

## **NAVEGANDO CON WALREY**

**EL CENTRO DE PATRONES Y OFICIALES FLUVIALES DENUNCIÓ LA DESAPARICIÓN DE LA FLOTA FLUVIAL ARGENTINA. La falta de políticas oficiales para sostener el desarrollo de la flota fluvial de nuestro país ha llevado a que la casi totalidad de buques, remolques y trenes de barcazas que navegan la Hidrovía Paraná-Paraguay lo hagan con banderas de países limítrofes o de conveniencia. Así llegamos a que la realidad, hoy nos muestra que capitanes, oficiales y marinería se encuentran desembarcados, la industria naval paralizada con su secuela de desempleo, y una Escuela de Navegación Fluvial a un paso de desaparecer, dado que sus alumnos estarían cursando para tener un título guardado en una carpeta.**

**El jueves pasado a las 11, el Centro de Patrones, Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo, brindó una conferencia de prensa en esta ciudad, donde se expuso la gravedad de la situación. El evento lo encabezó el titular del gremio, Capitán Juan Carlos Pucci, a quien acompañaron el secretario gremial, Jorge Bianchi, el tesorero Juan Domingo Marinelich, y el secretario adjunto, Julio González Insfrán.**

**Asimismo acompañaron dirigentes de gremios hermanos, como Enrique Venturini secretario general del Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales, Juan Speroni, secretario adjunto del Sindicato Argentino de Obreros Navales (SAON), Gustavo Mujica, vicepresidente del Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales, y Jorge Rebollo del Sindicato de Encargados y Apuntadores Marítimos (SEAMARA) entre otros, todos integrantes de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval (FEMPINRA).**

**Al abrir la conferencia, el titular del gremio, Juan Carlos Pucci, consignó que: "Nos encontramos en una situación acuciante referente a lo que es la navegación fluvial ante una falta de políticas adecuadas para poder navegar a través de la hidrovía que abarca 3.200 Km. donde en aguas argentinas navegamos un 48% del total. Esta relación que existe con los otros miembros del Mercosur que navegan la hidrovía -incluyendo a Bolivia- existen alrededor de 250/260 buques de los cuales solamente 7 u 8 son de bandera argentina. El 99% tiene bandera paraguaya y algunos boliviana.**

**En los próximos años se va a incrementar la carga a transportar a través de la hidrovía, sobre todo bajando de Brasil mineral de hierro, las cosechas de soja, calculando que se van a alcanzar las 20.000.000 de toneladas y está proyectado para el año 2020 que se llegue a 50.000.000 millones.**

*En este contexto nosotros estamos más atrás con los buques de bandera argentina relegando esta posición a favor de los otros países miembro.*

*Esta dificultad se debe a la falta de una política adecuada de competitividad en este sector donde por una cuestión impositiva y de restricciones para la incorporación de buques a la bandera argentina es prácticamente imposible que puedan competir las empresas del sector.*

*A modo de ejemplo, incorporar un buque a la bandera argentina representa más allá de un 40% de su valor FOB, mientras que Paraguay tiene 0% para incorporarlo a su bandera e inclusive ese buque tiene 5 años de gracia- con posibilidades de 5 años más- de no pagar impuestos.*

*De esta forma para las empresas navieras fluviales que quieran radicarse aquí es prácticamente imposible competir en estas condiciones".*

*Ante una pregunta sobre los tratados firmados por nuestro país respondió: "Si nombramos el Tratado de Asunción, en su artículo 1ro.-como uno de sus propósitos y principios -establece que."el mercado común implica entre otras cosa la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los estados partes del comercio exterior, agrícola e industrial a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre esos estados."*

*Y esto -que sí está escrito- en la practica no se esta reflejando con la Argentina. Inclusive en el protocolo habla -en su articulo 3°.- que ". si algún país miembro da alguna prerrogativa referente a algún impuesto, el resto de los países debe- y no dice podrá sino debe- adoptar las mismas consideraciones". Y hoy la Argentina ni siquiera está cumpliendo con esta parte.*

*A parte de este impuesto -que con estas condiciones resulta imposible una competencia con Paraguay- el impuesto al combustible es muy alto con respecto al resto de los buques que navegan la hidrovía. Y en un país en el que los motores -como así también los radares y los equipos electrónicos- no son de industria nacional y todo debe ser importado, tiene restricciones e impuesto que elevan el valor de la construcción imposibilitando también que nuestra industria naval pueda ser competitiva y generar trabajo.*

*Otro ejemplo latente es el caso de que si un buque hoy se construyera en radas argentinas y tuviese bandera paraguaya saldría un 21% menos ya que no soportaría la carga del I.V.A. Resultado: las diferencias son enormes y la competencia es nula. Pero no solo estamos perdiendo la posibilidad de tener tripulantes y darles trabajo a los argentinos en los buques con bandera nacional, sino que aumenta los incentivos para los otros países*

**miembro a los efectos de poder captar las cargas -que baja en millones de toneladas- y que en lugar de recibirlas en nuestros puertos sean llevadas, por ejemplo a Uruguay.**

**En estas condiciones competir, reitero, es prácticamente imposible y perderemos no solo los buques argentinos sino también tripulación argentina y los servicios de los puertos en manos de otros países del Mercosur".**

**Preguntado sobre qué medidas fue tomando el gremio para solucionar la situación, indicó que: "Particularmente venimos trabajando desde hace varios años tratando de llevar a distintos estamentos estas consideraciones. Comenzaron con un documento que se preparo desde la parte gremial -con un grupo de armadores- para hacer un documento base hablando de estas asimetrías que existen en el tema de la hidrovía con referencia a la Argentina.**

