



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Nota

Número:

Referencia: Renuncia al Cargo de Director de Operaciones

A: Leonardo Esteban Cabrera Dominguez (SSPVNYMM#MTR), Nuri Teresita Sánchez Edorna (DNCPYVN#MTR),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted con el objeto de presentar mi renuncia indeclinable y partir del día de la fecha al cargo de Director de Operaciones dependiente de la DIRECCION NACIONAL DE CONTROL DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES de la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE.

Motiva la presente el acaecimiento y hundimiento de la Draga 36-C en Villa Constitución Pcia. de Santa Fe como resultado de la inexistencia de los medios necesarios para mantenerla a resguardo a pesar de los repetidos e incesantes reclamos que en esta materia se han realizado desde la Dirección a mi cargo.

Fundan mi decisión de renunciar las razones que seguidamente se exponen y detallan:

La gestión gubernamental en materia de puertos y vías navegables no tiene como prioridad la recuperación de la soberanía nacional.

La Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables se caracterizó durante estos últimos dos años por no impulsar ninguna de las acciones necesarias para recuperar el material flotante y la capacidad operativa de las áreas a su cargo.

Muy por el contrario, se dedicó sistemáticamente a impedir la consecución de objetivos esenciales para retomar en forma efectiva el control y el manejo de los servicios de dragado y balizamiento, así como la reducción de los riesgos que en materia ambiental tiene el material de navegación que se encuentra hundido o con riesgo de hundirse en los lechos de los ríos de toda la Nación Argentina.

No se recupera capacidad operativa, no se planifican objetivos estratégicos, no se priorizan los intereses nacionales y no se dan respuestas concretas a situaciones urgentes e importantes.

Esto se advierte, por ejemplo, en situaciones como la Draga Mendoza de Mar Del Plata con riesgo de hundimiento y con riesgo de afectación de la operatividad de la base de la Armada. Esta draga se encuentra judicializada y con una orden expedida por un juzgado federal para mitigar los riesgos y proceder al desguace de esa nave para evitar el impacto ambiental de ese hundimiento y en lo cual no se ha avanzado con la diligencia necesaria en una contratación de emergencia que permita mitigar las contingencias probables de un siniestro potencial, en lo que se tardó más de un año.

En el mismo sentido se avanzó en la recuperación de la draga Río Negro mediante un convenio con Tandanor, para poder reparar la draga a cambio de dragar el acceso al dique de la empresa y ese convenio no se pudo terminar de tornar operativo por la falta de continuidad del trámite respecto del Ministerio de ambiente que tenía que dar el okey al impacto ambiental del dragado como condición para el comienzo del convenio y de la reparación de la draga Río Negro.

En condiciones similares se encuentran la lancha 54 solicitada por Hidrografía Naval hace varios meses y con un trámite que no termina de concluirse, el dique 5 en proceso de traspaso hacia Astillero Río Santiago lo que permitiría recuperar su operatividad y que también se encuentra trabado, la provisión de elementos esenciales para nuestras embarcaciones y para nuestras tripulaciones como ropa, zapatos y materiales destinados a los buzos que operan en el Río de la Plata.

Finalmente, en Octubre se recuperó el balizador que estaba en manos de la empresa EMEPA después de la rescisión del contrato de la Hidrovía y al día de la fecha ese balizador se encuentra operativo por erogaciones realizadas por el sindicato, sin que la Subsecretaria haya activado ninguna de las tramitaciones necesarias para sus certificaciones.

Hace cinco meses que se encuentra en demorado tramite un convenio con la Comisión Administradora del Río Uruguay con escasa voluntad política de impulsarlo y llevarlo adelante para dotar al balizamiento del río Uruguay de la operatividad de este balizador, primer buque de bandera nacional operativo en los últimos 15 años.

Estas cuestiones nos llevan a plantear como representación gremial que claramente el dragado y balizamiento y la recuperación de capacidad operativa por parte del estado nacional a través de la subsecretaria de puertos y vías navegables no se encuentran dentro de las prioridades de este gobierno y de esta administración.

La defensa de la fuente del trabajo, la defensa de los trabajadores y la dotación a los trabajadores de sus elementos de seguridad y de las condiciones de trabajo adecuadas tampoco se encuentra entre las prioridades de este gobierno.

Finalmente, tampoco se encuentra entre las prioridades de este gobierno la ampliación del dragado hacia el canal Magdalena y la recuperación efectiva de la soberanía nacional mediante la conformación de una flota de dragado propia que permita consolidar el control del tráfico internacional de comercio a través del troncal conocido como hidrovía.

Por último, tampoco está como prioridad atender a la cuestión del material en rezago, del material hundido, del

impacto ambiental de los puertos que tienen en riesgo o que no se encuentran operativos por la desidia y por la falta de contracción al trabajo y la falta de horizontes políticos concretos por parte de esta gestión nacional en materia fluvial.

Por las razones expuestas, yo Roberto Andrés MILIO DNI N° 14.821.710 dejo mi cargo de Director de Operaciones en clara diferencia con las políticas llevadas a cabo y en clara discrepancia con todas las cuestiones pendientes y no llevadas adelante por esta cuestión gubernamental del gobierno nacional y del Ministerio de Transporte.

Sin otro particular saluda atte.