

## LEY 19.542 MODERNIZACION SECTOR PORTUARIO

*Raul Maturana*

Agradezco la invitación a este espacio de participación que tenemos los trabajadores para discutir propuestas de desarrollo y modernización portuaria.

Mi nombre Raul Maturana González

Presidente, FENATRAPORCHI

Organización que agrupa a los sindicatos de las 10 empresas portuarias estatales de Arica a Punta Arenas.

Comencé como eventual en los 80, ingresé a la EPV 1991, en seguridad, guardalmacén, horquillero, operador portacontenedores, Operador patio, Supervisor UPI y actualmente Supervisor UGL en Zeal.

Me voy a remitir a leer para efecto de cumplir estrictamente el tiempo

No debiera ser novedad para ustedes que mi intervención estará centrada en cuanto los efectos que sobre el recurso humano de la industria portuaria, y fortalecer el rol de las EPP, que tienen y tendrán los desafíos del sector, siendo así, permítanme exponer algunas consideraciones generales respecto de las necesidades estratégicas de la Industria Portuaria, estas las hemos plasmado en un documento ya bastante antiguo pero no por eso de absoluta vigencia, que planteamos los trabajadores de las Empresas Portuarias Autónomas del Estado, agrupados en Fenatraporchi; que se lo entregaremos señor presidente y que además, se encuentra en la web.

Nosotros pensábamos y aun lo hacemos, que se hizo una transformación solo en el pedazo más pequeño del sistema portuario, en la Emporchi. Siempre nos opusimos a que se normara esa parte y no el sistema general, todos los puertos, privados y estatales.

Por otra parte, nunca nos negamos a que hubiese inversión privada, pero siempre pensamos que tenía que ser para nueva infraestructura y no haber entregado lo que ya estaba construido por el estado.

El discurso del gobierno fue que se necesitaba millones de dólares para poder aumentar la capacidad portuaria de este país para el próximo siglo, pero después el discurso cambio: "Tenemos hartos puertos, hay que optimizar la gestión y meterles tecnología".

En eso estamos hoy día. No es por ser general después de la guerra, pero nosotros sabíamos que eso iba a pasar, con una pequeña inversión estábamos al otro lado y nos opusimos a ello, ya que no tenía sentido incorporar privados si no era para agregarles valor al puerto hacerlo crecer.

Más que asumir el tema, lo que tuvo esta organización fue una derrota, el gobierno nos ganó. Y lo que hicimos en ese momento fue entrar en una discusión Política y Técnica, como resguardábamos los derechos de los trabajadores y como serían las relaciones laborales en el futuro, sabiendo que vendría una reducción de personal enorme, esas fueron nuestras tareas sindicales, cuando el tema ya no era la Modernización, ni que habría enormes inversiones sino entrega al sector privado de lo que teníamos, entonces discutimos con el gobierno que hacíamos con nuestra gente.

La modernización portuaria iniciada con la ley 19.542 significó un fuerte golpe a los intereses de los trabajadores:

- En el sector público los procesos de concesiones, significó la extinción de 1600 puestos de trabajo y empleos de calidad.
- En el sector privado las redes sociales instaladas por el Gobierno han cubierto a unos 4000 trabajadores que dejaron de prestar servicios en los puertos.

**El Estado hoy no genera política portuaria nacional;** cuando en el Congreso se tramitó la modernización del sistema portuario estatal manifestó que una vez culminado este proceso se enviaría un proyecto de ley que normaría el sector, desde ese tiempo cómo organización sindical venimos planteando la necesidad de que nuestro país cuente con una transformación global y eso, para nosotros, se denominaba ley general de puertos, una ley marco que ordene todo el sector, ello permitiría entre otras cosas determinar con meridiana claridad donde radica la Autoridad Portuaria. Ente que debe no sólo resolver los problemas entre el Estado y los privados que participan en la industria Portuaria, sino también definir la Política Portuaria de nuestro País.

Esto no es solo laboral, es un tema de política país, porque hoy día se necesitan reglas claras para todos los puertos de uso público y privado.

En general, los temas pendientes y que requieren de la intervención política, reguladora, y fiscalizadora son a nuestro juicio:

1. AUSENCIA DE DEFINICIONES GENERALES.
2. AUSENCIA DE MARCO REGULATORIO.
3. LEGISLACION LABORAL PRECARIA.

#### **Rol de las empresas portuarias estatales.**

Si bien es cierto que la Ley 19.542 se centró, en el ámbito organizacional, principalmente en establecer normas de descentralización y en la descripción de cómo se debía realizar el proceso de concesiones y su control, le entregó además las empresas portuarias públicas, otras atribuciones e instrumentos para que se constituyeran en catalizadores de un proceso permanente de generación de mayores actividades y valor agregado al proceso portuario. Entre estas atribuciones se cuentan:

- a) Promover la competencia al interior de los puertos;
- b) Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales;
- c) Velar porque no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos;
- d) Preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria, etc.

