

PERÍODO LEGISLATIVO 2018 - 2022

LEGISLATURA 367^a.

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 12° celebrada el miércoles 24 de julio de 2019, entre las 18:35 y 21:00 horas.

SUMA

1.- Asistieron el Ministro del Trabajo y Previsión Social señor Nicolás Monckeberg, Presidente de la Liga Marítima de Chile, Miguel Vergara, Abogado Laboralista señor Jorge Peña Y el Presidente de la Asociación de Ciudades Puerto y Alcalde de la Municipalidad de San Antonio señor Omar Vera.

APERTURA Y ASISTENCIA

Se inició la sesión a las 18:35 horas bajo la presidencia del diputado señor Marcelo Díaz Díaz, y con la asistencia de los diputados (as) señores Rodrigo González, María José Hoffmann, Carlos Kushel Silva, Gastón Saavedra Chandía, Víctor Torres Jeldes, Renzo Trisotti Martínez y Osvaldo Urrutia Soto.

Asistieron en calidad de invitados:

1.- Ministro del Trabajo y Previsión Social señor Nicolás Monckeberg.

2.- Presidente de la Liga Marítima de Chile, Miguel Vergara.

3.- Abogado Laboralista señor Jorge Peña.

4.-Presidente de la Asociación de Ciudades Puerto y Alcalde de la Municipalidad de San Antonio señor Omar Vera.

Actuó como abogado secretario, el señor **Carlos Cámara Oyarzo**, como abogada ayudante **Fabiola Urbina Rouse**.

CUENTA

-Comunicación del Vicepresidente Ejecutivo de la Asociación Nacional de Agentes de naves de Chile, por la que excusa su asistencia a la sesión, y solicita se reagende su visita para el 7 de agosto próximo.

ACUERDOS

No hubo.

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

Por haberse cumplido con el objeto de la presente sesión, se levanta a las 21:00 horas.



CARLOS CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión

¹ Además se encuentra disponible el registro de audiovisual de esta sesión en el siguiente link:
<https://www.youtube.com/embed/T3bZVu9A4LY>

**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 12ª, celebrada en miércoles 24 de julio de 2019

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado Marcelo Díaz.

Asisten la diputada señora María José Hoffmann y los diputados señores Rodrigo González, Carlos Kuschel, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Concurren como invitados el ministro del Trabajo y Previsión Social, señor Nicolás Monckeberg, acompañado del asesor Mario Livingstone; el presidente de la Liga Marítima de Chile, señor Miguel Vergara; el Presidente de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile y alcalde de San Antonio, señor Omar Vera, y el abogado señor Jorge Peña.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 10ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 11ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

*-El señor **CÁMARA** (Secretario) da lectura a la Cuenta.*

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra sobre el punto Varios.

Ofrezco la palabra.

En nombre de la comisión y de la Cámara de Diputados pido que nos disculpen por el retraso. A un comité creativo de la Corporación se le ocurrió hacer un cambio en el sistema de las sesiones especiales, por el cual las comisiones del segundo bloque horario no tienen una hora estable de inicio. Dado que es un sistema nuevo, espero que mañana se tomen las medidas correctivas, porque algunos advirtieron que algo así iba a pasar.

Agradecemos la presencia de todos los invitados.

Tiene la palabra el ministro del Trabajo y Previsión Social, señor Nicolás Monckeberg.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (ministro del Trabajo y Previsión Social).- Señor Presidente, no solo agradezco las explicaciones, sino que yo ofrezco las mías, porque tuvo la comprensión de adecuar las citas anteriores, producto de problemas de mi agenda personal.

Respecto del objeto de la comisión investigadora, informaré algunas cosas que hemos estado haciendo y creo que hay un foco de posibles avances normativos y mejoras.

El 17 de enero de 2019 se constituye la mesa de trabajo portuario, motivada por varias razones. La más inmediata anterior a esa fecha fue el acuerdo que se logró con los estibadores de Valparaíso. Constituimos una mesa en la que participa el Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones, la Dirección del Trabajo, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile (Directemar), todas las organizaciones sindicales del sector, representantes de la empresa portuaria y funcionarios del Ministerio del Trabajo.

La mesa se constituyó en tres comisiones: Transformación y Futuro de la Industria Portuaria-Modernización Laboral; Nuevas Competencias para los Puertos del Futuro, y Seguridad, Salud y Gestión de Riesgos en la Industria Portuaria.

Esta instancia ha sesionado periódicamente, ha ido avanzando y se han hecho planteamientos. La idea de la comisión, para el segundo semestre, es evacuar un informe con diagnósticos y propuestas concretas de cambios administrativos e, incluso, algunos de carácter legal.

Las tres comisiones han tenido a la vista proyectos de acuerdo suscritos o votados por muchos de los parlamentarios presentes en la comisión y de la región. Además, proyectos de ley que se están tramitando, porque tocan los mismos temas.

Desde el punto de vista laboral todos saben que los modelos de contratación son básicamente tres: el permanente, el eventual sujeto a convenio y el eventual puro.

Al analizar las diferencias conceptuales de cada uno de ellos y las cantidades de personal que laboran en las distintas modalidades se puede llegar a ciertas conclusiones.

En total, el 2018 hubo 10.937 trabajadores portuarios, los que realizaron al menos un turno al año.

El incremento de los trabajadores portuarios entre 2014 y 2018 fue de 580 trabajadores en las empresas socias de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport). Es decir, hay un promedio de 116 trabajadores por año.

Es interesante tener en consideración que el 2018 existían 27.919 trabajadores con permiso portuarios vigente. Es decir, hay una relación de 2,6 a 1 respecto de los trabajadores que laboraron más de un turno dicho año.

Obviamente, hay que examinar la cantidad de permisos que se entregan, la cantidad de permisos que se aprueban y el espacio para ejercer con esos permisos en los puertos. No hay una relación directa, lo que produce tensiones de distinta naturaleza.

Al haber diferentes tipos de contratos, es importante tener presente que del total de trabajadores portuarios, el 10 por ciento corresponde a trabajadores con renta fija; el 21 por ciento corresponde a trabajadores con renta variable; el 32 por ciento corresponde a trabajadores eventuales con convenio, y el 28 por ciento corresponde a trabajadores eventuales puros.

Asimismo, del total, casi el 70 por ciento corresponde a trabajadores adscritos a convenios colectivos.

En cuanto a los trabajadores eventuales, que habitualmente son objeto de debate en la mesa que estamos constituyendo, me imagino que también en las distintas sesiones de esta comisión, del total de trabajadores eventuales el 29 por ciento trabaja dos turnos al mes o menos; el 43,2 por ciento trabaja entre 3,5 y 6,5 turnos al mes, y el 14,1 por ciento, entre 9 y 24 turnos al mes.

Respecto de los permisos portuarios, se han otorgado 26.722; en promedio 5.344 permisos portuarios, 46 veces más permisos anuales que los cargos de trabajadores portuarios efectivos que se incrementaron en el mismo periodo. Es decir, una cosa son los permisos que se pueden obtener haciendo el curso y otra muy distinta es que se puedan usar efectivamente en un trabajo.

De ese total, Valparaíso y San Antonio congregaron el 40 por ciento; Lirquén, Coronel, Talcahuano y San Vicente el

23 por ciento; y Arica, Antofagasta, Iquique y Mejillones el 22 por ciento.

