



ANTECEDENTES: El crecimiento proyectado para la actividad portuaria nacional en los próximos años, hará necesario ampliar las capacidades de infraestructura instaladas en el país. Por ello es indispensable, antes de proceder a la licitación de nuevas concesiones de puertos estatales, que el Gobierno defina la política sobre las siguientes materias:

DECÁLOGO IDEAS FUERZA SOBRE LA MODERNIZACIÓN PORTUARIA:

MONOPOLIO. El actual esquema de concesiones permitirá que la industria portuaria se consolide como otro sector de la economía nacional manejado por un dúo polio.

PYMES. De lo anterior también se desprenderán las posibilidades de desarrollo de las pymes que operan en los puertos estatales.

MARCO REGULATORIO PORTUARIO. En el mensaje del Presidente Frei Ruiz Tagle a la ley Nº19.542, como en las posiciones del Ministro de Transportes de la época ante las comisiones del Congreso Nacional, se advertía que esta ley abordaba sólo una parte del sistema y que para modernizar esta actividad se enviaría una "Ley General de Puertos" inmediatamente terminada la discusión de esa ley. Como esto nunca ocurrió, las concesiones marítimas, el uso del borde costero, la visión de conjunto del sistema, los espacios logísticos comunes, la ínter conectividad de transportes, la acción de la Armada en el mercado portuario, el incentivo al cabotaje, la competencia absurda entre empresas o instituciones estatales, etc., han sido completamente abandonadas y constituyen desventajas competitivas relevantes de una economía que mueve el 95% de sus mercancías por los puertos.

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS. A pesar de los 4.000 Km. de costas chilenas, las bahías abrigadas son recursos naturales muy escasos declarados por nuestro ordenamiento jurídico como bienes nacionales de uso público de propiedad estatal inalienable. Sin perjuicio de esto y por efecto de concesiones marítimas otorgadas por la Armada de Chile, los privados han obtenido el uso portuario de decenas de bahías a lo largo del país. Muchos de estos Puertos Privados son de uso público. La cuestión es que resulta necesaria la existencia de una Superintendencia de Puertos que garantice un servicio transparente y no discriminatorio a los usuarios tanto de los puertos estatales como de los privados de uso público.

CIUDAD-PUERTO. Los conflictos entre ciudad y puerto se deben en gran medida a la falta de una coordinación superior donde concurren los representantes de los actores y el Gobierno y se adopten decisiones que no sean entrabadas posteriormente por alguno de los actores participantes. Este modelo puede y debe ser un referente para otras actividades económicas relevantes.

INVERSIONES DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS ESTATALES. Si a las empresas portuarias del estado se les permite reinvertir parte de sus utilidades en las áreas de desarrollo logístico, en los servicios portuarios, en innovación tecnológica, tratamiento de basuras, etc., sin restricciones ideológicas, se generarán actividades y empleos decentes que luego pueden ser concesionadas a privados.

LAS OBLIGACIONES LEGALES DEL EJECUTIVO. Por mandato de la ley Nº 19.542, estas definiciones corresponden al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y hoy se encuentran notablemente abandonadas. El Sistema de Empresas es un organismo técnico que busca optimizar la gestión de las empresas públicas. Su accionar apolítico y su opción por cierto modelo de operación portuaria nos lleva directamente a consolidar en esta área otro sector de concentración económica y un nuevo conflicto social con los desplazados de la modernidad.

EL COSTO SOCIAL Y POLITICO DE LA MODERNIZACION. Entre 1998 - 2004 fueron desvinculados unos 1.400 trabajadores portuarios del sector público y unos 3.000 trabajadores portuarios del sector privado. Estos obtuvieron de las autoridades beneficios de protección social cuyo propósito era ayudarles a iniciar una nueva vida laboral lejos del puerto. La implementación de estas redes ha sufrido varios cuestionamientos. En el sector público la cuestión es la eficacia, pues, se ha comprobado que la reconversión laboral es un proceso muy complejo que no termina en una indemnización, ni en un cursillo de adaptación al cambio. En el sector privado, junto a igual alegato sobre la eficacia del incentivo a la micro empresa, algunos de los trabajadores no seleccionados por las Autoridades como beneficiarios de este programa, han recurrido ante los Tribunales de Justicia alegando un eventual mejor derecho que los seleccionados y esperan el veredicto de este poder del estado sobre sus pretensiones. Los empleos perdidos por efecto de la modernización portuaria no se recuperan y esto es particularmente notorio en las ciudades puerto donde las tasas de cesantía son de las más elevadas del país. Los empleos indirectos son más difíciles de cuantificar pero corresponden en general a los trabajadores administrativos de las empresas de muellaje, de las agencias navieras, de seguros, de los transportistas y otras empresas desplazadas por el modelo de mono operación.

TRABAJO DECENTE Y RECONVERSION EFICIENTE. Esta pendiente la implementación de la ley de subcontratación en el sector portuario, del Código de Buenas Prácticas Laborales en las empresas públicas y privadas, la erradicación del trabajo precario personificado en el contrato de trabajo de portuario eventual y en la realidad laboral de los portuarios de muchos de los puertos privados. Esta pendiente realizar un trabajo de reconversión laboral eficiente a las necesidades y a las posibilidades de cada uno de los trabajadores, caso a caso.

EL MODELO DE DESARROLLO. En el país no hay una sola verdad sobre el mismo. Las organizaciones sociales tenemos la obligación de aportar nuestra propia visión de modo que los aportes que sean valiosos se incorporen al diseño de las políticas generales y en las bases de licitación de los puertos en particular. Nos mueve la profunda convicción que anticipar los conflictos es lo que conviene a los trabajadores, las empresas y el país.

La Fenatraporchi es la organización histórica de los trabajadores portuarios estatales. Reivindicamos por ello la visión de país que siempre ha levantado esta organización. En los '60 y luego de una larga huelga los trabajadores aportaron parte de sus remuneraciones a la Empresa Portuaria de Chile para la compra de grúas, luchamos por la recuperación de la democracia para Chile y allí estuvimos en el Comando Nacional de Trabajadores y refundamos la CUT y luego buscamos acuerdos consensuados para enfrentar los dolorosos efectos sociales de la ley 19.542.