PERÍODO LEGISLATIVO 2018 - 2022

LEGISLATURA 367ª.

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LAS ACTUACIONES DE LOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO EN RELACIÓN CON LA APLICACIÓN, EVALUACIÓN E IMPACTO DE LA LEY N° 19.542, QUE MODERNIZA EL SECTOR PORTUARIO ESTATAL. - (CEI 21).

Sesión 7° celebrada el miércoles 15 de mayo de 2019, entre las 18:00 y 20:08 horas.

SUMA

1.-Asistieron la Unión Portuaria de Chile, FENATRAPORCHI, COTRAPORCHI, el Sindicato de trabajadores de la Aduana, la Federación Sindicatos Unidos Portuarios de Chile Valparaíso a fin de que se refirieran a materias objeto de la investigación.

APERTURA Y ASISTENCIA

Se inició la sesión a las 18:00 horas bajo la presidencia del diputado señor Marcelo Díaz Díaz, y con la asistencia de los diputados (as) señores Andrés Celis, Rodrigo González, Hugo Gutiérrez, María José Hoffmann, Diego Ibáñez, Carlos Kuschel, Leonidas Romero, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Asistieron en calidad de invitados la Unión Portuaria de Chile, FENATRAPORCHI, COTRAPORCHI, el Sindicato de trabajadores de la Aduana, la Federación Sindicatos Unidos Portuarios de Chile Valparaíso.

Actuó como abogado secretario, el señor **Carlos Cámara Oyarzo**, como abogada ayudante **Fabiola Urbina Rouse** y como secretaria ejecutiva **Mariel Camprubi Labra.**

CUENTA

No se recibieron documentos para la cuenta.

ACUERDOS

La Comisión acordó los siguientes acuerdos:

1- Se acordó remitir a los correos de los integrantes de la Comisión copia del estudio realizado por la Biblioteca del Congreso Nacional sobre “Ciudad-Puerto”.

2- Se acordó remitir a los correos de los integrantes de la Comisión el oficio del Presidente de la Comisión de Transporte del Senado para que sea analizado en la próxima sesión.

3- Se acordó oficiar a la Inspección Comunal del Trabajo de Quintero con el objeto de que informe las eventuales prácticas antisindicales que se están realizando en el Puerto de Ventanas, a propósito del proceso de negociación colectiva que están realizando los trabajadores portuarios por haber sido notificados del retiro de la función de amare de dicha Unidad Sindical.

2- Se acordó oficiar al Ministerio del Interior y Seguridad Pública con el objeto que informe sobre el cumplimiento del Protocolo de Carabineros de Chile, por los recientes hechos acontecidos en el Puerto de Ventanas cuyo resultado terminó con trabajadores heridos, en consideración que dicho territorio no es competente de su jurisdicción, sino que está a cargo de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR).

3- Se acordó oficiar a la Biblioteca del Congreso Nacional, a fin de que remita un estudio el cual contenga estadísticas sobre “Salud Laboral Portuaria”.

5- Se acordó oficiar a través del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo al Sistema de Empresas Públicas, con el objeto de que informe la cantidad de ingresos de las empresas portuarias y la destinación de los mismos durante el curso de la administración pasada.

6- Se acordó oficiar a la Biblioteca del Congreso Nacional, a fin de que remita información sobre la Asociación Internacional de Ciudades Puertos (AIVP) sobre la temática de Ciudades-Puerto.

ORDEN DEL DÍA

La exposición de los invitados y las intervenciones de los diputados constan en detalle en el acta taquigráfica confeccionada por la Redacción de Sesiones de la Cámara de Diputados, que se adjunta a continuación.

****

Las exposiciones realizadas, y el debate suscitado en esta sesión, quedan consignados en un registro de audio y video a disposición de las señoras y de los señores Diputados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 256 del Reglamento de la Cámara de Diputados.[1]

[1] Además se encuentra disponible el registro de audiovisual de esta sesión en el siguiente link: https://www.youtube.com/embed/7ySyVoF8cRE

Por haberse cumplido con el objeto de la presente sesión, se levanta a las 20:08 horas.

CARLOS CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LAS ACTUACIONES DE LOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO EN RELACIÓN CON LA APLICACIÓN, EVALUACIÓN E IMPACTO DE LA LEY N° 19.542, QUE MODERNIZA EL SECTOR PORTUARIO ESTATAL

Sesión 7ª, celebrada en miércoles 15 de mayo de 2019

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado Marcelo Díaz.

Asisten la diputada María José Hoffmann y los diputados Andrés Celis, Rodrigo González, Hugo Gutiérrez, Diego Ibáñez, Carlos Kuschel, Leonidas Romero, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Concurren como invitados el presidente de la Unión Portuaria de Chile, don Gabriel Rebolledo; el presidente de la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile, don Raúl Maturana; el Presidente de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile, don Sergio Baeza; el secretario general de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile, don José Barnao; el presidente del Sindicato de Trabajadores Transitorios Estibadores Portuarios de Valparaíso y de la Federación de Sindicatos Unidos de Trabajadores Portuarios de Valparaíso, don Pablo Klimpel, y el gerente de Asuntos Corporativos de la Empresa Portuaria de Valparaíso, don señor Cristián Calvetti.

TEXTO DEL DEBATE

El señor **DÍAZ** (Presidente).- En el nombre la Patria, se abre la sesión.

El acta de la sesión 4ª se da por aprobada.

El acta de la sesión 5ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

No hay cuenta.

Sobre puntos varios, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Hago presente que en sus correos encontrarán las actas de las sesiones del Comité Técnico. Además, voy a pedir al señor Secretario que envíe un correo a los diputados y diputadas que propusieron algunos invitados y que hasta ahora no han venido a la comisión, para que podamos regularizar la asistencia de esos expertos.

Asimismo, le he pedido a don Andrés Pascal que convoque a algunas reuniones en Valparaíso, para facilitar la presencia de algunos miembros del Comité, a requerimiento de algunos diputados que así lo han solicitado.

La presente sesión tiene por objeto tratar materias propias de su competencia y para estos efectos ha sido invitado, de acuerdo con el cronograma establecido, el presidente de la Unión Portuaria de Chile, don Gabriel Rebolledo; el presidente de la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios, don Raúl Maturana; la presidenta de la Asociación Nacional de Trabajadores de Aduanas, Jacqueline López; el Presidente de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile, don Sergio Baeza; el presidente del Sindicato de Trabajadores Transitorios Estibadores Portuarios de Valparaíso y de la Federación de Sindicatos Unidos y Trabajadores Portuarios, don Pablo Klimpel.

Vamos a comenzar las exposiciones con el presidente de la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile.

Tiene la palabra el señor Raúl Maturana.

El señor **MATURANA.**- Señor Presidente, agradezco la invitación a este espacio de participación que tenemos

todos los trabajadores para discutir las propuestas de desarrollo y modernización portuaria.

Mi nombre es Raúl Maturana y soy presidente de la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile, organización que agrupa a los sindicatos de las diez empresas estatales desde Arica a Punta Arenas.

Me voy a remitir a leer, para efectos estrictamente del tiempo.

"No debiera ser novedad para ustedes que mi intervención se centre en materias de orden laboral y respecto de las empresas portuarias públicas, su rol y fortalecimiento.

Siendo así, permítanme exponer algunas consideraciones generales en cuanto a las necesidades estratégicas de la industria portuaria. Las hemos plasmado en este documento que es bastante antiguo, pero de absoluta vigencia, que planteamos los trabajadores de las empresas estatales afiliados a Fenatraporchi, que se lo haremos llegar y que se encuentra en la web.

Nosotros pensábamos, y aún lo hacemos, que se hizo una transformación solo en el pedazo más pequeño del sector portuario, que fue la Emporchi.

Siempre nos opusimos a que se normara solo este sector y no el sistema general, los puertos privados y estatales.

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

El discurso del gobierno de ese entonces fue que se necesitaban millones de dólares para aumentar la capacidad portuaria del país para el próximo siglo. Pero después

cambió el discurso: “Tenemos hartos puertos, hay que optimizar la gestión y meterles tecnología”.

En eso estamos hoy. No se trata de ser general después de la guerra, pero sabíamos que eso iba a pasar, y con una pequeña inversión estábamos al otro lado y nos opusimos a ello, ya que no tenía sentido incorporar privados, a no ser que fuera para agregarles valor y hacer crecer los puertos de Chile.

Más que asumir el tema, lo que tuvo esta organización fue una derrota, porque el gobierno nos ganó. Y lo que hicimos en ese momento fue entrar en una discusión política y técnica respecto de cómo resguardábamos los derechos de los trabajadores y cómo serían las relaciones laborales en el futuro, sabiendo que vendría una reducción enorme de personal. Esas fueron nuestras tareas sindicales.

Cuando el tema ya no era la modernización ni que habría enormes inversiones, sino la entrega al sector privado de lo que teníamos, entonces discutimos con el gobierno qué hacíamos con nuestra gente.

La modernización portuaria, iniciada con la ley N° 19.542, significó un fuerte golpe a los intereses de los trabajadores.

En el sector público, los procesos de concesiones significaron la extinción de 1.600 puestos de trabajo y empleos de calidad.

En el sector privado, las redes sociales instaladas por el gobierno han cubierto a unos 4.000 trabajadores que dejaron de prestar servicio en los puertos.

El Estado hoy no genera política portuaria nacional. Cuando en el Congreso Nacional se tramitó la modernización del sistema portuario estatal, se manifestó que una vez

culminado este proceso se enviaría un proyecto de ley que normaría el sector.

Desde ese tiempo que, como organización sindical, venimos planteando la necesidad de que nuestro país cuente con una transformación global, lo que para nosotros se denomina ley general de puertos, una ley marco que ordene todo el sector.

Entre otras cosas, esta permitiría determinar con meridiana claridad dónde radica la autoridad portuaria, ente que no solo debe resolver los problemas entre el Estado y los privados que participan en la industria portuaria, sino también definir la política portuaria de nuestro país.

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

En general, los temas pendientes y que requieren la intervención política, reguladora y fiscalizadora, a nuestro juicio, son los siguientes: 1. Ausencia de definiciones generales; 2. Ausencia de un marco regulatorio, y 3. Legislación laboral precaria.

Respecto del rol de las empresas portuarias estatales, si bien la ley N° 19.542 se centró en el ámbito organizacional principalmente al establecer normas de descentralización y en la descripción de cómo se debía realizar el proceso de concesiones y su control, le entregó a 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 promover la competencia al interior de los puertos, procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales, velar para que no se limiten las

posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos, preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria, etcétera.

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

Entonces, es muy importante el rol que en el futuro se le asigne a las empresas portuarias y cómo lo podrán llevar cabo para visualizar de qué manera el Estado se involucrará en el desarrollo del sector o si simplemente dejará de hacerlo esperando que solo sea el sector privado el que resuelva los desafíos del sistema nacional portuario, transformando a las empresas portuarias públicas en meras administradoras de contratos.

Para avanzar en este análisis proponemos que en el diagnóstico se consideren las siguientes preguntas:

a) ¿Existen criterios preestablecidos en la designación 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 solo en el campo de la administración y control de las empresas, sino que también, y principalmente, en la creación de mayor valor.

La gran cantidad de directores que se han nominado para la gestión y administración de los diez puertos estatales incrementa notablemente el gasto fiscal, porque no se justifica el número de directores en empresas con reducidas orgánicas y sin proyectos de desarrollo en marcha. No puede ser posible que una empresa portuaria pública de Chile con una dotación de 13 trabajadores, existan 6 directores y 4 gerentes.

Generalmente, en las empresas portuarias públicas cuando se habla de mejorar la 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.

No se ha considerado, por ejemplo, que nuestro sistema portuario no solo está conformado por diez puertos estatales, sino también por numerosos puertos privados, así como por nuevas necesidades portuarias como ocurre, por ejemplo, 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 –lo hemos dicho desde un principio- es un problema grave, 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”. No es posible que en este sector, en una economía en que el PIB portuario crece más que el PIB del país, se produzcan huelgas por temas tan básicos como la ausencia de colación o la

carencia de baños e instalaciones básicas para los trabajadores.

A consecuencia del término de la paz social en Valparaíso, producto de la movilización de los trabajadores eventuales, en enero del 2019 el gobierno, a través del Ministerio del Trabajo y Previsión Social y el Ministerio de Transportes, dio inicio a la mesa portuaria tripartita, Transformación y Futuro: Desafíos de la Industria y las Relaciones Laborales Portuarias.