Finalmente, respecto de la presencia sindical entre los trabajadores portuarios, según la Dirección del Trabajo existen 127 sindicatos con 7.319 socios; un promedio de 58 socios por sindicato.

Ahora quiero enfocarme en algunas propuestas.

En primer lugar, estamos muy próximos a implementar el reglamento portuario. Es solo cuestión de semanas, ya que han finalizado todas las etapas de conversación con los sindicatos y agrupaciones sindicales de distintas partes del país. Al mismo tiempo, se pidieron las observaciones y visaciones internas del gobierno. El reglamento portuario está próximo a la firma y es un anhelo muy importante para los trabajadores del sector.

Dicho reglamento mejora las normas de seguridad y salud en el trabajo, crea un sistema de gestión de seguridad y salud de faenas portuarias; precisa con claridad la responsabilidad de las empresas en esos dos ámbitos, mejora la coordinación entre las empresas portuarias, la prevención en el muellaje, en la gestión de riesgos, mejorando el funcionamiento de los comités paritarios; mejora el estándar de los cursos básicos de seguridad en faenas portuarias que permiten la obtención de la famosa tarjeta roja, ya que aumenta las exigencias para su aprobación. En ese sentido, incorpora nuevos contenidos y aumenta el número de horas lectivas que se requieren para obtener dichas tarjetas, establece un mayor componente práctico, de un 40 por ciento del total de los cursos, y exige el ciento por ciento de asistencia en ese aspecto.

Lo más importante es que el sistema se sustenta en una plataforma electrónica que registra toda la documentación laboral que los empleadores portuarios deben ingresar por normativa. Eso va a ayudar -y ya está ayudando muchísimo-

en la fiscalización, porque permite a la Dirección del Trabajo registrar los contratos y fiscalizar en línea. Creemos que eso está teniendo un impacto importante.

En cuanto a mejoras legales, creo que debemos evaluar normas, y eso es parte de uno de los focos de la mesa de trabajo que se está desarrollando y que mencioné al comienzo. Eso lo va a incluir el informe del segundo semestre, a pesar de que existe uno que ya está elaborado, pero tenemos como fecha de emisión el segundo semestre, porque no lo hacemos nosotros, sino que recogemos antecedentes de las distintas instancias que componen la mesa de trabajo. Me refiero a que se hace cargo de llevarlo a las normas que restringen o permiten la contratación de trabajadores eventuales puros, y que incentivan la contratación de trabajadores eventuales sujetos a convenio. Existe una diferencia, que la podría especificar a quien no la conozca, pero asumo que todos acá la conocen; hay una gran diferencia que caracteriza a cada una de dichas modalidades de trabajo eventual. Cuando es con convenio se garantizan derechos mínimos fundamentales, lo que no ocurre en el caso de los trabajadores eventuales puros. Creo que debemos hacernos cargo de eso, porque en su tratamiento existe una diferencia muy difícil de explicar desde el punto de vista jurídico.

Insisto: no hay ni he visto unanimidad, ni en los trabajadores ni en los empleadores, sobre la necesidad de eliminar la figura del trabajador eventual. Existen sindicatos que han planteado una y otra vez que la eventualidad responde a una naturaleza del servicio, de modo que no todos están de acuerdo en terminar con ella. Eso no forma parte de esta discusión. Lo que he planteado es que la eventualidad, con mínimos garantizados, es muy distinta a aquella eventualidad que no los tiene, y nosotros creemos que debemos hacernos cargo de aquello.

En segundo lugar, es necesario un reconocimiento de los derechos laborales, que formen parte del contenido mínimo de esos convenios de provisión de puestos de trabajo. Actualmente se garantiza solo el salario mínimo, y en la mesa ha sido objeto de discusión qué otros mínimos deberían ser capaces de garantizar los convenios.

En ese marco se han planteado el feriado proporcional, la indemnización por años de servicio para convenios indefinidos o de duración superior a un año, lo que se iguala con las reglas generales; el tratamiento de los permisos legales, en fin.

Sé que existen muchos convenios en las empresas, que reconocen aquello de distintas formas, tal vez con otra denominación, pero creo que debemos homologar dichas garantías, porque, cuando se producen situaciones tan disímiles en un puerto en relación con otro, donde en algunos no se reconoce ningún mínimo, debido a que se trata de eventuales puros, y en otro se reconocen distintos pisos mínimos sin que exista una razón, creo que muchas veces es fuente de conflicto más que de ayuda. Creo que debemos hacernos cargo de ello, ya que son cambios normativos que es necesario hacer.

En el plano de la capacitación, es fundamental darle importancia a los avances tecnológicos en los distintos puertos. A veces siento que los instrumentos están, el censo ofrece herramientas y creo que no siempre se utilizan bien, hay que decirlo con franqueza. Muchas veces no se utilizan bien las franquicias ni las instancias de participación entre el sindicato y la empresa para determinar en qué capacitar, cómo hacerlo y la mejor forma. Creo que eso es algo que debemos normar y crear incentivos para que los recursos que existen, que son altos, se gasten bien, no solo en capacitar en aquello que la OTEC quiere ofrecer, sino en lo que el trabajador necesita, que a veces

es muy distinto, porque todos sabemos que hay buena capacitación y mala capacitación, y la capacitación y los recursos del Sence, en franquicias o en asignación directa, no pueden ser recursos que terminen siendo juzgados solo por su nivel de ejecución, y no por su impacto en las mejoras laborales o de remuneración de los trabajadores.

Finalmente, en materia de mejoras en higiene y seguridad, es fundamental capacitar a los miembros de los comités paritarios de higiene y seguridad; nosotros los estamos fortaleciendo, y el reglamento también establece puntos en esa línea.

En definitiva, me puedo comprometer en nombre de la mesa de trabajo, que integran sindicatos, ministerios, empresas, Directemar y la Dirección del Trabajo, a que el informe va a estar listo a mediados del segundo semestre.

El informe no consiste solo en un diagnóstico, sino que viene con propuestas concretas. Algunas van a concitar más consenso que otras, pero me atrevo a anticipar, por lo que hemos visto durante el desarrollo de las tres subcomisiones, que se ha ido generando consenso en la necesidad de abordar los puntos a que me he referido.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señor ministro, la modalidad de trabajo que hemos utilizado en la comisión es que en primer lugar exponen todos los invitados y luego les hacemos preguntas, pero sé que usted tiene un compromiso.

¿Quiere que le hagamos las preguntas inmediatamente, para liberarlo? Contamos para ello con la tolerancia de los demás invitados.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (ministro del Trabajo y Previsión Social).- Perfecto.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Bien, voy a pedir suma brevedad en sus preguntas a los señores diputados.

Tiene la palabra el diputado Carlos Kuschel.

El señor **KUSCHEL**.- Señor ministro, ustedes tienen una mesa de trabajo con tres subcomisiones. Le pido que nos indique los temas de esas subcomisiones.

En segundo lugar, la exposición que ha hecho ante esta comisión da la impresión de que estamos ante un mercado sumamente flexible y, en muchos aspectos, informal, lo cual tiene repercusión en las cotizaciones previsionales e impacta en las jubilaciones de los trabajadores.

