitre 3776**



**Dragado y Balizamiento:
4307-4305
Piedras 1693**



**Capataces y Estibadores Portuarios:
4300-0548, 4307-8405
Carlos Calvo 736**

UTILES Y GUARDAPOLVOS

Como es habitual, antes del comienzo de cada ciclo lectivo, los gremios que integran la FeMPINRA distribuyen gratuitamente para los hijos de sus afiliados útiles escolares, guardapolvos y mochilas. En esta oportunidad los interesados en acceder a este beneficio deben comunicarse – de lunes a viernes entre las 10 y las 16 horas - con estos sindicatos:



**Empleados y Apuntadores
Marítimos**
4941-8264/8327
México 2183 "A"



**Guincheros y Maquinistas de
Grúas Móviles:**
4302-9059 , Alvar Núñez 226

Propuesta Convenio sobre Trabajo Portuario



El Secretario General de la FeMPINRA Cayo Ayala y un grupo de compañeros representantes de los gremios que la integran, se reunieron en el Anexo con Honorable Congreso de la Nación con el diputado nacional Mario País, Presidente de la Comisión de Intereses Marítimos. Allí expusieron la problemática por la que atraviesa el sector y para reafirmar la necesidad de que se convierta en Ley el Proyecto que promueve la aprobación del Convenio N° 137 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), tendiente a estimular el aseguramiento de empleo permanente de los trabajadores portuarios en el territorio nacional.

Sobre el particular, el legislador chubutense manifestó “este Convenio, promueve, en los países que lo ratifiquen, la generación de políticas tendientes a resguardar a los trabajadores portuarios de la precarización en el empleo, para que, por un lado se contemplen los avances en la actividad portuaria en cuanto al manipuleo de cargas y descargas y por el otro la necesidad de regular protectoriamente este trabajo”. En los fundamentos del proyecto se destaca que la iniciativa parlamentaria tiene por objeto corregir aquellas distorsiones generadas por la flexibilización llevada a cabo en la década pasada, en la que la actividad portuaria fue especialmente afectada con una desregulación que lesionó a miles de trabajadores que de por sí se desempeñaban en una actividad con niveles de ocupación no permanente.

El diputado País subrayó, entre otros beneficios que aporta este convenio, que “constituye un instrumento para complementar la labor iniciada por los gremios, en especial por la **Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FEMPINRA)**, ya que establece un mecanismo de consulta para las organizaciones de empleadores y de trabajadores, para determinar

los alcances del trabajo portuario, teniendo en cuenta los nuevos métodos de manipulación de carga y las especializaciones de la actividad portuaria, a la vez que se establece sea la política nacional la que estimule a las partes interesadas a que para propender al empleo permanente o en su defecto, asegurar períodos mínimos de empleo o ingresos mínimos cuya amplitud e índole dependerán de la situación económica y social del país y del puerto de que se trate”.

“Sabemos que este sector ha sido brutalmente hostigado por la política neoliberal de los noventa, que merced al Decreto 817/92 ha hecho tabla rasa con más de 60 convenios y otros instrumentos colectivos del sector a través de la desregulación de las normas laborales”, señaló País.

Para concluir, el diputado chubutense indicó que “sin duda la incorporación en nuestra legislación nacional del presente Convenio Internacional del Trabajo y su desarrollo en las prácticas y en la reglamentación respectiva implicará un avance en la dignificación del trabajo portuario argentino, donde el trabajo no registrado, la falta de condiciones de seguridad y salud y la tercerización salvaje siguen ocupando un lugar preponderante a pesar del esfuerzo de las organizaciones sindicales”.



Cayo Ayala junto a los diputados País y Balseiro

GREMIOS QUE INTEGRAN LA FEMPINRA

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

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

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

SINDICATO DE CAPATACES Y ESTIBADORES PORTUARIOS
Carlos Calvo 736 – CP : C 1102AAP – Tel.: 4300-0548/4307-8405

SINDICATO DE EMPLEADOS APUNTADORES MARITIMOS
México 2183 1ro."A" – CP: C1222ABG – 4941-8264 Fax: 4941-8327

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

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

SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES
Juan de Dios Filiberto 914 – CP: C1162AAB – Tel: 4301-7067/7697

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

CENTRO DE PATRONES FLUVIAL PESCA Y CAB. MARITIMOS
Montes de Oca 15 Piso 4º."B" – CP: C 1270 AAA – Tel.: 4307-6111/4611

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

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

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

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

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

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

FEMPINRA



UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS

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

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

www.fempinra.com.ar