Lo que se pretende, y esperamos que de una vez, es "regular la eventualidad a través de la homologación de derechos fundamentales y el derecho a negociar colectivamente los convenios de trabajo.".

Es una oportunidad única porque nunca hemos sido los trabajadores invitados en instancias anteriores, como fue el Panel de Expertos, en 2008, o la Comisión de Innovación para Puertos y Logística, en 2014, a la que no siguió ninguna iniciativa de significación.

Aunque democráticamente siempre deben existir los diálogos sociales, esta instancia sin el compromiso político no avanza, y creemos que ahora es el momento, ya que el 16 de octubre de 2018 la Cámara de diputados y el Senado aprobaron solicitar al Ejecutivo el envío de un proyecto que modifique la ley de Puertos, N° 19.542, de 1997. Entre las propuestas se encuentran integrar en el directorio de las empresas portuarias al alcalde de la ciudad y la participación de las ciudades en las utilidades que los puertos generan. Entendemos que públicos y privados.

El 23 enero 2019 el Senado acuerda solicitar al Ejecutivo constituir una comisión intersectorial, para la creación de una autoridad portuaria.

Algo muy importante para nuestra organización es destacar que en el punto 10 del boletín del Senado enviado al Ejecutivo se destacó una reseña de nuestra organización, que 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.".

El 12 marzo de 2019 la Cámara de Diputados constituyó una comisión investigadora sobre la ley N° 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 los siguientes:

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 y proyectos de las empresas portuarias.

Señor Presidente, hace algunos años comparecimos a la Comisión de Trabajo de la Cámara de Diputados para solicitar un pronunciamiento respecto de si los acuerdos

que ha suscrito una organización sindical con los gobiernos de turno son vinculantes con las futuras administraciones.

Eso mismo 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. Por eso, rechazamos las actitudes destructivas de los negocios y proyectos portuarios.

Siempre hemos solicitado al SEP, al Ejecutivo o a las autoridades de gobierno que para preservar los proyectos acordados en las empresas portuarias públicas sería bueno no reemplazar la totalidad de los directores en los cambios de gobierno.

Para finalizar, nuestra organización, Fenatraporchi, aspira a que esta comisión investigadora pueda elaborar, sobre la base de la 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, y la legislación laboral moderna son los pasos siguientes.

Esta es mi intervención, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchas gracias, don Raúl. Le pido que nos deje copia de los dos documentos.

Tiene la palabra el señor Gabriel Rebolledo.

El señor **REBOLLEDO.**- Señor Presidente, soy secretario del comunal Talcahuano-San Vicente, de la Unión Portuaria del Biobío y también de Chile.

Asistimos a la comisión para exponer una presentación con la que queremos mostrar brevemente lo que ha ocurrido en

los últimos años y lo que vemos que puede ocurrir en el futuro.

En el contexto se demuestra que el mundo, después de la Segunda Guerra Mundial, giraba en torno a un gran proveedor, que fue Estados Unidos, y por ende el petróleo tenía una tarifa plana hasta alrededor de 1973. De ahí el mundo cambió porque empezó a ser homogéneo, los países se empezaron a industrializar y cambió la economía mundial. Entonces, ese nuevo modelo pasó a ser de neofordismo. El anterior era el fordismo -de Ford-, de producción en línea.

El neofordismo básicamente era un método *just in time o* "justo a tiempo", del modelo japonés: se fabricaba cuando se necesitaba, y por eso empezó a ser hegemónico, donde los países empezaron a exportar conjuntamente, no solo Estados Unidos, y nació un comercio internacional que provocó el agotamiento del modelo de consumo de producción local, donde Estados Unidos ya no fue el único proveedor mundial. Entonces, aumentó el comercio internacional.

Como ejemplo, el gráfico de la izquierda muestra las exportaciones globales y el crecimiento desde 1900 a 2015, en dólares por año, y el de la derecha es el comercio en mercadería y el PIB por año. La información es del Banco Mundial. Con esto queremos demostrar que las exportaciones crecieron exponencialmente desde un tiempo hasta ahora.

El siguiente gráfico muestra el aumento de contenedores en el mundo. Si ustedes ven, hacia 1970 prácticamente en ninguna parte del mundo se utilizaban contenedores -los puntos negros son los países con contenedores-, era todo a granel. Pero hacia el 2003 prácticamente toda la carga comenzó a ser transportada en contenedores. Es decir, la carga a granel prácticamente hoy no existe, o es muy limitada. Se envía todo en contenedores.

En consecuencia, el movimiento de contenedores creció exponencialmente a nivel mundial. Chile no quedó atrás. Si vemos la lámina izquierda, el primer país es Chile. La estadística es desde el 2000 al 2016, cuando los contenedores llegaron a Chile. Antes del 2000 existían pocos contenedores, era todo a granel. De hecho, en los puertos se cargaba madera a granel en PCM, con grúa nave, que necesitaba demasiada mano de obra, era muy riesgoso y se demoraba más días en tener los buques en puerto, porque eran chicos.

¿Qué pasa con los contenedores? Abaratan el transporte, por la flexibilidad y adaptabilidad.

Entonces, como muestra la gráfica -esto es de la Cepal- Valparaíso figura en el número 18 en el *ranking* entre 20 países. Esto fue el 2017; hoy debe estar cerca del 20.

¿Qué queremos demostrar con esto? Que de 20 puertos de la costa del Pacífico, solamente dos están dentro del *ranking:* San Antonio, en el lugar 10, y Valparaíso en el 18.

Pero fíjense en lo interesante de este esquema: El Callao está en el número 6. En la lámina de la derecha dice: "Puerto Callao: surge un nuevo rival para Valparaíso". Esto fue en 2008. Pero resulta que en ese tiempo nadie se preocupó de lo que estaba sucediendo. Los países empezaron a crecer, se empezaron a desarrollar y Chile seguía manteniendo un modelo que, necesariamente, tenía que cambiar, porque si no los países vecinos nos iban a arrasar. De hecho, hoy, lo más probable es que Chile ya sea un país de cabotaje, lo que es supergrave y nos preocupa bastante, porque vamos a depender de Perú. Si Perú cierra la carga hacia Chile, por los buques -porque a Chile no van a llegar los buques más grandes-, sencillamente vamos a quedar sin carga. O sea, este es un problema geopolítico y de estrategia de país, así que hay que ponerle bastante

atención a lo que está sucediendo internacionalmente. De hecho, Arica transporta casi el 80 por ciento de la carga boliviana, pero Bolivia, por estrategia política, decidió sacar la carga por Callao. Sin ir más lejos, hoy Callao es una inversión tremenda, por lo cual va a sacar la carga por el Atlántico, por el lado de Brasil. Bolivia decidió sacar las cargas de Chile. Eso es así. De hecho, los compañeros de Arica -portuarios que no son de nuestra organización, pero nos preocupan- están intranquilos por lo que va a suceder en Arica, pues si eso se hace efectivo, lamentablemente la cesantía llegará a esos puertos, a esas ciudades del norte.

Bueno, este es el cambio en el modelo mundial.

En 1992 había 26 alianzas, que manejaban el 60 por ciento de la carga y el 80 por ciento de los contenedores. Hoy hay tres navieras que conformaron una gran fusión que controla el 80 por ciento de los contenedores, llevando las tarifas a la baja, porque aplican una economía de escala. Como consecuencia, hay un aumento de costos que genera menores utilidades para las empresas y para los puertos chilenos. De hecho, hoy el margen de utilidades es bastante menor que hace cinco años y también porque los trabajadores se han organizado y han subido sus tarifas. De hecho, lo más probable es que este año Valparaíso pierda plata, al igual que San Vicente. Coronel todavía está en un rango de utilidades, porque un puerto privado no paga canon de arriendo. Pero esto va a la baja, cuestión que nos tiene muy preocupados, porque significa que en un minuto determinado la industria no va a ser capaz de sostenerse por sí sola.

Bueno, hoy el modelo chileno se sustenta en la ley 19.542, de 1980 o 1990, que solamente se basaba en lo que existía en esa época, que era orilla de mar, diseñado para buques

de carga general, de 20 metros, promedio. Hoy están llegando buques de 200 metros de eslora; la empresa privada es responsable de la inversión y de las decisiones, centrada solo en la competencia; no considera cooperación y coordinación, tema que consideramos hay que evaluar, porque es lo mismo que si Carabineros estuviera compitiendo con Investigaciones: su objetivo final es disminuir la delincuencia, y en nuestro caso, los puertos, desarrollar el país. O sea, hay que pensar en si el objetivo es competir o cooperar entre los puertos. También es un tema a considerar en el análisis que deberán hacer. No quiero decir que una de las dos sea válida, sino que deberán analizarlo.

La institucionalidad es pobre en lo estratégico y en lo zonal operacional, donde solo es inmobiliario, con una visión unimodal y no logística. En esa época no había logística. Básicamente se basaba en las instalaciones portuarias, no hacia fuera. Pero no ocurría lo que pasa hoy, cuando, sencillamente, no hay logística portuaria. O sea, no hay logística. Ustedes pueden ver San Antonio totalmente colapsado de camiones.

Bueno, es el mismo modelo promovido por la ley 18.032, de gran masa de trabajadores y poco preparado.

Y esto es lo que sucede con los buques: naves de 250 a 290 metros de eslora, entre 1980 y 1988, cuando se generó la ley; después, del 2000 al 2011, aparecieron los buques de 305 metros de eslora; hasta el 2005, de 335 metros de eslora, y en 2006, de 397 metros de eslora, que son los Neo Panamax, de los cuales ya hay triples, con 400 metros de eslora. Incluso, hay otra modalidad de buques, más moderna, con mayor capacidad y más metros de eslora. Probablemente, no los vamos a ver en Chile, porque no tenemos puertos para esos.

Un señor **DIPUTADO**.- ¿Y para el triple?

El señor **REBOLLEDO**.- No tenemos puertos para ninguno de esos.

Por ejemplo, el 2005 se anunció como gran novedad la llegada del MSC Chiara, con 192 metros de eslora, 32 de manga y 2.073 TEU. Ese era el buque más grande que llegó ese año a Chile hasta esa época. El 2009 ingresó otro con 282 metros; el 2011, el Mariana, con 303 metros, y el 2017 el MSC, con 366 metros. Esos son los buques más grandes que han llegado a Chile.

Pero, ¿qué ha generado esto? Dice el señor Matthew Taylor que el sector portuario chileno debe avanzar en adecuarse a la frecuente llegada de buques de grandes dimensiones. O sea, ya estamos viendo que este modelo viene para quedarse, y para seguir aumentando. Entonces, tenemos que hacer algo, tenemos que hacer algo como país y ponernos de acuerdo para avanzar y lograr atender a estos buques o si no, sencillamente, se van a ir a Callao y vamos a ser un país de cabotaje. Los grandes buques van a llegar a Callao para hacer el trasbordo de carga y se van a venir a Chile. Si Callao cierra el puerto, no hay carga para Chile.

¿Por qué nos ocurre? Porque los puertos no estaban diseñados para este tipo de buques. De hecho, el TPS tiene 14,2 hectáreas, tiene 3 sitios de 200 metros. O sea, básicamente, ese es un sitio y medio, porque hoy no hay ningún buque de 200 metros.

Lirquén tiene 41 hectáreas, donde tiene más sitios, hay uno de 367 metros, pero tiene bastante espacio como para acumular contenedores, cosa que no tienen Valparaíso y muchos de otros puertos.

En cuanto al diseño de los puertos, en 2000, en el puerto de Valparaíso había 789.000 contenedores; en 2017,

4.400.000. Imagínense el aumento de contenedores que hubo en 17 años. El avance ha sido exponencial y nosotros no hemos sido capaces de avanzar con ello, no tenemos capacidad, no tenemos.

Como se ve en la presentación, Valparaíso tiene 5 sitios. Ahora, ¿por qué Valparaíso? Porque ha estado en el tapete en el último tiempo; pudimos haber puesto como ejemplo cualquier otro puerto. Como ven, Valparaíso tiene 4 buques, que probablemente son de 150 o 200 metros y cada buque ocupa un sitio. Eso es actual. O sea, un buque ya ocupó prácticamente todo el muelle de Valparaíso y solamente queda para un buque de menores dimensiones. A ese nivel estamos hoy día. Y esto pasa en todos los puertos, no solo en Valparaíso, para en San Antonio, San Vicente, Talcahuano San Vicente; en el norte, Iquique.