¿Cuál es la situación de los jubilados? ¿En qué condiciones están? Le pido que se refiera a ello basándose en alguna estadística u otra información de que disponga.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señor ministro, mis tres preguntas son sumamente puntuales.

En primer lugar, usted dijo segundo semestre, tercer o cuarto trimestre, a eso se refiere la pregunta, para ver si eso empalma con el trabajo de esta comisión, que termina en septiembre, el día 5.

En segundo lugar, ¿por qué los concesionarios, por ejemplo, en la Región de Valparaíso, que tiene cuatro concesionarios monooperadores, no contratan directamente a sus trabajadores, sino que lo hacen a través de empresas proveedoras de servicios, no habiendo ninguna limitación para que lo hagan directamente?

En tercer lugar, me interesa saber si el boletín N° 12403-13, que está en Senado, es parte de los insumos que usted tiene a la vista de acuerdo con lo que nos dijo.

Esas son las preguntas, ministro.

Tiene la palabra el diputado Gastón Saavedra.

El señor **SAAVEDRA**.- Señor Presidente, la realidad no es solo Valparaíso, sino también San Antonio, Puerto Montt, y otros puertos en todo Chile. Sin embargo, mi preocupación es la siguiente, porque lo que escuché de parte del ministro es el análisis exhaustivo de toda la capa de trabajadores que son transitorios o discontinuos, tal como los define la ley, pero eso también recae en la precariedad desde el punto de vista de los derechos, que es lo que también mencionaba el diputado Carlos Kuschel.

Entonces, mi preocupación es saber en cuánto de eso usted ha visualizado que se puede avanzar y que se puede mejorar. Lo consulto, porque este ha sido el talón de Aquiles del sector, y ha habido muchos momentos en que el Estado ha tenido que recurrir con acuerdos y pago de documentos y, hasta el día de hoy, hay algunas situaciones inconclusas e insolutas.

En segundo lugar, me interesa saber cuál es la organización empresarial que ustedes han detectado que existe y que intermedia en estos contratos, porque no siempre es quien tiene el puerto en concesión el que contrata, sino que hay un tercero.

En la misma línea, me interesa saber cuántos son los procesos de negociación colectiva que hacen los trabajadores que son permanentes y que tienen, por lo tanto, sus derechos, pero donde se produce esa odiosa discriminación al interior de la actividad, lo que obviamente provoca dificultades psicosociales a la hora de las odiosas comparaciones.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el ministro del Trabajo.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (ministro del Trabajo y Previsión Social).- Señor Presidente, efectivamente el boletín que usted mencionaba es parte de los que se tienen a la vista en las mesas de trabajo.

En segundo lugar, nosotros estimamos que a fines de septiembre, a más tardar, ese informe debería estar terminado y acordado. Insisto, porque la idea de este informe no es solamente recoger los diagnósticos, sino ir avanzando en algunas propuestas más consensuadas, ojalá con el mayor detalle posible, y en aquello que haya puntos de disenso, se va a especificar.

¿Por qué se usan empresas de muellaje? Creo que es un modelo que buscaba flexibilidad, y que hoy definitivamente no siempre se justifica, porque aquí la misma flexibilidad, más que por la empresa que los aglutina, es posible, con la regulación vigente, hacerlo directamente con el trabajador.

Lo cierto es que las lagunas previsionales que se producen en muchos casos son grandes; no tanto porque se produzca mucha informalidad o que trabajen en negro, sino que porque es tan variable la carga o la continuidad en el trabajo, donde muchos trabajadores tienen un promedio de dos o tres turnos, luego se les cotiza únicamente por las horas que componen esos turnos, lo que obviamente lleva a que la cotización termina siendo muy baja y, por lo tanto, ello se refleja en las pensiones. Creo que eso es, por supuesto, un problema.

Ahora, hay muchos trabajadores que piden que la flexibilidad propia del trabajo eventual no se termine. Es cierto que en algunas lo eventual es visto como precariedad; sin embargo, nos ha llamado la atención que hay sindicatos que oficialmente han defendido la modalidad de trabajo eventual.

Ahora, una cosa es que podamos debatir si la modalidad de trabajo eventual en el puerto se debe mantener, y otra cosa es establecer en qué condiciones se mantiene. Al respecto, nosotros vemos que cuando hay mucha disimilitud entre las condiciones de un tipo de contrato eventual en relación con otro, ello es fuente de un conflicto.

Por eso, nosotros creemos que debe ser estudiado a fondo qué grado de formalidad y de mínimos debe contener, o debería exigir la legislación en materia de contratos eventuales.

Respecto de los temas que han sido cubiertos por la comisión, y que fue consultado por el diputado Carlos Kuschel, estos corresponden a transformación y futuro de la industria portuaria, modernización de la legislación laboral, saber cuáles son las áreas de competencia y los mecanismos bipartitos o tripartitos -en algunos casos- para determinar los cursos de capacitación y los planes de capacitación que se requiera implementar en cada caso. Respecto de esto, hemos compartido el diagnóstico de que no se están seleccionando bien las áreas de capacitación.

En tercer lugar, surge el tema de seguridad, salud y gestión de riesgo dentro de la industria portuaria, que ha sido foco de un análisis bastante detallado.

Para complementar solicito se le dé la palabra al señor Mario Livingstone.

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

El señor **LIVINGSTONE**.- Señor Presidente, hay un par de temas que se han venido conversando, específicamente en la mesa que hacen referencia a las competencias laborales, y que tienen que ver con los planes formativos y con la certificación de competencias de los trabajadores.

La idea es cómo entrelazar la capacitación, pero una capacitación focalizada hacia procesos de certificación y hacia planes formativos que vayan apuntando a una cierta carrera, en la que el trabajador pueda ir adquiriendo nuevas competencias, y no como ocurre hoy, que muchas veces los trabajadores eventuales, de mayor edad, al tener las mismas competencias que los trabajadores jóvenes, van perdiendo sus puestos de trabajo más fácilmente.

En la mesa de higiene y seguridad en el trabajo, el foco ha estado en conversar acerca de las enfermedades profesionales y cómo enfrentar este tema dentro de la legislación vigente.

Otros de los temas que se ha tocado es el de las pensiones a las cuales los trabajadores debieran acogerse producto de estas enfermedades profesionales, pero que hoy no están pudiendo hacerlo.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, quiero consultar al ministro por algo que, tal vez, requiera que el Ministerio del Trabajo entregue posteriormente antecedentes más detallados y por escrito a la comisión.

Nosotros estamos evaluando el desarrollo de las 8 empresas portuarias, a partir de la estructura que existía anteriormente y, a su vez, estamos evaluando la ley que regula el sistema, de manera de proponer una nueva forma legal.

¿Qué significó, desde el punto de vista de la transformación del sistema laboral, ese cambio de la empresa portuaria a las 8 empresas que se constituyeron posteriormente? ¿Qué significó, desde el punto de vista del costo para el Estado, la transformación laboral?

Considero importante tener esos elementos y, como sé que no va a poder contestar, creo que debe haber muchos antecedentes en el Ministerio del Trabajo que son importantes para evaluar la significación de esa transformación.

