

PIDEN MÁS POLÍTICAS DE INCENTIVO

Se diseñan estrategias para el sector marítimo

Un encuentro convocado por la Fempinra reunió a los principales referentes del gobierno, las empresas y los trabajadores del sector.

La Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval (Fempinra) realizó el "Primer Encuentro Nacional de Políticas Estratégicas del Sector Marítimo Portuario Argentino".

El Salón Leopardi del NH City Tower albergó durante toda la jornada a representantes de los diferentes sectores portuarios para el tratamiento de la problemática actual.

La apertura estuvo a cargo de Cayo Ayala, secretario general de la Fempinra e inmediatamente ocupó la mesa de expositores el subsecretario de Puertos y Vías Navegables Ricardo Luján, acompañado por José Beni, director Nacional de Vías Navegables; María Teresa Dillon, directora de Actividades Portuarias; Alberto del Vecchio, asesor de la Subsecretaría de Puertos; y Sergio Dorrego, director del Área Fluvial y Marítima. Cada uno de ellos explicó pormenorizadamente la actividad de cada una de sus áreas y a la vez expuso cuales serán los pasos a seguir por parte del Estado dentro de la problemática del sector.

Capítulo aparte mereció la disertación de Federico Virasoro, presidente de Naviera Sur Petrolera y del Consorcio de Transporte Argentina. Virasoro compartió el panel con Horacio López, titular de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata y Jorge Bianchi, secretario gremial del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo. Ellos se encargaron de exponer sobre los múltiples problemas que surgen para quienes pretenden construir en la Argentina con mano de obra argentina o la problemática del sector fluvial regional desde sus diferentes asimetrías y en comparativo con otros países.

"Nos cuesta creer hasta dónde llegamos, con una plena convicción de que cuando nos encontramos en una situación límite, sin trabajo, nos volvemos dueños de nuestro propio destino y, a partir de ahí, no hay ningún obstáculo que nos impida crecer y desarrollarnos", señaló Virasoro.

Exitosa trilogía

Cuando el Consorcio de Transporte Argentina se lanzó a construir barcasas, Federico Virasoro recordó que "todo fue muy difícil. Nos encontramos con mil barreras. En este país no se puede desarrollar absolutamente nada, no hay crédito y no hay incentivos. Teníamos la plena con-



vicción sobre la necesidad de empezar a construir pero no sabíamos cómo. Entonces se nos ocurrió la idea de juntarnos con el astillero Servicios Portuarios Integrados (SPI) y con los trabajadores. Esta trilogía fue fundamental para empezar a trabajar y a aportar ideas. Juntos fuimos a las entidades financieras, juntos nos sentamos a ver los valores y de qué manera podíamos desarrollar la construcción. Nos costó muchísimo. Recorrimos kilómetros de oficinas donde recibíamos portazos todo el tiempo, hasta que tomamos la determinación, con un gran sacrificio de todos, de iniciar la primera obra más allá del crédito".

La primera barcaza "Argentina I" se construyó sin crédito. Esta era la mejor manera de demostrarles a las entidades financieras que astilleros, trabajadores y empresas eran confiables.

"A partir de ese momento comenzaron a abrirse las puertas, como las del Nación Leasing para la segunda barcaza y así arrancó la cadena de financiamiento para continuar con el proceso de construcción. Rompimos con el mito de que en la Argentina no se podía construir, que la mano de obra no era la adecuada y que los empresarios argentinos lo único que querían era recibir los créditos para hacerse del dinero y después no construir. No es así desde ningún punto de vista. Nosotros demostramos que trabajando en conjunto y en forma mancomunada esto se puede lograr con un gran esfuerzo, sacrificio y riesgo", ilustró Virasoro.

A futuro

El directivo manifestó que para seguir adelante con estas construcciones navales, "son necesarias políticas de incentivo para el sector. Hoy sale más caro cons-

truir en la Argentina que importar una embarcación al país. Una unidad cero kilómetro construida en China paga arancel cero. Para nosotros, aproximadamente el 90 % de los insumos que se utilizan en la construcción son importados y sobre ellos debemos pagar derechos. No puede ser que en la Argentina se castigue el desarrollo de la industria de esta manera. Hay algo que está mal

y debemos modificarlo", recalcó Virasoro.

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

ca 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.

Silvia Martínez de la Federación de la Industria Naval Argentina (Fina) y Horacio Tetamanti, de Astilleros SPI, 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. 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."

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 encuentro estuvo a cargo del secretario adjunto de la Fempinra y secretario general del Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento, Carlos Schmid, quien destacó varios conceptos de los disertantes que le precedieron y a la vez trajo a la mesa de debate la situación económica financiera mundial.



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.

Agente General: MARITIMA HEINLEIN S.A.

Oficina Buenos Aires: Telefono: 011- 5382-7000 (lineas rotativas) Fax: 5382-7111
Email: biz@heinlein.com.ar Web page: www.evergreen-line.com
Oficina Córdoba: Tel/fax: 0351-423 7033 /7753 Email: cordoba@heinlein.com.ar

ESA		SERVICIO A/DESDE ORIENTE export						
BUQUES	BUENOS AIRES	SANTOS	SINGAPORE	HONGKONG	SHANGHAI	NINGBO	YANTIAN	
ITAL FASTOSA	08/10	14/10	03/11	07/11	09/11	10/11	12/11	
HS BERLIOZ	11/10	15/10	08/11	12/11	15/11	16/11	19/11	
ITAL FORTUNA	18/10	22/10	15/11	19/11	22/11	-----	-----	
EMPRESS HEAVEN	25/10	29/10	22/11	26/11	29/11	30/11	03/12	
ITAL FULGIDA	01/11	05/11	29/11	03/12	06/12	07/12	10/12	

SNT		SERVICIO A/DESDE ESTADOS UNIDOS export						
BUQUE	BUE	NEW YORK	PHILADELPHIA	NORFOLK	CHARLESTON	JACKSONVILLE	PORT EVERGLADES	
CAP SAN AUGUSTIN	19/10	10/11	11/11	13/11	14/11	16/11	17/11	
CAP SAN RAPHAEL	27/10	17/11	18/11	19/11	20/11	22/11	23/11	
CAP SAN LORENZO	03/11	23/11	24/11	26/11	27/11	29/11	30/11	

EUSA		SERVICIO A/DESDE NORTE DE EUROPA export					
BUQUES	BUENOS AIRES	SANTOS	AMBERES	ROTTERDAM	BREMERHAVEN		
MSC LEIGH	04/10	10/10	25/10	-----	28/10		
MSC LOS ANGELES	07/10	14/10	02/11	-----	03/11		
MSC EGYPT	21/10	26/10	07/11	-----	10/11		
MSC SHENZHEN	2/10	31/10	13/11	15/11	16/11		
MSC KRISTAL	28/10	03/11	17/11	20/11	22/11		