Acá vamos a demostrar con una noticia: "Gran atochamiento de camiones se registra esta noche en el Puerto de San Antonio". Estas son las consecuencias de lo que traen los buques que llegan a los puertos que están instalados en las ciudades. La descarga es lo que genera estos atochamientos.

Otra notica: "Alcalde de Talcahuano anuncia fiscalización por largos tacos en puerto de San Vicente". Yo soy de San Vicente, así es que esto lo veo todos los días. Y esto es porque, sencillamente, el puerto no da abasto. Lamentablemente, no se ha tenido la capacidad de visualizar lo que viene. Si seguimos así, esto se va a acentuar cada vez más. Hago un llamado para hacer algo al respecto.

Otra publicación: "La tarde del 20 de noviembre fuimos testigos de cómo los accesos vehiculares de San Antonio estaban colapsados por la cantidad de camiones que intentaban entrar a la ciudad". Eso es real, no es algo que nosotros estemos inventando.

La siguiente noticia es inédita: “Se declara estado de congestión en Iquique en terminal internacional”; otra: “Se declara estado de emergencia dentro del terminal de Iquique”, precisamente por los atochamientos.

Después: “Crean mesa de trabajo para resolver congestión portuaria y la demora en cargas en la Región de Valparaíso”

Entonces, estos grandes buques han generado atochamientos en las ciudades, han generado problemas en los municipios, y nosotros creemos que los municipios tienen mucho que decir aquí, porque la población les reclama a ellos. Conversábamos con el alcalde de Talcahuano, Henry Campos, quien nos decía que la ciudad le reclamaba, pero que no puede hacer más, porque no tiene autoridad para hacerlo, solo puede cursar partes. Por tanto, algo hay que hacer.

En cuanto a la ley N° 19.542, creemos que hay que generar un proceso de igualdad y condiciones para competir entre los puertos privados y públicos en las próximas licitaciones. No se pueden cambiar las condiciones antes, porque, de lo contrario, el negocio no sería viable. Creemos que hay que transparentar las condiciones y competir -si es que se opta por el modelo de competir y no cooperación- en igualdad de condiciones.

En la actualidad, los puertos públicos no están compitiendo en iguales condiciones con los puertos privados; no compiten. ¿Por qué? Por la burocracia. Un ejemplo muy burdo: en el puerto de Punta Arenas, para pintar un portón tuvo que pasar casi un mes para invertir en ello, asunto que en un puerto privado sale la orden de compra y en una semana eso está listo. Esto sucede por la burocracia del Estado.

Ahora, planteamos un sistema logístico integrado. La zona austral depende de Argentina. En el último año he viajado

bastante al sur de Chile; estuvimos en Puerto Natales, Punta Arenas, y es una realidad: la gente se enferma y tiene que ir a Argentina, porque no hay servicios, la conectividad es muy escasa. Muchas veces el salmón se trae en camiones, en circunstancias que se podría traer perfectamente en barcazas. Desde las salmoneras, en Puerto Montt, salen camiones con el producto, en circunstancias que es más barato el traslado en barcazas, pero lamentablemente no hay puertos diseñados para el aumento de la carga, no los hay.

También planteamos que en la evaluación de la ley se deben incorporar los extra puertos como zonas de respaldo, que deben ser operados por trabajadores portuarios. Tenemos argumentos sólidos para sostener esto; tenemos estudios comparados de Brasil; Perú lo está haciendo. Perú tiene una normativa legal respecto del trabajo portuario, materia en la que ha avanzado enormemente en los últimos años, y precisamente porque creó zonas portuarias, donde los extra puertos estaban alejados de las ciudades y los contenedores solamente eran de tránsito, no eran acopio. Hoy día los puertos chilenos son acopio de contenedores, y es el gran problema que ha tenido Valparaíso.

En cuanto a los artículos 11 y 12 de la ley N° 19.542, el subsecretario de Hacienda señaló, en su exposición, respecto de la fijación y modificación del recinto portuario, que la empresa portuaria puede modificar el recinto portuario; o sea, tiene las condiciones para mejorar. Nosotros tuvimos una reunión con la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente, en la que nos dijo que tenía la posibilidad de comprar terrenos, siempre y cuando fueran licitados en forma automática y no crearan valor pensando en el negocio inmobiliario. Entonces, la empresa portuaria puede comprar terrenos para licitar. Hoy no

existen terrenos disponibles para generar los extra puertos en los puertos públicos. Los privados lo hacen, porque tiene la capacidad, pero los públicos no lo hacen y ese es un gran problema. Por eso tenemos enormes atochamientos en los puertos públicos, que están funcionando como corresponde. Lo señalo, porque hay otros puertos públicos licitados que prácticamente no funcionan, tema que voy a tratar más adelante.

Bueno, por decreto supremo se pueden enajenar los bienes y gravámenes dentro de los puertos para generar espacio para los contenedores. Antiguamente, todo era bodegas y hoy los puertos se están transformando en contenedores.

Nosotros planteamos un sistema integrado de información. Aquí quiero hacer un alcance. En la mesa tripartita de salud que se está generando con el gobierno, mesa en la que participamos activamente, se entregaron datos del sistema Sisesat (Sistema Nacional de Información de Seguridad y Salud en el Trabajo) de la Suseso, aunque después supimos que no eran tan reales, porque solo era una muestra. Se nos dijo que en los puertos de Chile hubo cero accidentes fatales en 2018. Eso lo rebatimos inmediatamente; de hecho, participé en un funeral de uno de los compañeros, que fue bastante fuerte, pues falleció atropellado por una máquina de gran tonelaje dentro de las instalaciones del Puerto Lirquén.

Entonces, planteamos un sistema integrado de información, un sistema que sea real, no una muestra. Hoy estuvimos nuevamente en la mesa de salud y se me explicó –porque volví a sacar el tema- que había sido una muestra, que era una mala interpretación. Pero nosotros debemos trabajar con datos reales y objetivos de lo que sucede, no podemos estar sacando muestras, porque la muestra que ellos pusieron no sirve.

Aquí están los nombres, es difícil poner el número, porque cuando hablamos de personas, es mejor decir el nombre de las personas que fallecieron dentro de los puertos. Somos alrededor de 13.000 trabajadores portuarios en el país -todavía no tenemos claro ese dato y si alguien lo tiene sería fabuloso-, de los cuales murieron cuatro: Claudio Gutiérrez, 52 años, Puerto Lirquén; Jorge Chilcumpa, 28 años, Puerto Huasco; José Ramón Ulloa Plaza, 54 años, Puerto San Antonio, y Josué Gajardo, 53 años, Puerto Coronel; el quinto, René Conejeros Torres, murió en el Puerto Lirquén, pero era un trabajador externo, estaba construyendo el muelle. Cuatro portuarios y un externo, muertos trabajando en los puertos.

Es difícil comparar, pero podríamos decir perfectamente que trabajar en un puerto es tan riesgoso o peligroso como ser carabinero, sin tener la estadística por la cantidad de muertos. Fácilmente podríamos hacer ese estudio y probablemente podríamos decir, con base objetiva, que eso es así.

Esta información la entregó la Suseso. La presente información la entregó el subsecretario de Hacienda. De hecho, esta lámina la saqué de su presentación. Es más, en ella hay un error muy notorio, porque dice que el 32,35 por ciento del movimiento de carga fue realizado por los puertos estatales. A nosotros nos llamó profundamente la atención que un 4,5 por ciento fuera de Talcahuano y un 5,1 por ciento fuera de San Vicente.

Esta estadística es del 2012 al 2018. Con esto queremos demostrar que hay errores de información serios, por lo que hay que mejorar mucho para trabajar sobre la base de datos reales y buscar el fondo del problema; si no tenemos los datos reales no podríamos generar nunca políticas públicas.

Eso no es así, porque San Vicente movió el 96 por ciento de la carga versus Talcahuano, que movió el 4 por ciento.

Si ustedes ven el gráfico anterior, se señala que Talcahuano movió el 4,5 por ciento y San Vicente el 5,1 por ciento, y del total que movió la comuna, el 96 por ciento fue de San Vicente y el 4 por ciento de Talcahuano. O sea, hay un grueso error en la información que nos llama poderosamente la atención. Creemos que esa información hay que corregirla para trabajar con datos sólidos y eso también nos hace pensar que puede haber otros errores de información.

¿Cuál es la salida para el problema? Al respecto, planteamos diversas formas para salir del problema. La primera es que se debe invertir en nuevas tecnologías. Las empresas privadas y las empresas públicas tienen que invertir, pues no se puede seguir teniendo puertos con tecnologías del siglo pasado o de décadas pasadas para competir con Perú. En este minuto, no tenemos capacidad logística y si alguien dice lo contrario, nos gustaría conocer el estudio que se tiene.

Hay que cambiar la forma de operar. El conocimiento de los trabajadores hay que profesionalizarlo. Antiguamente, en décadas pasadas, el modelo era mayor cantidad de trabajadores pocos calificados, sin embargo, hoy se necesitan trabajadores altamente calificados. No podemos subir a un trabajador que trabajaba en una horquilla a una grúa STS, porque es comparar una avioneta con un *jet*; es decir, vamos a subir a un trabajador a un *jet* y el trabajador tiene que estar totalmente capacitado, y los mismos trabajadores portuarios son los que se tienen que capacitar.

Surge la necesidad de generar nuevo conocimiento para mejorar la eficiencia de los puertos y, por lo tanto, el

hecho de tener asociación con las universidades podría ayudar. En Brasil, la Universidad de Sao Paulo tiene un convenio con el Puerto Santos, donde se han hecho estudios de productividad bastante favorables. Necesitamos expertos de universidades que nos ayuden en esta materia, en donde se hable de productividad de verdad, no de producción, pues se confunde bastante productividad con producción. Recién alguien dijo que cuando se habla de productividad, lo primero que se piensa es despedir gente para abaratar costos, pero eso no es así, sino todo lo contrario.

Asimismo, se debe disminuir la mano de obra no calificada y aumentar la mano de obra calificada para generar una carrera laboral portuaria. Hoy no existe una carrera laboral portuaria en que se controlen los factores sociobiológicos. Los trabajadores tienen un límite de sobrecarga, no son eternos, y eso también hay que estudiarlo. De hecho, lo tenemos estudiado y contamos con estudios científicos que lo avalan. Por ejemplo, en Puerto de Génova se tiene un estudio que indica que los trabajadores con menos de 5 años se accidentan por sobre la media, y los trabajadores sobre 55 años. Eso está científicamente comprobado.

En Perú, se exige un curso de dos años de experiencia demostrable previa antes de ser incluido en los listados preferentes para trabajar en los recintos portuarios; En España, se exige un curso de 132 turnos de práctica y para llegar a ser profesional tres años; En Chile, 54 horas teóricas y 6 horas de práctica. ¡Esa es la realidad chilena! Repito, 54 horas teóricas y 6 horas de práctica. En Perú, en Brasil, en los países europeos, años. Ese es el nivel de atraso que tenemos.

La expansión.

En el modelo antiguo se generaba solamente a orilla, en el muelle, el espacio confinado dentro del Puerto. Nosotros planteamos que, de una vez por todas, es necesario sacar la carga, porque los puertos no dan abasto para tener su carga y tienen que generarse los extrapuertos.

Por ejemplo, la Zona de Actividad Logística (ZAL), dependiente de la autoridad marítima portuaria de Perú, considera el término zona portuaria en forma más amplia que solo litoral, como en Brasil y en Perú, entre otros. Brasil y Perú consideran que las zonas portuarias ya no son los puertos, sino que son las zonas extraportuarias, en donde trabajan portuarios, en donde se especializan portuarios para entrar a trabajar en los muelles y en donde el nivel de seguridad es tan estricto como en un Puerto.

Hoy se va a un extrapuerto y es tierra de nadie, porque el negocio parece que prima por sobre la seguridad. Pueden meter una bomba fácilmente en un extrapuerto para entrar a un puerto y llega a Estados Unidos. Tenemos el código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (ISPS), y si esta norma se viola, lamentablemente, la carga no podría entrar a los Estados Unidos.

También, generar una nueva gobernanza portuaria, que no sea tan solo individualista, sino que más coordinada y centralizada para que tome en cuenta las externalidades y los efectos sociales.

