



Entrevista:



Patricio Contreras Villalobos, Dirigente Nacional y Representante de los Trabajadores en el Directorio de EPCO, quien reconoce que si bien no tiene derecho a voto sobre las decisiones que adopta el directorio, sus opiniones son consideradas: "Hemos trabajado bien con la empresa y todos

remamos para el mismo lado y aunque a veces tengamos discrepancias, las llevamos a la mesa de discusión", reconoce. Cabe señalar que el citado directorio esta integrado por el ex intendente Renan Fuentealba, Hugo Miranda y Ricardo Silva. Patricio Contreras, manifiesta su decepción y frustración ante la situación contractual de la empresa, ya que según explico, no alcanza a comprender la falta de compromiso y apoyo por parte de las principales autoridades regionales y de los parlamentarios, hacia los trabajadores y la Región, por cuanto, cerca de 600 trabajadores verían amenazada su fuente laboral, entre ellos; Transportistas, Agencias Navieras, Agencias de Aduanas, EPCO, SAG, Aduanas, Proveedores. Tal es así, que ha mantenido reuniones con el Intendente, Gobernador y Alcalde, a fin de hacerles ver el error que se podría llegar a cometer al permitir que el puerto quede en manos de privados, favoreciendo, una vez mas el Monopolio que mantienen solo dos empresas en Chile; La Compañía Sudamericana de Vapores, de propiedad de Ricardo Claro y Ultramar Agencia Marítima Ltda., perteneciente al grupo Von Appen, cuyo principal accionista es Wolf Von Appen. Es aquí cuando cabe preguntarse, **¿Cual es la razón para privatizar el puerto de Coquimbo?**

Si es un puerto que ha mejorado su gestión a partir de la aplicación de medidas de optimización de recursos humanos y técnicos, con un 6% de crecimiento anual y con un 20% de aumento de transferencia de carga en el último año, todo lo cual implica un aporte anual al Fisco de 500 millones de pesos. El problema se genera según lo establece la Ley 19.542 en que la misma ley que crea estas empresas portuarias estatales, no nos permite realizar inversiones en el puerto, porque nos impide desarrollarnos y modernizarnos y que por otro lado, dice que todos los puertos de Chile deben tener al menos un frente de atraque Estatal, el asunto es que el puerto de Coquimbo solo cuenta con un frente, por lo tanto si este se concesa, el puerto pasa a ser automáticamente privatizado, lo que significa que la empresa que lo concesione tendrá los derechos a implantar un sistema propio, que según las experiencias vividas en otros puertos ha implicado la drástica disminución del empleo para la gente del lugar. Actualmente los puertos estatales funcionan con un sistema "Multioperador", es decir todo el mundo puede trabajar, en el caso del puerto de Coquimbo las concesiones alcanzan de un 30% que incluye los sectores del Molino, el frigorífico y áreas entregadas a industriales pesqueros. **¿Qué proponemos nosotros a partir de nuestra experiencia y las vividas en otros puertos del país?.**

Queremos que se realice una evaluación del sistema de concesión aplicado hasta ahora, y de lo que ya esta hecho. También queremos que se instaure una mesa de dialogo y la discusión sobre las bases de licitación para asegurar la continuidad del trabajo realizado hasta ahora, que ha sido bueno aplicando el actual sistema. Además queremos proteger la fuente laboral de los portuarios y de las diversas empresas que trabajan en el puerto y por ultimo, queremos que se hagan inversiones reales que permitan el desarrollo de nuestro puerto.

¿Cómo lo hacemos? – dice Contreras, por ejemplo, la construcción de un frente equivalente al existente, asegurando que si se llega a concesionar tenga una duración de 20 a 30 años, privilegiar la multioperacion, no favoreciendo el monopolio, es lo que esperamos. Por lo pronto, los trabajadores portuarios sienten que tienen un gran capital aun no explotado, y que tiene que ver con su preparación y experiencia concientemente dirigida a engrandecer el puerto, para ello se capacitaron expresamente, y además, con las fortalezas que exhibe Coquimbo; Una bahía abrigada naturalmente, con adecuada profundidad de aguas en la bahía, con un 70% de capacidad disponible, gran potencial de crecimiento a bajo costo y un sostenido crecimiento de naves de pasajeros. La falta de infraestructura adecuada ha implicado que en diversas ocasiones a causa de la llegada de cruceros a Coquimbo, las naves frutícolas no han podido atracar al puerto. En este sentido, le propusimos al Gobierno de don Ricardo Lagos que invirtiera la cantidad de US\$ 700.000 para habilitar espacios para otros tres buques, con lo que estaríamos ganado 70 metros al mar. Pero, el Ministerio de Hacienda, dijo que no, aduce Contreras. Por ultimo, hago un llamado a mis colegas, en los puertos, hoy es el momento en que tenemos que hacer notar nuestra presencia, juntos, podemos lograrlo.

San Antonio

Enfrentarán posible licitación del Espigón uniendo criterios al interior del puerto

Llaman a unificar sector portuario en San Antonio



Preocupación e incertidumbre existe al interior de los sindicatos y federaciones de trabajadores marítimo portuarios de San Antonio por la posible licitación de Espigón. Esta situación ha derivado en una seguidilla de reuniones de dirigentes del gremio con el fin de unificar

criterios para enfrentar este nuevo proceso. Todos están conscientes en que habrá cambios en el uso de la tecnología y variaciones en los sistemas laborales.

En ese sentido la reunión clave, que convocó a treinta dirigentes de tres de las cuatro federaciones sanantoninas, y que buscaba solicitar consenso a los asistentes y unir criterios ante las problemáticas del sector. Participo Francisco Jiménez, dirigente del sindicato "Mario Lisboa". En el ampliado se trató además el tema del exceso de tarjetas portuarias y la necesidad de aclamar todas las voces al interior del puerto de San Antonio para solicitar al Gobierno que limite la entrega de nuevos permisos para ejercer en el terminal.

El vicepresidente de Fetraporexai, Renato Aracena, manifestó su preocupación por la futura licitación de Espigón y ante tal situación dijo que "tenemos que tener una sola base y enfrentarlo todos juntos, porque acá hay un problema social de fondo", dijo.

Por su parte, el presidente de la Federación de Sindicatos Marítimo Portuarios de San Antonio (Fesiport), Eduardo Araya, hizo hincapié en la buena disposición de los trabajadores que asistieron al ampliado.



"Hago una muy buena evaluación de esta reunión porque, a pesar de que faltaron algunos dirigentes, se sacaron conclusiones importantes".

Araya se refirió específicamente a las tres reuniones que se han efectuado en menos de un mes. "Esperamos estar unidos para plantear las necesidades de todo el sector y no sólo de una o dos federaciones", sentenció ante sus colegas.