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

El señor **LIVINGSTONE**.- Señor Presidente, hay un estudio que hizo Chile 21, que fue encargado por el Ministerio del Trabajo, que en parte significativa se hace cargo de visualizar el impacto que tuvo en el empleo, en la productividad y en los ingresos de los trabajadores.

Creo que ahí hay una fuente de información muy relevante, que se los puedo enviar. Es más, creo que lo que podemos agregar hoy a ese estudio, por lo menos en lo que llevo al interior del ministerio, no he visto que haya antecedentes más significativos que los que están en ese estudio.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Cuál es la fecha del estudio?

El señor **LIVINGSTONE**.- Señor Presidente, el estudio es de 2016.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Le agradeceré que lo envíe a la Secretaría para distribuirlo a todos los diputados y a todas las diputadas.

Tiene la palabra el ministro del Trabajo.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (ministro del Trabajo y Previsión Social).- Señor Presidente, hay una pregunta que me hizo el diputado Gastón Saavedra.

En Chile, de acuerdo con la Dirección del Trabajo, negocian colectivamente 6.800 trabajadores en los diversos puertos del país. Son 127 sindicatos, con 7.300 socios promedio,

tal como dije, de 58 trabajadores por sindicato. Cuatro mil setecientos aproximadamente negocian contratos colectivos; mil seiscientos con convenios colectivos y trescientos cincuenta y dos con grupos negociadores.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señor ministro, le agradecemos su aporte y buena disposición.

A continuación, tiene la palabra el presidente de Asociación de Municipalidades de ciudades puerto y borde costero de Chile, alcalde de la comuna de San Antonio, señor Omar Vera.

El señor **VERA**.- Señor Presidente, voy a saludar a los parlamentarios que integran esta Comisión y al equipo de profesionales en nombre de la Asociación Nacional de ciudades puerto y borde costero.

En esta ocasión me acompañan los profesionales asesores señores Iván Vuskovic y Christian Ovalle.

La Asociación, desde 2013, cuando asume la presidencia el diputado que nos acompaña en esta ocasión, ha venido trabajando en busca de adecuar la legislación tendiente a lograr una armonía en la relación ciudad-puerto, entendiendo que en los diez puertos estables, desde Arica a Punta Arenas, se genera esencialmente una confrontación entre el desarrollo portuario y el desarrollo de la ciudad.

En ese contexto esta Asociación ha planteado, en las diversas instancias, tanto en materia de descentralización como también apuntando directamente a la ley de puertos, incorporar en la administración y en la dirección de la gestión portuaria de las empresas portuarias a un representante del municipio para lograr la armonía entre el plan de desarrollo comunal y el plan de desarrollo portuario.

Ese es uno de los elementos sustanciales para generar un desarrollo equilibrado.

Dentro de ese planteamiento, y en la búsqueda de lograr mitigar las externalidades negativas que produce la gestión portuaria en la ciudad, hemos planteado que se legisle en términos de desarrollo económico, es decir, que se aplique una tasa portuaria a la transferencia de la carga, de acuerdo con una planificación y tipo de carga en un horizonte de tres años, que permita al territorio comunal tener los recursos necesarios para enfrentar la reparación de los daños que genera la gestión portuaria, tanto en términos de vías de conexión, de contaminación, de polución y de afectación al bienestar y calidad de vida de los habitantes de cada una de las ciudades.

Eso es uno de los aspectos esenciales que hemos trabajado con el diputado Rodrigo González, en materia de descentralización, que permita en la ley de rentas generales incorporar esta norma, que permita que las comunas donde están asentadas estas diez empresas portuarias estatales, aporten con los recursos necesarios para el desarrollo de la ciudad.

Además, propiciamos que exista una planificación adecuada del desarrollo integral del territorio.

¿Por qué lo planteamos de esta forma? Porque deben existir zonas de conectividad. Los puertos se han ido modernizando -lo escuchábamos en el planteamiento del señor ministro- en términos de capacitación del capital humano; en términos de incorporación de nuevas infraestructuras, pero es necesario que la modernización del puerto vaya de la mano de las conectividades adecuadas, de zonas de respaldo que eviten que el puerto ahogue a la ciudad.

La idea es que exista un desarrollo armónico, pero con los componentes adecuados de conectividad de zonas de respaldo, de incorporación de tecnología, de capacitación del capital humano en función de esta incorporación de tecnologías.

No queremos cualquier capacitación, sino la que sea atinente para enfrentar los nuevos desafíos de la modernización de la gestión portuaria, porque no queremos que la movilización portuaria lleve consigo cesantía.

Lo que buscamos es que ese capital humano esté preparado para enfrentar los nuevos desafíos de la competencia que implica el desarrollo portuario y el desarrollo de la economía de Chile en el contexto mundial.

Por lo tanto, abogamos por una modificación de la ley de puertos, en los términos que he explicitado, y que en la ley de rentas regionales se incorpore el concepto de la distribución de recursos necesarios, a través de la tasa portuaria, para lograr el desarrollo armónico de ciudad-puerto, en el sentido de que la ciudad sostenga al puerto y el puerto sostenga a la ciudad, esto es, que ninguno de los dos se contraponga en materia de desarrollo, sino que sumen esfuerzos y voluntades para ser un aporte importante al desarrollo del país.

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

Tiene la palabra el señor Miguel Ángel Vergara, presidente de la Liga Marítima de Chile.

El señor **VERGARA**.- Señor Presidente, aprovechando que estuve una hora esperando, me permito pasar algunos avisos económicos.

La Liga Marítima es una organización sin fines de lucro, que intenta fomentar en los chilenos la conciencia

marítima, que comprendan la importancia del mar en nuestro desarrollo.

No hemos tenido mucho éxito, pero llevamos 104 años haciendo lo mismo. Hemos lanzado varios libros, hacemos concurso de pintura, de cuentos, de fotografías, seminarios, coloquios, etcétera.

Por lo tanto, estamos muy agradecidos de que alguna vez a la Liga Marítima se le escuche su punto de vista.

Leí con mucha atención la citación. Debo decir que me produce un poco de sorpresa que esta comisión investigadora analice cómo se ha aplicado la ley N° 19.542, la ley de puertos. Digo que me produce sorpresa porque es demasiado amplio. Estamos hablando de veintidós años, han pasado varios gobiernos, y en realidad la ley distribuye independientemente de cada una de las diez empresas portuarias que hay en Chile.

Cada empresa portuaria tiene realidades distintas. Cada una tiene un plan maestro, su calendario referencial de inversiones. A mi juicio, no se puede definir si está bien o no. A lo mejor hay algunos puertos que están muy bien y otros que están muy mal.

Desde mi punto de vista -voy a hablar en forma global-, me parece que con esta ley se dio un impulso importante al problema portuario de Chile, ya que el 95 por ciento del tráfico comercial de importaciones y exportaciones se hace por mar.

Por lo tanto, los puertos son fundamentales para nuestro desarrollo. En ese sentido, esta ley fue un tremendo salto, pero junto con eso diría que ese salto empezó a estancarse después del presidente Lagos, quien hizo un tremendo esfuerzo en conectividad, pero por distintas circunstancias ese ritmo se ha ido ralentizando.

El ministro hablaba de comisiones. En verdad, vivimos con muchas comisiones. Se han hecho "ene" comisiones para mejorar los puertos y avanzamos, pero muy poco.