Participación de los municipios

Hoy no hay ninguna Subsecretaría de Puerto, estamos superatrasados. No hay nada central donde se pueda recurrir; por ejemplo, si se recurre por el tema de servicio de salud, dicen que es la autoridad marítima; se va a la autoridad marítima, dicen que es la Inspección del

Trabajo. Es decir, se tiran la pelota de un lado para otro y finalmente no queda en nada, porque nadie se hace responsable. Nosotros queremos y planteamos una gobernanza portuaria, pero eso tiene que ser centralizado por una Subsecretaría Portuaria.

Por lo anterior, se hace necesaria una nueva normativa institucional que tome en cuenta la externalidad, los efectos sociales y laborales. Cuando se habla de efectos sociales, hoy se plantea una reforma laboral para trabajar 12 horas, podrá estar bien o mal, pero, ¿hay algún estudio científico que señale que trabajar 12 horas es más productivo y si se disminuye los riesgos psicosociales? Precisamente, tenemos un estudio brasileño que dice todo lo contrario.

Para eso tenemos el 137 y el 152 de la OIT, en donde hay un convenio tripartito para sacar a los trabajadores que van a quedar cesantes por efectos de la modernización y la baja de trabajadores por efectos del cambio del modelo. En Brasil, la modernización reduce el uso de la mano de obra siendo obligatorio recalificar su uso, preparando las habilidades y competencias necesarias para un nuevo equipo.

Al respecto, tuvimos la visita de brasileños la semana pasada –no llegó nuestro traductor-. En la transparencia se muestra que se trata de un tercio de los cursos, probablemente, que tengan que hacer los brasileños para calificar como trabajadores portuarios. Nosotros tenemos 52 horas y 8 horas de prácticas, imagínense.

Por ejemplo, carga estiba, 74 horas; trabajador portuario, 120 horas; vigilancia portuaria, 27 horas. Todos los trabajadores deben pasar por esos cursos para ser trabajadores portuarios.

Por último, hoy hay un conflicto importante en Puerto Ventanas y no necesariamente son los trabajadores eventuales los conflictivos. Los trabajadores de puertos eventuales son trabajadores contratados, el trabajador eventual se necesita en los puertos, porque son quienes amortiguan los cambios del modelo, no es algo rígido. En ese sentido, consideramos muy serio y grave que se dé esa situación. Carabineros entró y agredió a los trabajadores y lo mismo pasó en Valparaíso, la vez anterior.

Creemos que no va por el camino correcto, estamos dispuestos a avanzar, a hablar de productividad, hablar de todos los temas necesarios para, de una vez por todas, sacar al país adelante y, por lo tanto, que Perú no gane esta batalla porque, hasta este minuto, nos está dando una "goleada" tremenda y todavía no nos damos cuenta.

Muchas gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el presidente de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile, señor Sergio Baeza.

El señor **BAEZA**.- Señor Presidente, buenas tardes, vamos a dejar al secretario general, don José Bernao.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Bernao.

El señor **BERNAO**.- Señor Presidente, mi nombre es José Bernao, trabajador portuario eventual de Puerto Angamos, Mejillones, y soy el secretario general de la Cotraporchi.

Agradezco a Raúl y a Gabriel su exposición, y en función del tiempo y de la celeridad que usted propone, haré más breve mi exposición.

Quiero hacer hincapié, tal vez, en un par de detalles sobre todo en la materia logística, en el sentido de que hay que

entender que el contenedor es el embalaje de la carga. La carga en los puertos, hasta mediado de la década del 90, el 95, en muchos casos se manipulaba manualmente, pero con la aparición del contenedor cambió profundamente.

A fines de la década del noventa entró en vigencia la ley N° 19.542 y los cambios fueron más profundos aún.

Entonces, no es un tema solo de logística. Por ello, para resolver el gran problema que existe en los puertos de Chile hay que abordar tres pilares: el trabajo portuario, el trabajador portuario y el recinto portuario. Esos son los tres pilares de la gran problemática que existe.

No puede ser que en un país en el que PIB depende en un 93 por ciento del comercio exterior, que pasa por algún puerto de la república, tengamos una legislación tan añeja, ¡tan añeja! No se puede decir otra cosa.

Usted me va decir que tiene veinte años, pero eso es añejo dada la evolución tecnológica y administrativa que han tenido los puertos.

Porque no solo estamos hablando de una evolución en términos tecnológicos relativa a la incorporación de grandes equipos, maquinarias muy productivas, sino también de códigos informáticos. Un tipo que hoy deposita una carga, la pone a disposición de un embarcador portuario, le puede hacer seguimiento en línea. Eso es evolución tecnológica y también afecta al trabajo portuario.

Sé que todos lo saben, pero quiero recordar que el derecho laboral es el único derecho concedido a sangre y fuego. Hace 90 años -muchos de ustedes deben ser abogados-, en 1930, se reconoció el derecho laboral.

Hoy en Chile tenemos una legislación laboral que atropella los derechos humanos. Los trabajadores portuarios no

tenemos derecho a vacaciones pagadas. El artículo 24 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, suscrita por el Estado de Chile, dice: "Toda persona tiene derecho al descanso, al disfrute del tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas.".

Hoy, 15 de mayo del 2019, ese derecho no existe para los trabajadores eventuales del sector portuario en Chile. ¡No existe! O sea, se dictó una ley que trasgrede lo que está suscrito en la Declaración Universal de Derechos Humanos.

Así de grave y delicado es nuestro tema. Lo que ocurrió en Valparaíso a fines de los meses de noviembre y diciembre fue la explosión de una olla de presión, y el Estado de Chile debe hacerse cargo del problema.

Hemos resuelto todos nuestros problemas laborales del 2000 en adelante en base a conflictos y movilizaciones. Nada más, porque la legislación es insuficiente, y me refiero no solo a temas legislativos, sino también a materias reglamentarias.

Hoy hemos procurado que en los puertos participen mujeres, pero una mujer trabajadora eventual no tiene ninguna protección respecto de los derechos a pre-y posnatal.

Hoy en la mañana la discusión que conversaba Gabriel es un tema. Esta es la tercera reunión en estas mesas de trabajo y fueron comprometidas en el segundo gobierno de la Presidenta Bachelet. A raíz del conflicto que ocurrió en Valparaíso las pudimos instalar y ponerlas en actividad.

Como organización tenemos propuestas. El Código del Trabajo necesita una revisión, requiere un cambio. Algo logramos en los años 2014 y 2015 con la ley N° 20.773, que se llamó la ley corta de Puertos. No teníamos comités paritarios.

El viernes fui al velorio de un compañero de trabajo. Entré a la casa y me encontré con una foto encima del ataúd. En la foto aparecíamos cuatro personas: el difunto, que estaba en el cajón, dos más y yo. Todos éramos menores de 60 años cuando se tomó la foto, el 2012. El único que queda vivo es quien les habla, los otros están muertos. Trabajadores portuarios de toda una vida.

Lamentablemente, nuestro trabajo nos mata antes de los 60 años. He tratado de cuidarme todo lo que mi mujer me pide, tengo 62 años, me siento un récord.

Eso es lo dramático. No voy a ir a detalles, a estadísticas y otros aspectos, sino a lo humano. Cuando nos dicen: "Esta máquina moviliza 150 toneladas por turno de trabajo", pero el viejo que opera esa máquina tiene sus cinco sentidos y sus cuatro extremidades puestos para operar en forma óptima esa máquina. Elevan contenedores hasta ocho de alto, y cada contenedor mide dos metros treinta, y debe tener una precisión milimétrica porque no puede quedar descuadrado, no puede quedar montado, porque puede provocar un derrumbe con consecuencias catastróficas. Además, repetir en un turno de 7,5 horas 120, 130 y hasta 150 veces ese movimiento es matador. Me van a disculpar, pero es matador.

Se realizaron peritajes por la Comisión Ergonómica Nacional (CEN). Un operador de portacontenedores o Reach Stacker no puede operar más de dos horas continuas ni realizar -me parece- más de 38 movimientos continuos, sin tener una pausa. La Comisión Ergonómica Nacional lo rechazó, dijo que no era trabajo pesado. Tenemos contradicciones de ese tipo.

Hoy en la reunión de la mañana había un compañero dirigente de San Vicente que lleva 28 años operando maquinarias. El decreto N° 102 no reconoce las enfermedades musculoesqueléticas como laborales, pero es importante la cantidad de vibración que transmiten al cuerpo los asientos

de las grúas horquillas, de las Reach Stacker, de los tractocamiones, de las grúas de tierra y de las RTG.

En muchos casos está demostrado por estudios científicos que no solo transmiten las vibraciones de la máquina, sino que además amplifican la vibración, lo que causa lesiones que no son reconocidas como enfermedades laborales.

Tenemos un problema. Trabajamos turno por medio; o sea, puedo trabajar hoy el primer turno y me toca otra vez el tercer turno. Por tanto, en menos de 24 horas tengo una jornada de 15 horas. Son todas horas ordinarias de trabajo.

No existe regulación alguna sobre la jornada de trabajo portuario. ¡No existe regulación!

La norma es el uso de costumbre. Así quedó desde que se derogó la resolución N° 59 de la Dirección del Trabajo, y así ha continuado.

Se está proponiendo bajar la jornada semanal de trabajo de 45 a 40 horas, lo cual han estudiado en la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la Cámara de Diputados. Sin embargo, un trabajador portuario con contrato permanente bono turno -no hablo de un trabajador eventual- debe hacer una séptima jornada para tener una mejor remuneración: 52,5 horas semanales, y es legal.

Si vamos a la definición que hace la OIT sobre lo que es trabajo decente, nuestro trabajo, el trabajo portuario, difícilmente califica como trabajo decente. Es trabajo no decente legalizado. No tenemos derecho a vacaciones y con jornadas de trabajo inhumanas.

Es ahí donde queremos apuntar como confederación para tocar sus fibras íntimas, porque queremos que se pongan en nuestro lugar, que vean lo que significa nuestro trabajo y la importancia que tiene para el resto del país, porque si

les digo a Gabriel y a Pablo: "¿Saben qué? plantémonos en el macho y paremos todos los puertos; no tiremos una piedra, no prendamos un neumático en la calle, sencillamente no trabajemos ni dejemos que nadie trabaje; paralicemos el país, no movilicemos una carga", sería una catástrofe en términos económicos y socioeconómicos, para el país. Y no nos costaría mucho, si estamos en la misma mesa.

Entonces, tenemos una tremenda responsabilidad sobre nuestras espaldas, y lamentablemente el Estado no nos trata con la generosidad con la que trabajamos. No quiero ser dogmático con lo que estoy diciendo; esta es una cuestión práctica.

En el Terminal Portuario del Callao, cuando el difunto presidente Alan García asumió su segundo gobierno en 2005, ante un paro de los trabajadores portuarios, dijo: "Hagan algo por la patria, hagan algo por el Perú, porque si no Mejillones nos va a poner la pata encima y nos vamos a quedar sin trabajo".

Yo trabajo en ese puerto donde el señor Alan García decía a sus trabajadores que volvieran a trabajar.

En el Puerto Angamos tenemos certificación de la autoridad marítima para recibir buques hasta de 380 metros de eslora, de 16.50 metros de calado. O sea, un buque de cuatro cuadras de largo, 52 metros de manga; tienen hasta 18 *tiers,* de banda a banda, de 13.000 TEU, esto es, 13.000 contenedores de 20 pies, 13.000 contenedores del porte de esta mesa. Llegan a un puerto, recalan, y no lo van a hacer por 150 o 200 movimientos, recalan por 1.500 movimientos. Entonces, están usando el JAP, un gran puerto para descargar gran cantidad de contenedores que luego son distribuidos a puertos menores. A eso se refería Gabriel con cabotaje. Entonces, el tema va por ahí. Aquí se quedó

atrás la legislación; los puertos privados son el doble de los públicos.

La minería, en Chile, que es el gran sustento de nuestra economía, sobre todo la del cobre metálico, tiende a bajar y a aumentar la pulpa de concentrado. Existe una tecnología, que se incorporó en Puerto Angamos, donde se embarca carga a granel a través de contenedores rotovolteables; la pulpa de la celulosa se embarca en maxisacos. Entonces, hay una innovación que no se considera. La legislación habla del puerto del borde costero. Pero resulta que la Empresa Portuaria de Antofagasta, la EPA, está buscando contratar un asesor financiero para licitar el extrapuerto de La Negra, que con a lo menos un oferente resulta atractivo para operar el ZEAP o la zona de extensión portuaria en la zona industrial de La Negra, que está al otro lado de los cerros de la cordillera de la costa en Antofagasta. O sea, está a 38 kilómetros del borde costero, porque donde nosotros hacíamos el trabajo portuario en Antofagasta, donde se hacía el acopio de los minerales bolivianos, hoy existe un *mall* de 400.000 metros cuadrados, un hotel de 20 pisos y 2 torres de oficinas de 25 pisos. Es decir, la EPA, la Empresa Portuaria de Antofagasta, se transformó en un negocio inmobiliario: donde se hacía trabajo portuario, hoy hay un gran negocio inmobiliario, y eso se replica en muchas partes de Chile.