En general se puede afirmar que estas atribuciones no son asumidas en todas las empresas. Salvo casos particulares, se percibe una tendencia a debilitar su rol imponiendo criterios centralizados de claro carácter contralor más que de promoción y desarrollo.

Es muy importante entonces, el rol que definitivamente se le asigne a las Empresas y la manera cómo lo podrán llevar cabo, resulta ser muy importante para visualizar de qué manera el Estado se involucrará en el desarrollo del sector o, si simplemente, dejará de hacerlo esperando que sólo sea el sector privado quien resuelva los desafíos del sistema nacional portuario, transformando a las empresas en meras administradoras de contratos.

Para avanzar en este análisis, proponemos que, a lo menos, en el diagnóstico, se consideren las siguientes preguntas:

a) ¿Existen criterios preestablecidos en la designación de los miembros de los directores de las empresas estatales? Si fuera así ¿Cuál es el grado de cumplimiento y cuáles son las evaluaciones que se han hecho de su comportamiento?

Si bien es cierto que la designación de los miembros de los directorios es de exclusiva responsabilidad del Gobierno resulta de mucha importancia conocer si existen criterios para seleccionar y designar a los directores, y si existe una metodología para evaluar su trabajo, en especial, sobre su capacidad para proponer o participar en la implementación de ideas innovadoras no sólo en el campo de la administración y control de las empresas, sino que también y principalmente, en la creación de mayor valor.

Por eso resulta relevante para el cumplimiento de las obligaciones de los Directorios de las empresas portuarias desarrollen planes y políticas de nuevos negocios, que cuenten con un Plan de acción destinado a atraer inversión o a impulsar gestiones para asumir nuevas responsabilidades en ámbitos de su especialización.

La gran cantidad de directores que se ha nominado para la gestión y administración de los diez puertos estatales incrementa notablemente el gasto fiscal; Se justifica el número de directores en empresas con reducidas orgánicas y sin proyectos de desarrollo en marcha. Cómo es posible que, en una empresa portuaria pública con una dotación de 13 trabajadores, existan 6 directores y 4 gerentes.

Generalmente en las EPP cuando se habla de mejorar productividad, se recurre a la reducción de costos en recursos humanos, sin considerar que también es posible lograrlo creando nuevas actividades que aumenten el valor de la empresa.

**A modo de síntesis:**

- Este análisis resulta del mayor interés para esta Federación no sólo por razones metodológicas, sino que también por razones políticas.
- Nuestro propio balance arroja que lamentablemente ha predominado una

visión parcial respecto al sector, en el sentido que interesa sólo que las empresas funcionen como unidades económicas, sin importar la aplicación de políticas generales que busquen el mejoramiento general de la actividad.

- No se ha considerado, por ejemplo, que nuestro sistema portuario no sólo está conformado por los 10 puertos estatales, sino también por numerosos puertos privados, así como por nuevas necesidades portuarias, como por ejemplo ocurre desde la Región de Los Lagos hacia el Sur.

### Trabajo Precario

No se ha evaluado el costo de mantener una legislación laboral del siglo XIX y se evita seguir los resultados de las redes sociales implementadas por los Gobiernos anteriores, para enfrentar el costo social de este proceso.

El trabajo eventual, es un problema grave y que genera conflicto social, dicha situación puede generar la apreciación de que Chile está compitiendo de manera injusta. Calificamos las causas de los conflictos laborales producidos años atrás como “primitivos” y que no era posible que en este sector en una economía en donde el PIB portuario crece más que el PIB del país, se produjeran huelgas por temas tan básicos como la ausencia de colación o la carencia de baños e instalaciones mínimas para los trabajadores.

Porque, al final el estado es el que finalmente termina subsidiando el mal empleo, en circunstancias que deberían ser las empresas las responsables por la situación de sus trabajadores.

El Estado de Chile estima que los trabajadores portuarios eventuales son víctimas de los efectos indeseados de los procesos de concesiones en los puertos de Chile, celebrándose Acuerdos de Protección Social con las organizaciones sindicales más representativas, instrumentos que contienen todos los beneficios sociales, indemnizaciones, pensiones de gracia, de por vida, heredables a los trabajadores portuarios adheridos a la UPCH, la Coordinadora Marítimos y Cotraporchi.