Chile, siendo un país marítimo, un país que tiene el 95 por ciento de sus exportaciones e importaciones por mar, merece una preocupación mayor. Merecería que al menos en el Ministerio de Transportes hubiese una secretaria o una subsecretaría dedicada al tema portuario, porque uno tiene la impresión -no digo este gobierno ni el pasado- de que el ministerio muchas veces se ve absorbido por el transporte de Santiago, y cuando digo transporte me refiero al de los buses y del metro.

Dicho lo anterior, tengo algunos puntos generales que quisiera comentar. El primero es una visión estratégica. Por distintos motivos, por el tamaño de los buques, por la cantidad de contenedores que un solo buque puede transportar, se hace urgente mejorar la conectividad del puerto.

¿Qué pasa cuando llega un buque con diez mil contenedores? Cualquier puerto de Chile, como Valparaíso o Iquique, va a colapsar.

Necesariamente, se requieren vías de acceso mucho más expeditas que las que tenemos desde el puerto hasta el *hinterland*, de modo que haya una fluidez.

En ese sentido, creo que en el caso central nuestro para las rutas 68 y 78 habría que pensar en una ampliación. Ese es un punto fundamental.

En el mismo sentido de la conectividad, que se ha dicho mil veces, pero que no se hace por distintos motivos, es necesario el tren. Es evidente que la carga portuaria no puede estar solamente amarrada al tráfico de camiones. Necesariamente, hay que incrementar con mucha más potencia el tema de los ferrocarriles. Esa es una tarea pendiente.

En el contexto del tamaño de los buques, por la cantidad de carga que tiene y las dificultades que hay en el comercio, se ha ido produciendo una integración vertical. Entonces, las empresas navieras, que antes eran treinta o cuarenta, ahora las más importantes no son más de cinco, y tienen un tremendo poder de negociación.

Por lo tanto, va a llegar un momento, si es que no está llegando ya, en que ellos van a decidir los requerimientos que tienen en los puertos. Eso me produce la aprensión de que se puede producir una competencia con Perú; nosotros no estamos suficientemente conscientes de que la carga Asia-Pacífico se concentre en un solo puerto en América del Sur, y ese puerto pareciera que podría ser Perú y no Chile.

Entonces, nosotros deberíamos llevar nuestra carga al puerto y de ahí despachar la ida y vuelta. Me preocupa porque Perú ha hecho una tremenda inversión en el puerto Chancay, que está a 80 kilómetros al norte del Lima. Ese puerto podría concentrar toda la carga Asia-Pacífico.

Ese es un punto estratégico, importante, que debemos considerar. Debemos tener presente el desafío que nos presenta Perú con este puerto respecto de nuestras inversiones portuarias que, en general, son bastante lentas. Para qué decir lo que ha pasado en Valparaíso.

Paso al tema de las relaciones laborales. Está bien el esfuerzo que se está haciendo, pero me parece que falta una institucionalidad mucho más sólida. Es vital la importancia que tiene el transporte marítimo, pero de repente en la temporada de fruta se generan huelgas, lo que produce desprestigio para el país y para los puertos.

Más allá de lo que dice el ministro, hace falta una institucionalidad mucho más sólida y respetada para que el país completo tenga cierta certeza de que no van a suceder estas cosas en los momentos críticos.

Sería bueno que dicha comisión conociera el informe que está recién emitido: Radiografía del sistema laboral portuario, del tercer trimestre de 2019.

Creo que a eso se refería el ministro y que lo hizo la Cámara Marítima Portuaria. Cuando uno lo lee se encuentra con sorpresas mayúsculas.

Desde ya, la industria naviera es muy particular y necesariamente debe tener eventuales. No es una cuestión voluntaria. En el campo hay eventuales para la cosecha. Aquí la cosecha es cuando llega el buque. De repente llegan muchos buques y algunos con 9.000 *container* y es evidente que hay que tener muchos más trabajadores. Pero si no llegan buques, ¿qué van a hacer los trabajadores?

Ese informe -no lo quiero detallar, pero sería bueno que lo leyeran- señala claramente que la famosa precariedad con que se ha presentado a los eventuales existe, pero es mínima.

El ministro dijo algunas de las subdivisiones de la eventualidad, pero hay eventualidad estacional, es decir, gente que trabaja simplemente porque les interesa trabajar en el verano y no el resto del año, y lo han declarado, y hay eventualidad ocasional. Ellos, por ejemplo, son taxistas, y no les interesa trabajar todos los días; les interesa ocasionalmente.

En este informe están desagregados cada uno de los eventuales con sus categorías, su cantidad y con los ingresos. ¡Es notable! En los ingresos, el 80 por ciento está conforme. No quiero alargarme en esto.

¡Ojo con la precariedad! No es tal. Bueno, sí es tal, pero en un grupo mucho más reducido que el que se presenta. Ese es otro punto que me preocupa.

Luego, el alcalde señalaba los consejos de coordinación ciudad-puerto. Esos están establecidos desde 1997, en el

artículo 50 de la ley. Sin embargo, ningún puerto lo ha establecido. Ni siquiera hay un reglamento.

Entonces, la coordinación ciudad-puerto tiene que ser entre el gobierno regional, la alcaldía y los principales empresarios navieros, y tienen que dialogar y tomar decisiones.

Creo que el drama que ha ocurrido en Valparaíso se debe a que no hubo diálogo. No hubo diálogo para el *mall* ni para el Terminal 2. De repente se impuso a la ciudadanía, y por eso todavía estamos con este problema.

No sé por qué no se ha dictado el reglamento de los consejos regionales. No se ha establecido ninguno, por lo menos en Valparaíso no existe. Ese es otro punto importante para tener en cuenta.

Lamentablemente, se fue el ministro. El tema de la ventanilla única lo vengo escuchando desde que era teniente.

Hay por lo menos 26 agencias distintas que concurren para hacer un trámite de exportación e importación.

Lo que se pretende -reconozco que se ha avanzado, pero no lo suficiente- es una sola ventanilla donde el empresario va, pone sus datos y nada más. Falta muchísimo para eso. La ventanilla única no existe.

Falta una autoridad coordinadora en los puertos. Yo hablaba de un secretario. Con esta ley -lo preguntaba el diputado González y tiene toda la razón- se produjo un salto importante, pero esto se distribuyó en diez empresas que son prácticamente estancas. Son independientes.

A mi juicio, hay dos cosas contraproducentes. Hay diez empresas portuarias que compiten, y está muy bien eso, pero son independientes. O sea, no hay una visión, que debería tener el ministro de Transportes, pero no lo hace; no hay una autoridad coordinadora.

Por ejemplo, aquí en la región no hay una autoridad coordinadora que diga que Valparaíso se va a dedicar a esto, San Antonio a esto otro, y Quintero a aquello, porque este es un solo paquete. No puede ser pura competencia. Sin embargo, no hay ninguna autoridad de ese nivel.

Finalmente, en la discrepancia que hay entre diez entes comerciales, que compiten entre sí, no hay un marco regulatorio que abarque a todos los puertos. Tenemos treinta y tantos puertos, privados y públicos. Resulta que los privados se rigen por el DFL N° 340 y los públicos por la ley N° 19.542.