Entonces, nuestro trabajo es cada vez más tierra adentro; sin embargo, los fiscalizadores de la Dirección del Trabajo hablan del borde costero.

Por ejemplo, revisen el modelo que se usa en Canadá. El puerto de Vancouver -el único en la costa oeste- tiene 65 sitios y desde allí se abastece la población del sur de Canadá: 35 millones de habitantes. No hay atochamientos de camiones en Vancouver, que es una de las ciudades con los

mejores estándares de vida del mundo. Toda la carga sale por ferrocarril. Cada vagoneta de ferrocarril transporta 4 TEU. Sin embargo, si van a Antofagasta van a encontrar camiones transportando ácido sulfúrico en todas las rutas. El puerto de Mejillones es el terminal de ácido sulfúrico más grande del mundo, compuesto químico esencial en la producción de cobre, sea pulpa o cátodos de cobre. Eso no está permitido; ninguna carga IMDG o carga peligrosa está permitida o ser transportada por carretera en un país como Canadá. Eso quieren emular los empresarios de la Camport, de la Cámara Marítima y Portuaria.

Entonces, pedimos que de esta comisión puedan surgir conclusiones que permitan hacer las variaciones legislativas, reglamentarias, y reconocer nuestro trabajo, más allá del voto costero.

Lo que se hace en la ZEAL, el llenado y el vaciado de contenedores, es trabajo portuario.

¿Ustedes saben que el mejor vino chileno se exporta a granel en contenedores de 20 pies cúbicos, que venden a 5.000 pesos el litro en la región del Maule? Y se vende a 25 euros en Londres y tiene una calificación de 97 puntos por los catadores de vinos.

Entonces, cuando un trabajador, acá arriba, en Placilla, dice: "este contenedor es apto para transportar vinos o para transportar líquidos", eso es trabajo portuario, eso no lo hace cualquier trabajador. Es un trabajador que va a un curso y hace toda una calificación. Si para trabajar en el puerto, antiguamente, había que tener ñeque, los que éramos un poco más letrados... Yo a los 14 años hice mi primer turno en el puerto. Buena letra, buena caligrafía y saberse las tablas, porque había que saber multiplicar para saber cómo iban las patas. Y uno entraba a trabajar. Como dije, yo hice mi primer turno a los 14 años en el puerto de Antofagasta.

Entonces, dada esta evolución en el trabajo portuario, la legislación chilena, la reglamentación de nuestro trabajo, se quedó muy añeja, se quedó muy atrás, y no vemos voluntad política para innovar en algo tan esencial y tan clave para el país. Y no queremos ser los malos de la película; ya le han pegado harto al Pablo y nos han dado harto a nosotros, porque todos se sienten ganadores en esta cosa. Si podríamos ser los trabajadores más malos del mundo: nos chantamos y no trabajamos, pero esa no es la idea; queremos hacer de nuestra acción y de nuestro trabajo sindical algo moderno, algo dinámico, y queremos servir a nuestro país, pero para eso necesitamos la voluntad no solo del gobierno de turno, no solo de los legisladores de un período determinado, necesitamos también la voluntad política de todo el Estado de Chile, y hacer una política de largo plazo, porque hace falta en el país. Lo de la gobernanza que mencionó Gabriel, llevamos, no sé, 5 o 6 años transmitiendo sobre esto, y hace muchísima falta.

Humildemente, espero haber contribuido en algo a esta investigación. Si quieren visitar nuestros puertos, donde tenemos participación con nuestros trabajadores, estamos a su disposición, porque la diversidad de nuestro trabajo es muy amplia, tal como es nuestro país en términos geográficos y sociales.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- En nombre de la comisión, agradezco su intervención. Quiero reiterar que uno de los acuerdos de la comisión es que ustedes están permanentemente invitados a las sesiones. Pronto discutiremos el capítulo laboral de nuestra propuesta, donde su participación será ampliamente valorada y requerida.

Tiene la palabra el señor Pablo Klimpel.

El señor **KLIMPEL**.- Señor Presidente, soy presidente del Sindicato de Estibadores Portuarios de Valparaíso y de la recientemente conformada Federación de Sindicatos Unidos de Trabajadores Portuarios de Valparaíso, que está integrada por cinco sindicatos.

Como mis compañeros se han explayado bastante, voy a tratar de no repetir las mismas cosas. Me siento representado por las exposiciones que han hecho. Creo que todos han tratado distintas aristas y que se relacionan con el mismo problema.

Sin embargo, considero que mucho se habla en relación con el trabajo portuario y como un gran concepto -es importante para mí hacer justicia de eso- de la paz social.

Considero que mientras existan las desigualdades sociales, sobre todo relacionadas con la contradicción entre el capital y el trabajo, va a ser muy difícil que exista paz social, no sólo en los puertos, sino que también en todos los modelos de relaciones laborales.

Dicho eso, hay una primera parte.

Uno, un balance crítico. Estas presentaciones y con los mismos documentos las hicimos en una mesa de trabajo con el Ministerio de Transportes

La primera instancia es de problematización.

Primero, como un balance crítico de la ley N° 19.542 y, luego, con homologarlo un poco con el análisis de las necesidades de transformación o reformulación del modelo de relaciones laborales en Chile.

Por un lado, estuvimos estudiando distintos documentos, como el de la Camport, y distintos estudios universitarios respecto al puerto.

Se considera como desafío en materia internacional, por ejemplo, introducir las consideraciones climáticas y ambientales respecto a los puertos frente al desarrollo de la relación ciudad-puerto. Por ejemplo, la no consideración de la relación ciudad-puerto y el tema de la gobernanza portuaria que ha tenido trabado mucho tiempo la implementación del Terminal II en Valparaíso, porque hay una frontera imaginaria entre lo que es el puerto y la ciudad, y pareciera ser que en la cadena logística no se piensa de manera integral o se piensa con muchos conflictos de interés.

Por lo tanto, la relación ciudad-puerto, que es un tema importante, debería estar en la mesa de trabajo con el Ministerio de Transportes y los sistemas de gobernanza portuaria y no solo a propósito de la ley de la tasa portuaria o del impuesto a las cargas, sino que en relación a cadena logística -como decía Gabriel-, por ejemplo, los atochamientos que se generan en el puerto. San Antonio es un paradigma dentro de eso.

Otro punto, es la mayor inversión en infraestructura, debido a la tendencia del alza de fenómenos climáticos que generan interrupción en la prestación de servicios. Por ejemplo, los puertos del norte, como Antofagasta y otros, o de Ventanas mismo, que hoy están en conflicto -como dijo don Gabriel- por las marejadas, etcétera; el desarrollo de la industria; el creciente desarrollo de carga y de naves de mayor capacidad para los cuales los puertos chilenos no están preparados, y la insuficiencia de la cadena logística desde un punto de vista integral, es decir, de todos los actores.

Dicho lo anterior, consideramos dentro de la ley N° 19.542 un aspecto positivo, cual es que esa ley se promulga el año 1997 y se concretó solo el año 2000 con las tres primeras

licitaciones y concesiones de puertos, de San Antonio, Valparaíso y San Vicente, y en relación con los problemas de la inversión para un Estado que está disminuido, pero que ha construido una tendencia a la no inversión pública en los puertos.

Creemos que luego de veintidós o veintitrés años de la ley N° 19.542, es necesario un balance crítico que pueda ver los pormenores tanto positivos como negativos de esa legislación y poder hacer una reformulación que permita asegurar tanto un modelo de relaciones laborales en términos de un trabajo decente por las consideraciones de la OIT, por ejemplo, y, también, la consideración de la cadena logística como una manera integral. A nuestro modo de ver, los elementos más críticos de esta ley es que nunca tuvo la capacidad de construir una mirada integral de la cadena logística y teniendo el puerto todo aquello comprendido como el delantal del muelle. O sea, sale al puerto y se entiende el muelle; no se entiende la cadena en su conjunto.

Nos parece que eso es un problema a la hora de hablar de puertos. Por ejemplo, siempre los puertos están en ciudades, a excepción de un par de puertos del norte, que no tienen capacidad de crecimiento y el trabajo se hace en los extra portuarios. Por eso todos mis compañeros han dicho que es importante integrar la consideración del recinto portuario en la discusión y en la consideración del trabajo de los extra portuarios como trabajo portuario. Porque no es un trabajo distinto al que realizamos nosotros. Es como si usted tiene un zapatero o cualquier persona que limpia un zapato en la esquina de la calle y lo hace en un local privado, es el mismo trabajo: lo mismo, son labores de estiba y desestiba. En función de eso, aumenta la figura de lo extra portuario y hay una

incapacidad de las empresas portuarias en particular, pero en general del Estado de Chile, a resolver las legítimas controversias laborales que se desarrollan entre los recintos portuarios.

Hoy en día, el modelo de concesión no tiene contemplado ninguna capacidad de arbitraje del Estado de Chile al momento de tener conflictividad. Lo único es que se limitan a decir: son conflictos anteriores, como nos pasó a nosotros hace pocos meses. Sin embargo, la mayoría son puertos públicos. Entiendo que Chile es un país soberano, independiente; que no es dependiente del capital transnacional ni financiero. Por lo tanto, es un problema que genera constante estallidos cada dos o tres años. Nosotros hablamos mucho con Ronald Bown, el exportador de frutas, y en el año 1990 estaban diciendo la necesidad de generar puertos y sistemas de controversias, etcétera, y en general el Estado es impotente frente a los modelos y los contratos de concesión que no tienen ninguna capacidad de mediación ni de arbitraje. Por ejemplo, modelos de diálogo social tripartito como existen incluso en los países socialdemócratas europeos, que no tienen ni siquiera sistemas de izquierda, sino de centro, entrecomillas. Chile no tiene ninguna capacidad de poder intervenir en esos contratos de concesión. Eso es un problema.

Hay una pobre visión global y del Estado, un ámbito estratégico para el país.

Por ejemplo, en la zona central se ha desatado una competencia tan elevada que para un modelo que se traduce en mayor competitividad para las empresas se traduce en utilidades, pero para los trabajadores se traduce en pérdidas de empleo. Una situación brutal fue, como sabemos, que en Valparaíso la tasa de desocupación está por sobre la media nacional, es decir, en alrededor de 7.5, y un

desatado comercio informal. Es decir, tenemos en la zona centro una situación de competencia con una sobreoferta de espacios con 70 por ciento de sitios más o menos ociosos, porque no tenemos más cargas y, sin embargo, genera una competencia feroz entre los terminales por la concentración de las navieras; hoy día son siete actores más o menos. Sin embargo, compiten los terminales, pero quienes pierden somos los trabajadores. Ahora se fueron dos líneas de TPS; hace un año atrás se fue la línea de San Antonio a Valparaíso; hace algunos años se fue el contrato de Codelco y San Antonio, y eso hace que la dinámica del comercio exterior tenga una alta rotatividad en función de cómo los terminales negocian con las navieras, pero se genera una alta competencia, pero los perjudicados somos los trabajadores finalmente.

Además tenemos un problema de que todo viene de los ejemplos expresados en la realidad. Hay muelles abandonados con escasa actividad. Por ejemplo, pasa mucho en muchos puertos de la zona sur austral del país; que por falta de inversión. Basta por ejemplo con mirar el caso del espigón estatal de Iquique, y que es problema que han tenido durante varios años respecto de la falta de inversión en el puerto, y el espigón de Valparaíso tampoco ha tenido inversiones sustanciales por más de diez años. Muchos de los buques no los podemos trabajar, y tienen que ser con TPS al espigón, y eso genera una competencia que es bastante desagradable entre trabajadores porque compiten las empresas. Pero nosotros pagamos “el pato” como se dice popularmente.

