

XXVI SEMINARIO INTERNACIONAL PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES

El Consejo Profesional de Ingeniería Naval participó en el XXVI Seminario desarrollado en el Auditorio San Agustín de la Universidad Católica en Puerto Madero. El CPIN fue representado por su Presidente Ing. Daniel Romano y por el Consejero Ing. Miguel Enriquez. Las jornadas se extendieron los días 27, 28 y 29 de Octubre 2016.-

Jornada día 27 de Octubre

Se procedió a la Acreditación de los participantes y al Acto de Apertura a cargo de las Autoridades presentes, siendo el Prefecto General Eduardo Scarzello quien formalmente dio el comienzo del XXVI Seminario.

El Sr. Ricardo Sanchez Comisión de la ONU disertó sobre “La Industria Portuaria Bajo Stress”, dando un enfoque global de los desafíos que la actividad portuaria tiene motivado por el crecimiento en forma rápida del tamaño de los Buques. Indicó que los puertos en la próxima década deben adaptarse a estas nuevas realidades, tanto en el orden Mundial en General como en Particular para nuestro país, que cuenta con deficiencias que lo hacen poco competitivos desde el punto de vista Operativo como así también de sus Costos.-

El Sr. Ministro Guillermo Dietrich y el Sub-Secretario Jorge Metz explicaron las acciones del gobierno para este sector de la economía del país indicando los planes de inversión en marcha y los que se están negociando en la actualidad para transformar el

puerto de Buenos Aires y la modernización en los demás puertos de la Argentina. El Ministro anunció el acuerdo obtenido entre el Gobierno con las Cámaras de Remolcadores, Cámaras de Prácticos con significativas rebajas en los costos operativos (orden del 30 al 40 %), felicitó por la comprensión de la realidad actual al Sector Gremial no así con el Sector Empresario al que consideró tener falta de colaboración. Puso mucho énfasis en buscar la transparencia comercial del sector, para ello impulsa el Gobierno Nacional transformación de la Aduana, AGP y la Sub-Secretaría de Puertos y Vías Navegables con la premisa de la Honestidad y la Eficiencia, bajo ningún concepto se toleran los Actos de Corrupción ya sea de la Administración anterior y en especial de los funcionarios del actual Gobierno. No hubo anuncios sobre Industria Naval.

En el panel del sector Gremial Nucleado en la FEMPINRA ratificó su apoyo a las políticas de modernización que impulsa el Gobierno para el sector de los trabajadores del Puerto y los Embarcados de la Marina Mercante, ratificando que cuando surjen las disidencias las mismas son discutidas para encontrar las soluciones correspondientes.

Jornada día 28 de Octubre

La República Oriental del Uruguay por medio de Alejandro Antonelli, Gerente General de la Administración Nacional de Puertos del Uruguay; explicó el proceso de transformación y de inversiones en los planes quinquenales aprobados por el Congreso. Se está en el proceso final de compras de Dragas a IHC de Holanda, Transformación y ampliación de puertos como así también de la Construcción de nuevos puertos. En Uruguay tienen gran

expectativa ya que avizoran crecimiento de la actividad en la Argentina lo cual impacta en forma directa sobre su economía.

La Actualidad de la Industria Naval Argentina se expuso por medio de la Presidenta de SPI Sandra Cipolla, el Gerente de Astillero Río Paraná Sur Ing. Marcos De Monte y el Presidente de la ABIN Lic. Miguel Sanchez. Cada Astillero expuso su mirada sobre el Sector considerando la importancia de contar con una normativa legal a través de Leyes para la Marina Mercante y la Industria Naval. Manifestaron que en la actualidad se emparejaron los precios con los países de la región para Construcción de Barcazas y Remolcadores fluviales. Destacando la entrega de 4 Remolcadores de última generación en el término de 15 meses por parte de Astilleros Argentinos.

En los últimos años la Industria Naval sufrió el cierre de varios Astilleros, por ello se tomó como muy auspiciosa la decisión de un Grupo Empresario en construir el Astillero Río Paraná Sur dentro de la crisis actual que afecta al sector, indicaron que tenían oportunidad de efectuar la inversión en distintos países pero se decidieron por Argentina, comenzando su primera Construcción de Barcazas Jumbo en Diciembre de 2015, a la actualidad llevan construidas 5 unidades.

El cierre de la disertación lo efectuó el Lic. Miguel Sanchez quien entre los agradecimientos por su presencia destacó al CPIN en la figura de su Presidente. Realizó un novedoso enfoque de la realidad de la Industria Naval Argentina con abundante documentación y una exposición amena y directa de todos los ámbitos que participan en la Industria Naval (Universidades, Gremios, Consejo Profesional, Gobierno Nacional y de la Provincia de Buenos Aires, entidades de

Crédito, Armadores, PNA y Armada Nacional), dicha exposición fue muy bien recibida por los participantes del Seminario. El mensaje enviado a las autoridades y armadores sobre la actualidad de la Industria Naval es que los Astilleros son parte de la solución y no son el problema. La Argentina ha dado sobradas pruebas de que está en condiciones de Construir Barcazas, Remolcadores y Buques Fluviales en General sin subvenciones, solo se solicitan Reglas Claras y previsibilidad por parte del Estado Argentino. Irónicamente se remarcó que la Industria Naval Argentina “no sabe Construir Barcos Usados”. Fue notoria la ausencia de Autoridades Nacionales y Provinciales al tratarse el tema de la Industria Naval, si se lo compara con la presencia brindada a los Paneles de Puertos, Marina Mercante y Vías Navegables.

Jornada día 29 de Octubre

El CPIN fue invitado por el Presidente de Astilleros Río Paraná Sur a la recorrida de las instalaciones de la unidad productiva sita en Lima Partido de Zárate, en zona cercana a las Centrales Nucleares Atucha I y II. La jornada consistió en embarque de 30 personas en buque de PNA CG 43 “MANDUBI” con el cual se recorrió la dependencia de PNA en Zárate y luego se dirigió el buque al Astillero. De la recorrida observada se puede afirmar que es un buen aporte a la Industria Naval para buques de la Hidrovía, siendo su limitación por Varadero las 1000 tn, las instalaciones son modernas con amplios galpones que cuentan con puentes grúas de 25 tn cada uno, teniendo con ello capacidad de volteo de bloques prefabricados. La granalladora instalada es de primera generación con horno de secado previo al granallado y a la salida se encuentra la cabina de pintura. La secuencia de las chapas tiene un recorrido correcto

pasando por Pantógrafo de corte y prensa para dar formas curvas, con ello luego pasar al sector de paneles planos, luego a bloques desde donde se comienza el proceso de montajes hacia gradas, parte bajo techo y el resto al aire libre. El lanzamiento es de manera tradicional con guinches y varadero contando con buen calado y amplios muelles para alistamiento y reparaciones a flote. Las unidades construidas que se encuentran en el Astillero (Barcazas Jumbo) presentan buena calidad y prolijidad de construcción (alineación y soldaduras sin correcciones). Tiene el inconveniente común a todos los Astilleros de la Hidrovía por la falta de continuidad en las Construcciones, lo que los lleva a paliar en la forma tradicional es decir con reparaciones, esto sirve para cubrir por un tiempo determinado sin tener un buen rendimiento, ya que el Astillero está diseñado para Construcciones. Concluida la jornada de visita en el Astillero Río Paraná Sur se emprende el regreso a Buenos Aires.-