Entonces, ¿cómo es posible que en un mismo país haya dos normas distintas para los puertos? Tiene que haber una sola y una persona que las coordine.

Muchas gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el abogado laboralista, señor Jorge Peña.

El señor **PEÑA**.- Señor Presidente, es un honor estar en el Congreso Nacional para quienes creemos en la democracia.

En primer lugar, quiero hacer una precisión. La ley N° 19.542 no es la ley de puertos. Nosotros necesitamos una ley de puertos. La ley mencionada es de los puertos estatales, que son diez, y que es menos de la mitad de la carga que moviliza Chile y menos de la cantidad de trabajadores de los puertos en Chile.

En segundo lugar, una cuestión sobre el mandato de la comisión respecto de la ley N° 19.542, ley de movilización de los puertos estatales.

¿Qué podrían hacer respecto de lo que yo puedo opinar en materia laboral?

Podrían hacer mucho, porque cada vez que se establece un contrato de concesión se produce un proceso de licitación con bases públicas y transparentes, y en estas bases es

posible, perfectamente, establecer estatutos laborales de los que aún se carece. Si se analiza y se pide a las empresas portuarias estatales los contratos de concesión, en las partes relativas a los trabajadores, a las normas laborales, se refieren a cumplir la legislación vigente, lo que, por cierto, es lo mínimo que hay que cumplir, y en algunos casos específicos, en las últimas licitaciones, se referían al pago de ciertas indemnizaciones compensatorias, en una especie de indemnización o valuación anticipada de perjuicios que podían ocurrir por efecto del monooperador para los trabajadores.

Otra cosa muy distinta es plantearse cómo queremos que sea el modelo.

Por ejemplo, si en la próxima licitación que la Empresa Portuaria de Valparaíso dice que llevará adelante por el T12, _por cierto que tendrían que haber normas, y desde ya sugiero, en su análisis, que una de esas normas sea que el terminal funcione con trabajadores contratados. Me podrán decir que es más caro. Pero les voy a plantear cuánto más caro es no hacerlo. Piense en los costos que tienen los conflictos laborales portuarios.

Un connotado economista nacional, Jorge Marshall, que ocupó cargos relevantes en gobiernos, en el Banco Central y que fue presidente de la propia Cámara Marítima y Portuaria de Chile -Camport-, hizo un estimación del costo del paro de 2014. No soy economista, pero él dijo que dichos costos alcanzaron la cifra de 500 millones de dólares, porque analiza no solo el cumplimiento o incumplimiento de los contratos internacionales con las navieras, sino que la línea completa, hasta que llega al operador en el *packing*, al chofer en el camión, al operador en los almacenes, al que recibe y tiene que pagar un seguro, porque no llegó la carga que estaba comprometida.

Ese es el costo directo del paro. Pero ahora sume usted también el costo de la solución del paro, porque este es un sector en el cual estos problemas y conflictos son recurrentes, y no se trata de una intervención estatal esporádica, sino que ha sido continua en el tiempo, en distintos gobiernos de diferente signo.

Analicemos por qué ocurren estos paros.

El ministro nos dio un dato muy relevante, que no es menor: 10.000 personas. Eso es muy pequeño, aún para un país como el nuestro, que es muy pequeño. Pero hablamos de una masa laboral que debería ser posible regular. No estamos hablando de otros sectores mucho más masivos, como es el caso del campo, sino de 10.000 trabajadores.

Por lo tanto, tener iniciativa, tener cierta regulación, tener cierta lógica, no debería requerir un esfuerzo tan sobrehumano, porque además este sector, recurrentemente, está participando de movilizaciones que no solo comprometen los envíos o el comercio internacional chileno, sino también a las ciudades, al turismo, comprometen la actividad económica que rodea los espacios urbanos donde están ubicados los puertos, que, como bien sabemos, son el origen de las calles y están en el centro de la ciudad. Entonces, piensen en todos esos costos y después estimemos si es caro. Puede que sea caro para algunos, pero no para la sociedad.

Piensen ustedes que las soluciones a las que se ha arribado, se ha concluido que es necesario reponer una cierta forma previsional que no tienen los chilenos, que es el sistema de pensiones de gracia. Hoy, en el país, hay más de 3.000 trabajadores con pensiones de gracia.

Evidentemente, como laboralista, no puedo decir que eso es malo, porque son trabajadores que si no tuvieran ese apoyo,

dadas las enormes lagunas previsionales a las que se hacía cargo, no tendrían opciones. Como usted señaló, hay 3.000 trabajadores que están bajo el nivel del ingreso mínimo, y ahí hay un punto de profesionalización bien relevante que debemos considerar: ¿le conviene eso a los puertos? ¿Le conviene al comercio internacional que tengamos taxistas, que tengamos personas que se dedican a otras cosas? ¿Tendrán incentivos para capacitarse, para profesionalizar la actividad, para permanecer en ella, para ser fieles? ¿O querrán participar un tiempo, buscar un bono, salir y buscar la vida?

Esa situación ha provocado que tengamos un sistema previsional alternativo que tiene que terminar, evidentemente, no con la expulsión de la gente a la pobreza y la indigencia, pero sí con la superación del modelo, haciéndonos cargo, los que somos parte de esta industria, de cómo la financiamos, pero no todos los chilenos.

Entonces, ¿es caro tener un sistema donde los trabajadores, por ejemplo, tuvieran un ingreso mínimo y ganarían, por turno, un bono variable para enfrentar los *peak*, como es para todas las demás empresas en Chile? ¿Y esto otro qué es? ¿Cuántas veces más caro es?

Por lo tanto, que el señor ministro haya plateado propuestas para enfrentar esta situación, yo las recojo y saludo, porque van en una buena dirección, en un momento muy específico que no podemos dejar pasar.

El señor Presidente planteó cómo hacer una sinergia del trabajo que están realizando ustedes y también el Ejecutivo, y que esa sinergia produzca algo, porque estos paros vienen de hace mucho tiempo; no son un invento reciente. ¿Por qué no los hemos podido cambiar? Porque no hay incentivos para cambiarlo. Piense usted que es una industria que tiene, por lo menos, tres privilegios

fundamentales que no tiene ninguna otra: Uno, tiene la herramienta de flexibilidad laboral más fuerte de Chile: la eventualidad; dos, tiene un sistema previsional propio que lo pagamos todos los chilenos, y tres, cuando tiene muchos problemas, el Estado llega y pone un programa de capacitación, o lo que sea, porque el puerto tiene que funcionar. Y no digo que eso esté malo, pero eso hay que superarlo, eso tiene que pasar a una etapa diferente, de una cierta institucionalidad.

El señor **GONZÁLEZ**.- Señor Presidente, ¿cuál es el tercer elemento?

El señor **PEÑA**.- La intervención estatal en los conflictos entre privados, a través de programas, capacitaciones y mitigaciones.

Termino con la siguiente sugerencia para el análisis de la comisión.

En primer lugar, el sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria debería ser apoyado profundamente, porque es un sistema que permite fiscalización en línea, que ojalá se generalizara a todo el país y todos tuvieran la posibilidad de acceder a transparencia y saber cómo se está desarrollando la relación laboral. La transparencia no es un mal.