Desde el punto de vista de los trabajadores, para entrar en terreno es importante evidenciar que existe un fenómeno que es de carácter mundial y al que es imposible oponerse, que es el paso agigantado de la mecanización por un lado, pero

también de los procesos de automatización. Quizás en Chile todavía no lo vemos mucho, pero ya contra la entrada de DP World -ustedes saben que DP World es un grupo de Arabia Saudita que tiene alrededor de ochenta y dos terminales portuarios en el mundo-, lo más probable es que se automaticen funciones de faenas de patios, tanto en Puerto Central como en Puerto Lirquén. Eso es algo inédito en Chile; pero consideramos que no existen estudios, investigación, análisis ni estrategia por parte del Estado, ni de los privados, para pensar en modelos de reconversión laboral. Y eso implica una reducción considerable de puestos de trabajo.

Creemos que los procesos de automatización se dan más en la línea documental y en la tramitación de permisos para la exportación e importación. Lo ideal es llegar a la optimización de las operaciones y someter a los trabajadores a jornadas más intensas para lograr su mayor productividad.

No queremos arriesgarnos a procesos como el ludismo, cuyo movimiento social existió hace más de cien años, que se caracterizó por su oposición a la introducción de maquinarias. Creemos que eso es evitable.

En relación con el modelo de relaciones laborales, en el puerto existen dos modelos de contratación. Los trabajadores contratados bajo la modalidad de renta fija, bono turno, bono de producción y los trabajadores eventuales, que tienen dos regímenes, con convenios de provisión de puestos de trabajo o como eventuales. Entendemos y justificamos la eventualidad, y no porque queramos un trabajo precario. Muchas veces, tanto el anterior gobierno como el actual, se nos ha preguntado por qué no queremos contratarnos. Básicamente tiene que ver con la dinámica variable del comercio exterior afecto a las dinámicas variables de la demanda del capital: procesos de

importación, exportación, producción, consumo, etcétera. No existe una regulación del mercado y por lo tanto es imposible regular el trabajo portuario desde ese punto de vista. La eventualidad, a largo plazo, nos da una estabilidad mayor. Cuando perdemos líneas -ha pasado en San Antonio, ahora en Valparaíso- tenemos despidos y las empresas abaratan costos con nosotros y no con otros puntos de la cadena logística. Consideramos que la regulación de la eventualidad tendría que ser enfocada en distintas partes. Por un lado, la homologación de derechos fundamentales que implica, por ejemplo, derecho a vacaciones de tres semanas como todos los trabajadores contratados. Nosotros descansamos cuando no tenemos trabajo, pero eso no es descanso porque estamos sujetos a la jornada pasiva esperando a que llegue un buque o no. La verdad es que uno nunca se desconecta del trabajo, sino que siempre estamos al aguaite mirando al mar si llega un buque. En general, no descansamos.

También que nuestras compañeras y nuestros compañeros tengan derecho a pre y a posnatal. En la empresa, he tenido hartos problemas para conseguir permiso a compañeras embarazas para que se hagan sus controles, para que no trabajen en terceros turnos, después de cinco meses de embarazo, etcétera.

Del mismo modo, la indemnización por año de servicio. En definitiva, todo lo que está relacionado con la homologación de los derechos fundamentales.

Asimismo que los CPPT sean comprendidos como instrumentos colectivos de negociación que, por un lado, consagre no solo el derecho a huelga sino también a negociar colectivamente. ¿Por qué no, si los trabajadores portuarios a nivel nacional no son más de 9.000 o 13.000, negociar un modelo de negociación ramal, por ejemplo, en función de tarifas únicas nacionales, etcétera?

Por ejemplo, en el modelo español –mañana, en la comisión investigadora, expondrán los asesores de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, que hizo la última reforma a la estiba que se ha acomodado a este modelo de concentración de capital en estos grandes grupos navieros, y los dictámenes de la Unión Europea-, los trabajadores tienen entre el 20 y 30 por ciento de su salario es fijo, y el 70 u 80 por ciento restante es variable. No se trata de un sueldo mínimo, sino de una remuneración mínima garantizada. Esa remuneración equivale a doce turnos mensuales y eso es distinto a un sueldo mínimo.

La discusión sobre la jornada laboral también es importante como decía Gabriel.

En Chile, tenemos tres turnos de 7.5 horas y existen propuestas de alargar a 8 horas, para trabajar las 24 horas, o aumentar a 12 horas. Sin embargo, en muchos puertos del mundo se trabaja en jornadas de cuatro turnos de 6 horas. Hablando con algunas investigadoras de Brasil y dos dirigentes del Puerto Santos, nos comentaron los rendimientos y productividad del puerto. Que a nivel biopsicosocial, los niveles de productividad son de cinco horas. Ahora trabajar seis, ocho o doce horas, se tiene muchos tiempos muertos y en general baja la productividad. En cambio, se mantenía la productividad en niveles máximos de trabajo humano seguidos a largo plazo aumenta el rendimiento y por lo tanto también la salud.

Consideramos que son discusiones que tienen que estar en la mesa, aunque a algunas empresas del país les preocupa, pero no hay ninguna evidencia científica ni técnica para preocuparse.

Otro tema es la limitación de los permisos portuarios. Como decía Gabriel, en Chile se hace un curso de 60 horas pedagógicas y cualquier persona puede entrar al puerto. En la zona centro tenemos más de 7.000 permisos portuarios;

sin embargo, en la zona de Valparaíso, en los dos terminales portuarios, no hay más trabajo que para 800 o 900 trabajadores portuarios eventuales.

Eso genera siempre una sensación, al ser eventuales, y si no te nombran se deja de trabajar, con muy poca protección laboral. Por ejemplo, los dirigentes portuarios eventuales no tenemos fuero sindical. El presidente del Comité Paritario, Higiene y Seguridad tiene fuero, y de acuerdo con los dictámenes, cuando promulgó la ley corta, en 2015, su fuero sindical dura 7.5 horas. No sirve de nada un fuero sindical que dure 7.5 horas, pues cuando se está fuera del trabajo no lo protege nadie.

Desde ese punto de vista, si se tiene a más de 7.000 trabajadores con permiso y se tiene trabajo como para 800 personas, hay un ejército de reserva permanente para ser siempre reemplazados si se presentan conflictos.

Debemos avanzar en las mejoras de capacitación quizá a través de sistemas tripartitos en donde las empresas, los sindicatos y el Estado apunten a la profesionalización técnica del sector, y a no entregar más permisos en la medida en que no haya más trabajo. Muchos dicen que eso afecta a la libertad de enseñanza y a la de trabajo, recogida en la Constitución de la República.

Sin embargo, considero que las leyes las crean los seres humanos y no existen dogmas ni factores *a priori*. Podría haber algo como las vedas del pescado, cada tres años, no se entregan permisos si existe una mano de obra suficiente para resolver el problema del trabajo en los puertos.

Eso no es tan difícil. Desde la primera licitación, en 2000, no se ha hecho nada.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchas gracias a los representantes de las cuatro organizaciones que nos han acompañado.

En la ronda de preguntas, tiene la palabra el diputado Carlos Kuschel.

El señor **KUSCHEL**.- Señor Presidente, don Pablo habla de que tenemos tres modelos de contratación en la jornada laboral y de pasada mencionó que Vancouver, en Canadá, y España, son buenos modelos. Desde el punto de vista laboral, de su funcionamiento con la ciudad, de la productividad y de las proyecciones competitivas hacia adelante, ¿hacia qué modelo de puerto debiéramos avanzar como país?

Se mencionó Canadá como modelo. En materia de volúmenes, creo que en Asia debe haber ciudades –no las conozco- que manejan grandes volúmenes y se acomodan con sus fuerzas laborales.

¿A qué modelo debemos aspirar o hacía dónde debemos mirar?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Gastón Saavedra.

El señor **SAAVEDRA**.- Señor Presidente, estamos analizando los efectos de la ley que "modernizó los diez puertos de la empresa portuaria" y no se hizo nada respecto de los puertos privados.

Eso es bueno contextualizarlo, porque de lo contrario podríamos perdernos en el análisis y después las conclusiones pueden resultar distantes de las aspiraciones que ustedes tienen.

Respecto de la petición que se hace de la participación de los municipios, quiero entender que no es solo para los diez puertos ex Emporchi, sino para todos; si no, estaríamos haciendo una exclusión respecto de los puertos privados. Si no damos un paso para el conjunto de puertos del país y establecemos la relación ciudad-puerto para todos, estaríamos discriminando entre unos y otros.

A propósito de los accidentes, lamentablemente cinco trabajadores perdieron la vida, y cuatro de esos accidentes ocurrieron en puertos privados.

Quiero saber si ustedes tienen algún indicio de cómo son de abiertos los puertos privados en relación con la fiscalización de la seguridad o de las políticas que se aplican en general en la actividad portuaria, porque hay accidentes que provocan pérdida de tiempo de trabajo, pero aquí hay pérdidas de vidas. No sé si hay alguna estadística respecto del nivel de accidentes. Es una preocupación para mí porque a la luz de los resultados que se entregaron pareciera que no hay el más mínimo desvelo por los trabajadores, que son el recurso principal de esta actividad.

No me satisface la explicación, y se lo digo con cariño, de por qué eventual. Creo que no, porque según los argumentos posteriores no hay fuero, los representantes de los trabajadores en el comité paritario, las 7,5 horas, en fin. Lo digo para provocar la discusión, sin faltar el respeto.

En cuanto a la definición de gobernanza, quiero entender de manera más precisa la interrelación que se da entre los actores y cuál es el rol que ustedes tendrían dentro de ese proceso.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Renzo Trisotti.

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, agradezco la disposición de cada uno de los invitados.

En primer lugar, tengo dudas sobre algunos puntos y me gustaría que los desarrollaran de mejor manera. Nosotros tenemos muy claro el objetivo de esta comisión, pero siempre nos imponemos incluir en nuestros informes ciertas medidas o recomendaciones para el futuro. En ese sentido, me gustaría que nos explicitaran cuáles son las formas de pensar los puertos en el futuro, en cuanto a basar el crecimiento sobre el principio de cooperación entre los puertos público privados o en virtud de la competencia,

como existe en la actualidad, o si hay algún paso intermedio que permita optimizar el desarrollo de ambas formas de trabajo portuario.

En segundo lugar, se planteó con mucha fuerza que uno de los principales desafíos que tenían los puertos para el futuro era invertir en nuevas tecnologías. También se habló de la automatización. Cuando se ve que eso se pide con tanta fuerza uno se pregunta cómo no generar un problema con los propios trabajadores. Se esbozó alguna experiencia de Brasil respecto de la recalificación de los trabajadores, pero me gustaría saber qué están pensando ustedes, cuáles son las experiencias comparadas, toda vez que uno de los objetivos que han planteado es la automatización futura de los puertos.

Otro tema que siempre me ha intrigado, y lo voy a preguntar a los invitados que asistan, y si no me equivoco lo planteó la Armada, dentro de las razones de por qué cierran los puertos están los factores climáticos. Hoy estamos viviendo un cambio climático y las marejadas se están dando cada vez con mayor frecuencia y eso provoca cierres de puertos.

No sé si hoy existe la tecnología o si se está considerado en las inversiones de los puertos generar algunas medidas que permitan al menos mitigar los efectos que genera el factor climático, que termina redundando en los cierres por períodos cada vez más extensos y sucesivos durante el año.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Diego Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ.**- Señor Presidente, cuando se habla de diseñar una estrategia cooperativa entre puertos finalmente lo que se está haciendo es sugerir una estrategia nacional de desarrollo portuario distinta, más allá de la competencia y del mercado, que operaría como base de la licitación. Se trata de establecer ciertas condiciones para

que esa cooperación pueda ser real. Entonces, me gustaría que ahondaran en ese aspecto.
Además, cuál sería el rol del trabajador portuario en esta eventual nueva estrategia de desarrollo portuario -estamos hablando de matriz productiva- y cómo miran otros modelos.
En la línea de lo que señaló el diputado, quiero saber cómo articulamos eventualidad y derechos laborales fundamentales de los trabajadores. Quiero saber si existe alguna propuesta concreta.
Entiendo que en el paro portuario de Valparaíso hubo un petitorio, y cómo se articularía eso con el resto del gremio y con las distintas modalidades de contratación que tienen los puertos privados y públicos.
El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.
El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a los representantes de los trabajadores de las distintas organizaciones. Ha habido muy buenas exposiciones, muy iluminadoras, que dejan muchas interrogantes.
Señor Maturana, entiendo de su posición que no hay una política portuaria, que no hay reglas claras; que se requiere de una política portuaria que permita que el país pueda tomar el tema portuario como propio y no dejarlo a la coordinación o no coordinación o al arbitrio de distintos tipos de actores, especialmente del sector privado.
La pregunta del millón: cuáles son los puntos principales que ustedes plantean o los que quisieran.
Estoy seguro de que han reflexionado mucho sobre los elementos fundamentales de una política portuaria. Entiendo que dentro de eso está la integración portuaria y la necesidad de autoridad portuaria, entre otras.