Debiendo solo cumplir con los requisitos de tener 53 años, –a lo menos- 13 años de funciones en el sector portuario.

Esto es discriminatorio y anormal, no puede ser que solo un sector de trabajadores del país reciba estos beneficios.

A consecuencia del término de la paz social en Valparaíso (movilización), en enero del 2019, el gobierno a través (MTPS, MMTT) dio inicio la MESA PORTUARIA TRIPARTITA. **Transformación y Futuro: Desafíos de la Industria y las**

**Relaciones Laborales Portuarias.** Lo que pretenden los MP es “Regular la eventualidad a través de la homologación de derechos fundamentales y el derecho a negociar colectivamente los convenios de trabajo”.

Esta es una oportunidad única porque, nunca fueron invitados los trabajadores en instancias anteriores como lo fueron; El Panel de Expertos (2008). La Comisión de Innovación para Puertos y Logística (2014). **A la que no siguió ninguna iniciativa de significación.**

Aunque democráticamente, siempre deben existir los diálogos sociales. Los acuerdos sociales sin el acuerdo y compromiso político no avanzan. Creemos que ahora es el momento:

Ya que, el 16 OCTUBRE 2018 Diputados y Senadores aprobaron solicitar al Ejecutivo envío de Proyecto que modifique la Ley de Puertos (Ley 19.542 del año 1997) Entre las propuestas se encuentran integrar en el directorio de las empresas portuarias al alcalde de la ciudad, Participación de las ciudades en las utilidades que los puertos generan. Entendemos públicos y privados.

23 ENERO 2019 El Senado acuerda solicitar al ejecutivo: Constituir una comisión intersectorial, para la creación de una autoridad portuaria con un nuevo marco regulador, que permita la coordinación efectiva entre el Estado y los diferentes concesionarios, que asegure una legislación moderna en materia de comercio marítimo y, por sobre todo, condiciones de trabajo y seguridad social para las y los trabajadores del sector.

Algo muy importante para nuestra organización, destacar en el punto 10 del Boletín enviado al ejecutivo: Se destacó una reseña de nuestra organización y dice: “Que tal como lo declaró la Federación de Trabajadores Portuarios de Chile (Fenatrapochi), Chile necesita “una (...) autoridad portuaria, que regule, (ya que) no puede ser que las empresas queden aisladas y tengan que sopesar todos los conflictos en el ámbito laboral, gremial, porque no existe una norma al respecto” pues “los puertos en Chile se han modernizado logísticamente y en infraestructura” pero persiste un grave déficit normativo”.

12 MARZO 2019, La Cámara de Diputados constituyen una Comisión Investigadora sobre Ley 19.542 de Puertos. O sea, el compromiso político existe. La decisión política es el primer paso, la ley de puertos, la iniciativa

empresarial de las empresas portuarias públicas y la legislación laboral moderna son los pasos siguientes.

Nuestros Objetivos como organización son:

1. Exigir inversiones en los proyectos productivos viables de las empresas portuarias.
2. que sean las Empresas Portuarias Autónomas del Estado quienes actúen como Autoridad Portuaria en los Puertos Públicos de uso Público, siendo parte de un sistema integral regulado por una Ley General de Puerto.
3. El rechazo a las actitudes destructivas de los negocios/ proyectos de las empresas portuarias.

Comparecimos hace algunos años a la comisión del trabajo de la HCD, a solicitar un pronunciamiento respecto a si los acuerdos que ha suscrito una organización sindical con los gobiernos de turno son vinculantes a posterior para con los futuros órganos de la Administración y los funcionarios de confianza del presidente de la República.

Es lo mismo que solicitamos para nuestras empresas, si deben o no respetarse las determinaciones y acuerdos sobre; Los Planes de Desarrollo Portuario, o cuando se implanta un Modelo Logístico que permite controlar la cadena logística- portuaria en forma eficiente. Por eso, El rechazo a las actitudes destructivas de los negocios/ proyectos portuarios. Siempre hemos solicitado al SEP, Autoridades, que para preservar los proyectos acordados en las EPP sería bueno no reemplazar a todos los directores en los cambios de gobierno.

Para finalizar, nuestra organización, Fenatraporchi aspira, que esta Comisión Investigadora, pueda elaborar, a base de información cabal, completa y vigente una evaluación común del estado actual del sistema portuario nacional, debería ser el primer paso en la construcción de una política y una institucionalidad idónea para promover el desarrollo armónico de esta importante actividad económica. La legislación laboral moderna son los pasos siguientes.