**Hace tres años hemos hecho una movilización en la ciudad de Rosario en forma conjunta con la FEMPINRA y hemos llevado este tema a las diferentes comisiones parlamentarias, no sólo en la Cámara de Diputados y Senadores, sino también informando a los ministros con incidencia en esta temática para llamar la atención y tratar de conseguir que esto se revea en beneficio de la Argentina y de los argentinos. Esto no prosperó, por lo menos en el volumen y crecimiento que nosotros entendemos que debió haberse alcanzado y nuestro secretario gremial, Capitán Jorge Bianchi se encargó de que esta problemática de las asimetrías llegara a cada uno de los diputados y senadores que componen ambas Cámaras de la Nación para que -por lo menos- tomaran conocimiento del tema.**

**Pero hasta el momento -pese a algunas tibias respuestas- nadie ha tomado como se dice "el toro por las astas" dada la importancia política, económica y estratégica que significa la navegación con bandera argentina por nuestras aguas.**

**Por lo tanto hemos decidido desde el seno del Centro de Patrones con la iniciativa de la Comisión Directiva y el acompañamiento de nuestros afiliados llevar a cabo esta "patriada" (tal como la calificaron los propios compañeros) en defensa de la bandera argentina en nuestras aguas como una manera de poder sobrevivir en medio de esta acuciante situación, tomando medidas y acciones concretas que irán desde insistir con el Poder Legislativo, reactivar el tema con los ministros para que entiendan la necesidad de esta reforma por la estamos luchando y - en extremo- nos llevaran, si es necesario, a cortar la hidrovía en alguno de sus puntos clave para dar a conocer que, si no se da un giro de 180 grados con esta falta de política fluvial, la Marina Mercante Fluvial va a desaparecer de nuestros ríos.**

**¿Qué estamos diciendo? Que de esta gran torta de millones de toneladas que se están bajando y que se van a incrementar en el**

***futuro, hoy tenemos solamente migajas. Solo pretendemos una porción de la torta. No para nosotros. Sino para la Argentina, para los puertos con todos sus servicios y dentro de esta franja sobre todo para todos los trabajadores de la actividad, ya sean embarcados o portuarios.***

***Entendemos que pueden existir posiciones socio económicas o políticas con Paraguay y Bolivia en las que -tal vez- debamos ceder en algunos de nuestros postulados, pero también queremos que nos entiendan y nos incluyan -dentro de ese 48% al que hacía referencia en el comienzo- para poder compartir dignamente con los otros países del Mercosur la navegación dentro de nuestras aguas.***

***Vale recordar que las propuestas de mejoramiento de esta situación la tenemos a través del documento en el que expresamos que con esta diferencia impositiva es prácticamente imposible invertir en la Argentina. Ya con una reducción, no solo en el combustible, sino también de algunos impuestos que hoy no los tiene Paraguay puntualmente se podría revertir esta situación y ni siquiera hace falta una Ley nueva sino la aplicación y el cumplimiento del Protocolo de la Hidrovía.***

***Ahora bien, si esto no es factible para que las empresas puedan invertir en el país, nuestra mayor preocupación -como es el tema de poder tripular estos barcos- es encontrar el camino para que los buques sean tripulados aunque posean bandera de otro país del Mercosur, hasta Barranqueras o de Barranqueras aguas abajo, por tripulación argentina".***

***Un periodista preguntó" si los buques de otras banderas cumplen con las normas de seguridad", el Capitán Pucci explicó: "Nuestros tripulantes son altamente calificados. La misma Prefectura Argentina y los cargadores sobre todo con bandera argentina exigen que los oficiales estén altamente capacitados y que lleven -como mínimo- los cursos STCW 95- impuesto por la OMI- para poder tripular los barcos y algunos cursos extras que hacen a la mayor seguridad.***

***Por la tanto la idoneidad de nuestros oficiales está fuera de toda discusión. Y traigo a la memoria que el mes pasado se hundió en aguas argentinas un comboy que venía de Paraguay con 16 barcazas cargadas de soja y lamentablemente -debido a los requerimientos establecidos- no eran de las mejores y el hundimiento entre otras cosas se produjo como consecuencia de ello.***

***Esto tiene que ver tanto con el control del estado de los cascos de las embarcaciones como así también con la idoneidad y la preparación de la tripulación.***

***Finalmente destaco” nuestra intención de llevar esta problemática al conocimiento público y reiterar el reclamo ante el Poder Legislativo y si no tenemos una respuesta que satisfaga mínimamente esta requisitoria vamos a llegar al extremo -ojala que esto no ocurra- de cortar hidrovía para reclamar a favor de los buques con bandera argentina, tripulación argentina y los servicios en nuestros propios puertos”.***

***“Entiéndase que esto es una defensa descarnada de nuestros derechos y quienes nos conocen bien saben que estamos advirtiendo sobre esta situación grave que no solamente implica un beneficio propio para los Oficiales y Capitanes del Centro de Patronos sino que, en primer lugar, es la defensa de los tripulantes argentinos, en defensa de nuestros puertos con todos sus servicios y en defensa de la propia Nación, porque creemos que se están perdiendo enormes posibilidades de capital y divisas que podría tener el Estado si tuviésemos una Marina Mercante Fluvial Nacional en nuestra Hidrovía”.-***