Asimismo, a quiénes atribuye responsabilidad en la materia y cuáles cree que serían los mecanismos para ir generando esa política.
El señor Rebolledo hablaba de la necesidad de generar igualdad de condiciones para competir con los privados en las próximas licitaciones.
Aclaro que las preguntas son para todos los invitados.
Respecto del sistema de concesiones que se impuso cuando se dictó la ley, la entrega a privados de las inversiones y todo lo que se refiere a los puertos, su infraestructura, etcétera, ¿cuál es la evaluación que hacen de la política de concesiones? ¿Qué alternativas hay al respecto? ¿Han pensado en alguna forma distinta para superar la política de concesiones? ¿Cómo ven la propuesta para salir de esta falta de igualdad de condiciones para competir con un privado en las licitaciones?
Por otro lado, usted habla de la necesidad de un sistema integrado de información y de una subsecretaría de puertos. ¿Cómo se comparte esa responsabilidad entre el Estado y los privados? Porque, claro, los privados son los que tienen que invertir y tienen las concesiones. ¿El Estado tiene que asumir todos los costos y toda la responsabilidad de eso o debiera haber también una obligación de mayor inversión por parte de los privados?

Se habla de sistemas de monooperación y de multioperación, ¿cuál resulta más conveniente para los trabajadores, según el funcionamiento de los distintos puertos? Estas preguntas también son para Pablo Klimpel.

Ahora, en la relación entre ciudad-puerto y rol del Estado, visión integral y no parcial de la política portuaria, ¿de qué manera se podría avanzar hacia una mirada más integral? ¿Cómo evalúan el rol de la inversión de las empresas portuarias? ¿Conocen los montos de inversión y las

utilidades que obtiene la empresa portuaria? ¿Cómo evalúan las inversiones de la empresa portuaria, durante estos años en que han regido el sistema de puertos, en mayor infraestructura portuaria, más aguas abrigadas, políticas de largo plazo, puertos, etcétera?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Quiero señalar tres cuestiones y formular una o dos preguntas.

Primero, decir que las cuatro exposiciones me parecieron tremendamente interesantes y muy ilustrativas. Creo que nos van a servir mucho en nuestro trabajo.

Segundo, ustedes saben que esta comisión, si bien nace como Comisión Especial Investigadora, porque es la herramienta que tenemos, después de la exposición de la ministra, es una oportunidad. Eso va a depender de nuestra capacidad para construir acuerdos políticos para viabilizar una reforma integral a la normativa portuaria. No sé si eso va a ser una ley general de puertos -a mí me encantaría- o modificaciones que, sumadas, se transformen en aquello, en distintas dimensiones. Ya hay un comité técnico que está trabajando, por lo cual me gustaría que ustedes siguieran acompañándonos, porque esa ha sido la gracia de esta Comisión: que han podido estar desde el comienzo, y espero que lo hagan hasta el final de nuestro trabajo, porque tienen harto que aportar.

Dicho lo anterior, entiendo que todos estos temas los están tratando en la mesa. Por eso, hacemos fe de que allí avanzarán materias que después podremos recoger aquí. Entonces, desde esa perspectiva, su voz también va a tener un canal de llegada al informe de esta comisión.

Ahora, dos preguntas.

Una, el caso Callao, el caso de Perú, para quien quiera contestar, cuál es el régimen laboral en Perú, en materia

de jornada laboral, vacaciones, fuero maternal, en fin, las cuestiones que ustedes critican, las más esenciales.

Qué hizo Callao, para tomar la delantera. Porque generalmente las empresas, cuando hablan de modernización, precarizan derechos laborales y disminuyen costos para modernizar, y, por esa vía, generar mayores niveles de competitividad. Cuál es la clave del éxito, eventual o circunstancial, del Callao, que les hizo tomar la delantera.

Ahora, respecto de lo que dijo Pablo Klimpel, la limitación de entrega de recursos es perfectamente constitucional; hemos limitado el crecimiento del parque de taxis y taxis colectivos, los registros de pesca artesanal, o sea, hay mucho ámbito de actividades laborales en los que, por razones de interés público, se han limitado las plazas, así que no creo que sea un tema constitucional, sino con que no se genere una mano de obra, tan masiva, que permita la explotación de los trabajadores por la vía de su fácil reemplazo, pero también con la preservación del ecosistema laboral.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra don Raúl Maturana.

El señor **MATURANA.**- Señor Presidente, sobre la modernización, nosotros somos trabajadores de las empresas portuarias estatales y lógicamente tenemos diferencias con el mundo eventual, pero solo las diferencias en el tema laboral, porque concordamos en cuanto a que aquí se hace necesario tener una nueva institucionalidad: una subsecretaría de puertos, que regule el sector, porque no sabemos a quién acudir. Por eso, dijimos que la modernización portuaria solo se hizo en el sector más pequeño y que solo se metió gestión y tecnología, pero no

infraestructura, como lo acaba de decir el compañero. Nadie está pensando en infraestructura.

Entonces, dónde radica hoy la política portuaria. Acuérdense de que hay 19 ministerios que tienen injerencia en los puertos, por eso es que la burocracia, y todos los temas, por ejemplo, operacionales de los puertos, pasan hoy por los tribunales de Justicia o por la Corte Suprema. No existe un ente, no existe un gobierno, no existe un Ministerio de Transportes que diga: "No, esto es así.".

Los proyectos -yo soy del puerto de Valparaíso- de la empresa portuaria fueron acordados con los gobiernos de turno. Se supone que los directores en las empresas autónomas del Estado, son elegidos por el gobierno de turno.

Entonces, ¿dónde están esos proyectos aprobados y que regulan, por ejemplo, el proyecto Barón? Lleva 12 años abandonado. Los gobiernos de turno decidieron que ese proyecto era malo. Teníamos la aprobación del alcalde anterior, pero llegó un nuevo alcalde que dijo no al proyecto Barón.

¿Dónde quedó el Terminal 2, con un costo social enorme para los trabajadores de nuestro sector? Hace cinco años que no se hace nada, porque no hay una política que determine que el Terminal 2 se haga. Incluso hoy hay senadores que han manifestando que el Terminal 2 se tiene que hacer en otro lugar, como si fuera tan fácil hacerlo en otro lugar.

Entonces, creemos que debe existir una gobernanza, que debe existir una subsecretaría de puerto, que regule lo que se tiene que hacer en los puertos, y cuando eso se apruebe, que se haga.

El año pasado participamos en un seminario en Puerto Montt, con grandes autoridades del sector portuario. Las

conclusiones fueron tres: Una nueva institucionalidad, que el SEP y el gobierno no han hecho la pega y que ya no deberían existir trabajadores eventuales en los puertos de Chile.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Barnao.

El señor **BARNAO**.- Señor Presidente, aquí hay un tema que es fundamental -Raúl Maturana lo acaba de mencionar- que es la institucionalidad en el trabajo portuario. Eso es fundamental corregirlo y actualizarlo.

No es posible no poder llegar a la respuesta, por ejemplo, de la pregunta que nos hicieron sobre qué se hizo en el Puerto del Callao. No es posible tener trabajadores de tercera categoría.

El trabajo eventual en el puerto a lo mejor no lo vamos a eliminar nunca, por la dinámica del comercio exterior y de los empresarios portuarios con las líneas navieras, que cada vez se concentran más; son *pool* de empresas. Esto conlleva a que si aquí están mejores las condiciones, me voy, por ejemplo, a San Antonio. La distancia entre San Antonio y Valparaíso es irrelevante para las navieras, pero si vamos a la zona norte del país, el Puerto de Antofagasta, que fue fagocitado por el urbanismo, está muy limitado. De hecho, el Terminal Puerto de Antofagasta (ATI) lleva cuatro años continuos perdiendo millones de dólares en la operación concesionada.

Entonces, es muy difícil evaluar qué tan conveniente ha sido en algunos puertos, qué tan distinto ha sido en otros o si ha sido una buena o una mala inversión. Esto lo tienen que responder los empresarios, no nosotros, los trabajadores.

El régimen laboral de la eventualidad depende de lo exitoso o de lo mal que le vaya al empresario en una concesión

determinada. La regla es absolutamente rígida, considerando que los puertos son totalmente distintos. La distancia entre Mejillones y Antofagasta es de 65 kilómetros. En la bahía de Mejillones hay 16 frentes de atraque, entre ellos, el terminal GNL (gas natural licuado); terminales de graneles líquidos, sólidos y gaseosos, y tenemos Puerto Angamos, que es un inmenso puerto de carga general. O sea, todo lo que ocurre en la bahía de Mejillones es equivalente a lo que ocurre en las bahías de la Quinta Región.

Como dije, tenemos el mayor terminal de ácido sulfúrico del mundo, y allí no hay un peso de inversión del Estado; tal vez lo hay, indirectamente, a través de Codelco en el Complejo Portuario Mejillones, que maneja Puerto Angamos y el Terminal de Graneles del Norte S.A, pero el resto es inversión privada.

Es una materia de la legislación que aquí no hemos mencionado, pero que es importante tener en cuenta. Debiese ser algo flexible, no tan rígida, porque la disparidad que existe desde Arica a Punta Arenas es inmensa. Nuestro país es muy dispar y muy distinto, no solo socialmente, sino también en la práctica. En Punta Arenas, el viento y el frío son una condición para cerrar o para abrir el puerto; es decir, permite trabajar o no trabajar.

En Puerto Angamos, en el Puerto de Antofagasta y, en mayor medida, en Iquique y en Arica, nuestro trabajo, en primer y segundo turno, es decir, entre las 10 de las mañana y las 16.00 horas, se realiza con una radiación ultravioleta superior al índice 16. Eso está medido y demostrado científicamente, pero eso no es una causal de cierre de puerto, considerando que en el puerto no hay donde encontrar sombra para movilizar la carga.

Esa dinámica es lo que pido que tengan en cuenta en esta comisión. De aquí no puede resultar algo rígido, de nuestra mesa de trabajo no puede resultar algo muy rígido.

Recuerdo que durante la tramitación de la ley corta se analizó cómo tomar la media hora de descanso dentro de la jornada de trabajo, a la que no teníamos derecho antes de que se dictara esa ley. Algunos decían que había que hacerlo en forma simultánea, pero nosotros, como Cotraporchi, teníamos una postura distinta. El tiempo demostró que no era tan descabellado lo que proponíamos y logramos ponernos de acuerdo. Finalmente, la ley estableció que los trabajadores, a través de sus sindicatos, que representaban colectivamente a todos los trabajadores, y acordaban con el empleador la modalidad de cómo se tomaba el descanso. Quienes optaron por hacerlo de forma simultánea, lo convienen con sus empleadores y se registra el acuerdo en la Dirección del Trabajo. Ahora, en nuestro caso –en la mayoría de los puertos está Cotraporchi- optamos por hacerlo de manera alternada. En Puerto Angamos, donde movilizamos en torno a 300.000 toneladas mensuales, esa opción nos ha permitido ingresar trabajadores de relevo, porque convenimos de forma que el puerto mantuviera su continuidad operativa. Movilizar 260.000 toneladas mensuales, equivale a 800 hombres por turno al mes, solo por concepto de reemplazos para mantener la continuidad operativa. Entonces, si hubiésemos optado por el descanso simultáneo, tendríamos 800 hombres menos por turno.

Expliqué lo anterior, porque no es posible tener respuestas categóricas y específicas para cada una de las preguntas que nos hicieron, ya que lo que puede ser válido en un lugar, no lo será necesariamente en otro. Aquí debe primar la cordura de los acuerdos; es decir, llegar a acuerdos racionales, olvidarnos un poco de nuestras posturas ideológicas, ser más prácticos y hacernos un poco los "suecos", lo que nos haría bien a todos, más allá de lo que yo pueda pensar de lo que nos puede convenir.

Muchas gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Gabriel Rebolledo.