En segundo lugar, que funcionen los comités paritarios recién inaugurados, porque este sector, hasta antes de 2014, no tenía la obligación de constituir comités paritarios. Bueno, ahora, que funcionen. Ya está en la ley, pero tenemos que hacerlos funcionar, y con un criterio que es fundamental, no como ventaja competitiva, porque las relaciones laborales y las medidas de seguridad no son ventajas competitivas: son mínimos, son derechos básicos. No puede ser que por tener mejores relaciones laborales

estoy en una mejor posición y se lo esconda al resto. Eso, en los países desarrollados, se llama buenas prácticas, y se copian. La idea es que se copien las buenas prácticas y tengamos bases mínimas. Para eso, los comités paritarios deberían ser cómo dice la ley y que no existen de puerto, de manera tal que, por ejemplo, en San Antonio, la EPSA pudiera tener una cierta visión de qué está ocurriendo, si se cumplen, al menos, las normas del fabricante. Por lo menos eso. No estamos diciendo que tiene que haber cuadrillas de seis, de ocho, que es el gran temor de muchos empleadores, sino que cuestiones elementales, y socializar las buenas prácticas.

En tercero lugar, el sistema previsional. Hay que empezar a estudiar cómo superar la actual situación. Recientemente, el actual gobierno suscribió un acuerdo con la Unión Portuaria, por cuatro años, lo que le da un lapso de tiempo. Aprovechémoslo para buscar cómo superarlo.

En cuarto lugar, pienso que es fundamental que reconozcamos una cuestión básica: decir que el empleo del trabajador portuario es precario, es un error. Pero no es un error decir que la eventualidad es precaria.

A su vez, la eventualidad es precaria por dos razones:

Una, porque si usamos los términos académicos que corresponde para el caso, que son las definiciones de la OIT, un trabajo precario es aquel que no concede, que no llega al mínimo de los derechos básicos del régimen laboral común. Ése es un trabajador precario: el que no tiene acceso a los derechos mínimos del régimen laboral común de esta legislación, de la chilena. Y estos trabajadores eventuales no tienen indemnizaciones por años de servicio. Pueden estar 20 años en una empresa, se van y no tienen indemnización por años de servicio; no tienen fuero de dirigente sindical, no tienen derecho a huelga, aunque

igual van a paro; tampoco tienen negociación colectiva regulada. Estos son derechos que están en la Constitución, que están en las convenciones aprobadas; son derechos que no pasan por un filtro, son derechos fundamentales, ni siquiera son mínimos. Las mujeres tampoco tienen permiso pre y posnatal, ni el fuero posterior.

Por su intermedio Presidente, haré llegar una minuta para que lo puedan ver con más detalle, porque verdaderamente es largo; entonces, no me digan que no es un trabajo precario.

Por otro lado, si lo miramos exclusivamente desde el punto de vista de las remuneraciones que se reciben, 3.000 trabajadores reciben menos del mínimo; por lo tanto, tendríamos que considerar, si usamos ese parámetro, que 3.000 trabajadores son precarios.

El punto es ¿qué hacemos al respecto? Efectivamente, hay muchos modelos en el mundo, pero acá pareciera ser que la situación política, social y hasta antropológica no permite avanzar para que eliminemos la eventualidad; por lo menos, eliminemos la eventualidad pura, la que "yo te contrato a ti por 7,5 horas" etcétera. Es cierto, puede que estas personas complementen ingresos, eso es veredero, pero ¿qué significa eso para el resto, para el sistema, para el puerto? La presión a los salarios, la situación que provoca al interior del modelo laboral estable.

Segundo, si eliminamos la eventualidad pura por vía de ley, ya que no hay otra manera de hacerlo, establezcamos que los convenios de provisión de puestos de trabajos deben ser colectivos, porque si son individuales se reproduce la misma situación.

Hasta ahí mi presentación, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María José Hoffmann.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Señor Presidente, quiero destacar que valoro muchísimo, a pesar de la distancia ideológica, el trabajo que ha realizado el alcalde de San Antonio -aquí se nos enojan algunos parlamentarios porque San Antonio la lleva-. Quiero reconocer, aunque somos de bloques políticos distintos, la visión estratégica que han tenido el alcalde, su equipo y sus concejales durante los últimos años, y eso se agradece.

Con todo quiero preguntarle al alcalde Vera -da nuestra experiencia con la expansión de nuestro puerto, que también va a ser pionero en materia de expansión del resto de los puertos- sobre lo que se relaciona con la ciudad. Me explico, ¿qué tan importante debiera ser el rol de la empresa portuaria o de la autoridad correspondiente en cómo hacemos que esos beneficios lleguen a la ciudad, o en el mismo desarrollo del puerto, cuando se está desarrollando, como es lo que está pasando hoy en varios de ellos, especialmente en San Antonio, cómo se consideran, por ejemplo, los aspectos como el problema con los camiones, con los pescadores que se puedan encontrar cerca, con los humedales o la protección al medio ambiente que tiene que existir?

Siento que estamos en una etapa donde ese desarrollo no solo tiene que llegar a todos, sino que debiera también incorporarse la visión estratégica de las empresas, que es algo que hoy no se considera.

Usted lo plantea desde el aspecto laboral, de cómo, más allá de cualquier postura, es inaceptable mantener un sistema con trabajadores eventuales, porque finalmente el costo -a veces suena un poco a chantaje, pero objetivamente es así-, de paralizar, es mucho mayor. Entonces, desde el punto de vista de la visión de nuestros tres invitados ¿cuál es la modernización más profunda que debiera tener

esta adaptación a la ciudad, los beneficios que debe recibir? ¿Quién debiera llevar la mirada estratégica? ¿Debiera ser una autoridad distinta de la empresa portuaria o a la Conalog (Comisión Nacional de Logística), que no le da para tanto detalle? Estoy medio enredada, porque no estaba concentrada en la pregunta, pero sí esa mirada integral, porque usted planteaba la importancia de que los recursos queden en el puerto, que es un deseo muy antiguo, o la importancia de que haya alguien de la municipalidad en el directorio.

Creo que nos hemos ido quedando atrás en cómo miramos esto, desde el punto de vista laboral, desde el punto de vista del desarrollo humano de las personas. Al menos yo he visto que en San Antonio, eso se ha dado, pero es una pelea bastante solitaria, uno debe andar mendigándole un poco a los gobiernos de turno que tengan esta mirada estratégica. ¿Cómo se construye eso?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Víctor Torres.

El señor **TORRES**.- Señor Presidente, agradezco las presentaciones, que fueron bastante interesantes, en algunos casos bien coincidente con varias ideas que se han planteado durante estos últimos años en torno al tema portuario.

Si una gracia tiene precisamente esta comisión, más allá de la investigación en sí misma, es su mandato, que nos ha permitido relevar nuevamente el tema portuario en el Congreso, cosa que en los últimos años ha venido ocurriendo, pero de manera bastante parcializada, toda vez que hemos podido discutir la ley corta y algunas cosas muy puntuales.

Pero, efectivamente, esto de la mirada estratégica, el tema de los puertos en Chile, es algo que, como Estado, no hemos sido capaces de abordar de manera integral. Además, aquí se han planteado tres visiones.