El señor **REBOLLEDO**.- Señor Presidente, hicieron bastantes preguntas, lo que significa que el tema es muy interesante. Respecto de si conocemos los montos y cifras de las empresas portuarias o la inversión, puedo señalar que no las conocemos y no sabemos; de hecho, la ley corta estableció un costo adicional por tonelada transferida, donde se pagó finalmente el beneficio o el bono a los trabajadores portuarios, pero quedaba otro saldo, donde había un modelo de gestión de información, el cual también se iba a sacar de ese fondo, pero no sabemos cuánto fue lo que quedó. Con esto no quiero decir que no se hizo nada, solo que no sabemos, que lo desconocemos. No sabemos dónde está plata o qué se hizo, pero no quiere decir que no se haya hecho. ¡Ojo con eso!

El diputado Saavedra preguntó sobre los municipios. La respuesta es que efectivamente son todos los municipios, no solo los privados. Esto debemos verlo como un sistema logístico integral. Por lo mismo, me voy a referir al tema cooperación versus competencia, el cual yo lo propuse en la mesa como análisis de estudio.

Voy a poner un ejemplo, para que también entiendan lo que sucede con los trabajadores eventuales. Un puerto se tiene que especializar en algo y, para eso, compite con el puerto vecino y le quita carga, sin tener la capacidad técnica o logística para hacerlo. Y esto genera cesantía en el puerto vecino. Por eso son trabajadores eventuales, porque si fueran trabajadores contratados, estarían despedidos. De hecho, entre 2011 y 2015 nosotros decíamos que los puertos de la Octava Región se habían transformado en "fábricas cesantes", porque cada un año, un año y medio o dos años, se trasladaba la carga de un puerto; el otro puerto contrataba gente y, al que se le iba la carga, despedía

gente, y no eran contratados los mismos trabajadores. Sin embargo, los trabajadores eventuales se regían por la carga y se mantenían sin problema, pues volvía la carga y seguían en el mismo puerto trabajando, pero no sucedía lo mismo con los trabajadores contratados. Por eso los llamábamos "fábricas cesantes".

Cuando hablamos de cooperación….

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señor Rebolledo, disculpe la interrupción.

Solicito la anuencia de la comisión para prorrogar la sesión por 10 minutos, a fin de que los invitados concluyan sus intervenciones y despachemos los oficios pertinentes.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor **REBOLLEDO**.- Señor Presidente, cuando se habla de cooperación, es eso. Resulta que los puertos compiten entre sí, pero no tienen las capacidades técnicas para hacerlo.

Hay estudios que señalan que aproximadamente el 75 por ciento del espacio físico debe estar ocupado para poder estar en capacidad máxima de productividad, pero los puertos, por competir, pueden llegar a tener el ciento por ciento. Y esto es disminución de productividad, lo que se trasforma en un atochamiento gigantesco.

Entonces, ¿cuál es el sentido de competir con el puerto vecino, quitándole carga, pensando en la producción, pero dejando cesantía en el puerto vecino, y sin considerar que solo hay 75 por ciento de espacio? La pregunta que cabe es por qué no trabajamos cooperativamente, como señalan estudios universitarios; por qué no hablamos sobre productividad real, pero no desde un "yo creo".

El profesor Maza, al referirse al eclipse, dijo: unos creen y otros estudian. ¿Dónde estamos nosotros? Debemos estudiar las cosas. Fue muy asertivo lo que dijo. Hoy se habla de una reforma laboral de 8 horas; pero, ¿hay un estudio

científico que avale eso? No lo hay; sin embargo, sí existen estudios científicos -tal como lo dijo Pablo Klimpel- que establecen que una persona que trabaja seis horas, en lugar de ocho, es más productiva. Hay estudios científicos comprobados por la Universidad de San Pablo, que hace el estudio a Puerto Santo.

Con eso no queremos decir que debemos implementar ese modelo, pero sí estudiémoslo, analicémoslo, pero con hechos científicos. No podemos seguir optando por el "yo creo". Muchas de las discusiones que se dan ocurren en base a percepciones que, finalmente, no son y nos equivocamos muchas veces por eso, involuntaria o voluntariamente; pero no hemos logrado avanzar a eso que llamamos cooperación.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Pablo Klimpel.

El señor **KLIMPEL.**- Señor Presidente, respecto de la pregunta de la eventualidad, don Gabriel ya respondió una parte. Si ustedes nos pueden asegurar que las empresas nos seguirán contratando en la medida que pierdan líneas y carga, yo feliz promoveré la contratación en todos los puertos; pero si no podemos resolver o controlar los flujos del capital en la inversión ni en el desarrollo, la eventualidad se acomoda más al modelo de trabajo en los puertos en comercio exterior.

Si, por ejemplo, ustedes me dijeran: "como Estado de Chile vamos a subsidiar a las empresas cuando ocurra eso… pero no creo."

Por lo tanto, creemos que la eventualidad se acomoda más al modelo de trabajo, que lo mejor es la regulación de la eventualidad y la homologación de derechos fundamentales, dado que tenemos continuidad, como el compañero que trabaja desde los 14 años, tanto en Antofagasta como en la zona norte de Mejillones, con la misma empresa. Si analizan las

cotizaciones en la AFP, son entre 15 o 20 años enteradas por la misma empresa. Es decir, hay una relación laboral.

Creo que podemos avanzar en eso, por ello hay que hacer un análisis comparado. A ustedes, que tienen los recursos, los invito -nosotros somos como los circos pobres: cobramos la entrada, hacemos el show, etcétera, los dirigentes hacemos de todo- a generar una comisión investigadora que realice un análisis comparado legislativo.

¿Qué implica esto? Por ejemplo, la respuesta sobre qué países ver.

Hay que tener un equilibrio en cuatro factores:

1.- La gobernanza portuaria. Cuando hablo de gobernanza portuaria me refiero a ver cómo los puertos, ya que están en las ciudades, generan un equilibrio entre la ciudad y sus habitantes, la comunidad.

2.- La inversión, que ojalá quede en los puertos por aplicación de la ley de ciudades puerto y que asegure la continuidad de la cadena logística, es decir, ¿qué puertos en el mundo tienen un equilibrio entre la gobernanza portuaria y el modelo de relaciones laborales en términos de un trabajo decente?

3.- La productividad.

4.- La cadena logística desde un punto de vista integral.

Creo que se debe hacer un análisis en estos cuatro puntos, que hemos visto y conversado con nuestros cercanos y contactos sindicales. Hemos estado con brasileños, uruguayos, argentinos y españoles, y también con gente de otros puertos de Europa; pero, en general, lo hacemos con nuestros recursos.

Por eso, insisto, los invito a que ustedes generen, con los recursos del Estado, una buena investigación al respecto.

Respecto de Perú, les puedo contar que la semana pasada estuvo en Valparaíso el exministro del Trabajo de dicho país, del año anterior, quien renunció porque se negó a firmar la reforma laboral.

Expuso que en Perú existe una autoridad portuaria nacional que genera una estrategia planificada de desarrollo de los puertos. Eso es de lo que carecemos en Chile, porque hemos supeditado toda la inversión a los privados, en general, y el Estado, básicamente, administra y cobra, pero no genera.

Por otra parte, la discusión en la zona centro sobre el megapuerto. Más bien parece un negocio inmobiliario –por la forma cómo se presenta- que una estrategia de coordinación y desarrollo que considere las necesidades del país y de la macrozona centro -Ventanas, Quintero, Valparaíso y San Antonio-; es decir, pensar en un cordón logístico para la macrozona en lugar de discutir si se coloca en Valparaíso o en San Antonio. Los únicos que perdemos ahí somos los trabajadores.

En general, debemos generar un plan que piense en la macrozona, un modelo de coordinación y no una mala competencia, como se promueve. Es imposible que las empresas portuarias dependan del Estado y compitan entre sí, sin tener una visión estratégica de desarrollo, porque, en el fondo, apuestan al mejor postor.

Por lo tanto, falta un cambio en la matriz productiva, generar un cambio del modelo rentista –como el que tenemos en el país- a un modelo de inversión y desarrollo industrial.

Creo que debemos comenzar a pensar en eso.

Gracias, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Sergio Baeza.

El señor **BAEZA**.- Señor Presidente, usted hizo una pregunta que mencionaba los puertos del Callao: ¿cuál era la relación con dichos puertos?

Casi todos nuestros sindicatos son de Arica y nos ha afectado mucho lo que pasa con Bolivia. Usted sabe que las tarifas que aplica Chile a Bolivia son las más bajas, casi costo cero. Ellos pueden tener los contenedores un año y no se les cobra un solo peso, pero lamentablemente, Callao, por orden del Presidente boliviano, bajó las tarifas, por lo que ahora las naves están yendo más a Perú que al puerto de Arica.

Por lo tano, hemos tenido muchos problemas con los trabajadores de la zona, puesto que ha bajado mucho la carga por el problema diplomático que existe.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Hay una cosa que no cuadra. Si el margen de ganancias es cada vez menor, al bajar las tarifas no queda claro dónde está el negocio. Pero nosotros nos haremos cargo de eso.

Tiene la palabra el señor José Barnao.

El señor **BARNAO**.- Señor Presidente, quiero mencionar una cosa acerca de una parte que quedó en el aire sobre la eventualidad.

La subcontratación está regulada en el artículo 183 del Código del Trabajo; la ley N° 21.122 regula los contratos de obra y faena, y además existe la regulación del contrato para las empleadas de casa particular; por lo tanto, creo que no sería muy difícil para ustedes, como legisladores -para eso ofrecemos nuestra ayuda con algunas ideas-, regular y darle un estándar aceptable al trabajador

eventual portuario. Es ahí donde están las respuestas, no pretendemos que desaparezca el trabajo eventual portuario, pero sí queremos darle el carácter y el estándar socialmente aceptado a nivel internacional, como un trabajo decente.

Muchas gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Me parece bien, es parte del trabajo que debemos hacer.

Quiero agregar dos cosas. Primero, para los que lo quieran, a propósito de lo que dijo don Pablo Klimpel, pedí a la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) un estudio sobre la relación ciudad-puerto y zona portuaria de tres casos: Santos, Rotterdam y Los Ángeles. Lo tengo en mi oficina y pediré a la Secretaría que se lo envíe por correo.

Segundo, copia de un oficio del presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, que mencioné la sesión anterior, para que lo analicen y resolvamos la próxima sesión porque ahora no tenemos tiempo para tratarlo.

Tiene la palabra el diputado Diego Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ**.- Señor Presidente, para hacerme cargo de mi distrito, pido que oficie a la Inspección del Trabajo por eventuales prácticas antisindicales del Puerto de Ventanas producto del paro que están realizando los trabajadores, a quienes se les quitó la función de amarre en la previa de una negociación colectiva. Ello implica, en la negociación de los servicios mínimos, una quitada de fuerza brutal al sindicato de estibadores del Puerto Ventanas.

Asimismo, oficiar al ministro del Interior y Seguridad Pública por el cumplimiento de protocolo de Carabineros,

pues entiendo que ingresó a un territorio que no es de su jurisdicción en plena movilización de facto de portuarios. Según la Corte Suprema, la huelga no solo se genera en el marco de la negociación colectiva sino también en la previa de una negociación.

Finalmente, al director de la Biblioteca del Congreso Nacional para que informe si existen estudios de salud laboral portuaria.

Gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para despachar esos oficios?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, es importante oficiar respecto del tema de los ingresos de las empresas portuarias, los invitados no lo sabían y nosotros tampoco. Sabemos cuánto ingresó en cada puerto, porque el subsecretario entregó algunos antecedentes al respecto, pero no sabemos en qué se destinaron esos recursos. Sería importante saber qué pasó con esos recursos que ingresaron durante el transcurso de todo el período de la administración.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para despachar ese oficio?

Acordado.

Continúe diputado.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, respecto de los modelos portuarios, usted pidió un análisis de tres puertos. A lo mejor, sería importante conocer la

situación de otras ciudades-puerto para saber cuáles son las más importantes.

Lo desconozco, porque no soy experto en esta materia.

El señor **CALVETTI**.- Señor Presidente, tal vez recurrir a través de la BCN a la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (Association Internationale Villes et Ports, AIVP). Dicha organización tiene experiencia y conoce casos definidos y desarrollados.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Habría acuerdo al respecto?

Acordado.

Agradezco la presencia de todos los invitados. Sus exposiciones son muy importantes. Probablemente, en otra oportunidad les vamos a pedir que nos aclaren algunos puntos o contesten algunas dudas. Como siempre, son bienvenidos a esta comisión.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ
Redactor
Jefe Taquígrafos Comisiones