Lo que hablaba el alcalde Omar Vera, respecto de lo que ha planteado la Asociación Nacional de Ciudades Puerto durante los últimos 10 años o más, que son requerimientos que, por muy reiterativos que sean, son de sentido común y es evidente que se necesitan.

Un país que aspira a ser un país portuario, que tiene un 95 por ciento de su carga movilizada a través de puertos, no puede seguir con una asimetría entre el crecimiento y la infraestructura portuaria y el desarrollo de las ciudades que contienen estos puertos. De lo contrario, se genera una pugna, más aún con la automatización de los puertos que se visualiza, o puede generar finalmente menor capacidad de empleo en esas mismas ciudades.

Entonces, la gente empieza a mirar este desarrollo portuario con más distancia y ahí es clave el rol que puedan jugar los alcaldes y el diseño que podamos tener para armonizar.

Creo que es fundamental lo que ha seguido planteando la Asociación, con la incorporación de los alcaldes en los directorios, o lo que planteaba usted, almirante, en torno a hacer valer estos consejos regionales, que ya están establecidos en la ley, de manera de contar con alguna fórmula que nos permita generar esta armonización que hasta el día de hoy no ha sido eficiente. Algunas cosas se han conseguido por procesos de negociación, pero no por definición de una política pública determinada.

Por eso, sería bueno saber cuánto ha podido avanzar la Asociación Nacional de Ciudades Puerto en el diálogo con

los gobiernos respectivos, en relación con todos estos requerimientos, porque dentro de la impotencia parlamentaria, desde el punto de vista de nuestras limitaciones constitucionales, sino todo, gran parte de lo que se ha planteado acá es de iniciativa del Ejecutivo, y eso significa que dialogamos, pero si los gobiernos no tienen sintonía con esto, es muy difícil poder impulsarlo, indistintamente que lo sigamos haciendo.

Lo mismo ocurre con lo que decía el almirante, en el sentido de la creación de una institucionalidad. Creo que varios de los que estamos aquí presentes hemos planteado la necesidad de una Subsecretaría de Puerto; es más, hace algunos años el diputado Urrutia propuso la creación del Ministerio del Mar, porque efectivamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no da abasto, de la forma como está estructurado, para pensar y plantear el desarrollo estratégico en los puertos de aquí a los próximos 20 o 30 años. Todavía estamos peleando, entre Valparaíso y San Antonio, quién se lleva el megapuerto, una pelea que se podía haber entendido en los años 80, cuando se peleaba por la grúa Eurosas, si se la llevaba San Antonio o Valparaíso. Es una realidad que no se condice con la planificación que el país debiera tener.

Celebro que haya más opiniones concordantes en torno a la necesidad de tener algún tipo de autoridad.

En el ámbito laboral, estoy de acuerdo con el abogado. Efectivamente, el trabajo eventual sí tiene precarización, sí es un trabajo precario; de hecho, los esfuerzos que se hicieron en la ley corta mejoraron las condiciones en algunos ámbitos, de todas maneras; el reconocimiento de la media hora de colación, la creación de los comités paritarios, son elementos que obviamente mejoraron las condiciones.

Recién les decía que me gustaría presentar un proyecto de ley para seguir mejorando esas condiciones, pero la pregunta de fondo es si seguimos mejorando las condiciones de los eventuales o finalmente terminamos traspasando un régimen de eventualidad a un régimen de contrato, que obviamente termina teniendo mejores condiciones laborales.

Hace poco se aprobó en la Comisión de Trabajo un proyecto de ley que otorgaba algunos beneficios al contrato de obra o faena, y quedan fuera los eventuales marítimo-portuarios, porque los portuarios tienen una norma especial. Por lo tanto, al no haber sido nombrados, quedan fuera de indemnización y de una serie de beneficios.

Incluso, en comparación con otros trabajos eventuales están más precarizados, a propósito de la normativa que hoy planteamos.

Entonces, me gustaría, en esta disputa de avanzar a eliminar la eventualidad, o eventualmente, mientras exista la eventualidad, disminuir el grado de precarización que este tipo de contratos tiene para acercarlos a la línea basal de derecho a trabajadores que todavía existen en Chile, que usted dice que son 3.000.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutía.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, agradezco a Miguel Ángel Vergara, al alcalde Omar Vera y a Jorge Peña que hoy nos han acompañado y han hecho sus presentaciones. Reitero las disculpas. Teníamos una sesión especial para tratar un tema que pidieron varios parlamentarios de Osorno por el problema que les ocurrió a ellos, y se prolongó más allá de la cuenta. El debate fue

bastante agitado. No esperábamos terminar tan tarde. Una hora creo que es un exceso, pero reitero las disculpas.

Compartiendo muchas de las cosas que dijo tanto el presidente de la Liga Marítima como el alcalde Omar Vera, me quiero concentrar en la presentación que hizo don Jorge Peña, porque comparto gran parte de lo que dijo.

Comienzo con una encuesta que hizo la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) sobre los trabajadores eventuales.

En esa encuesta, de 2017, se dice que el 21,4 por ciento de los trabajadores eventuales a nivel nacional prefieren ese tipo de contrato, y en la macrozona sur, casi el 60 por ciento prefiere el trabajo eventual frente al contrato de plazo fijo o de plazo indefinido.

Es más, otra pregunta que se hace en esta encuesta, sobre la percepción de estabilidad laboral, el 46,2 por ciento se encuentran muy satisfechos con la situación de un contrato eventual.

Comparto con ustedes la percepción que todos tenemos de que la eventualidad es un contrato precario, y fundamentalmente nos preocupa lo que usted ha señalado sobre los costos sociales que significa un paro de trabajadores eventuales. En la zona, si bien es cierto que Valparaíso no había tenido paros muy prolongados, pero San Antonio se caracterizó durante mucho tiempo por tener paros casi todos los años, lo que produce un tremendo costo social al país.

Independientemente de que para la empresa pueda ser un tema menor, para la sociedad en su conjunto, para el Estado de Chile y para todos los que viven del comercio exterior, tanto de exportaciones como de importaciones, y toda la cadena logística, el costo social es inconmensurable.

No he leído el estudio de Marshall, pero lo voy a buscar, porque creo que ahí es donde está el talón de Aquiles del sistema que tenemos hoy en el régimen de contratación y que hay que evitar.

¿Cómo se explica que las encuestas recientes señalen que un porcentaje importante de trabajadores, casi el 60 por ciento en la macrozona sur y un 21 por ciento a nivel nacional, se sienten muy satisfechos y prefieren un contrato de características eventuales por sobre uno de plazo indefinido?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, fueron muy buenas e iluminadoras las tres exposiciones para los aspectos sustantivos de las conclusiones.

La primera pregunta, especialmente dirigida al alcalde, es en relación con los consejos ciudad-puerto. Quiero saber si son suficientes esas instituciones para resolver los problemas que el alcalde nos planteaba, de armonizar el plan regulador con el desarrollo urbano de la ciudad; si es suficiente ese sistema para resolver los principales problemas de la planificación adecuada del desarrollo, para resolver los temas viales, de infraestructura, de acceso. Si es un instrumento útil pensado en la estructura que tienen hoy día; quiero saber si han funcionado, porque es claro que han funcionado poco, al parecer en San Antonio han funcionado un poco más, pero es muy importante conocer si esa estructura pudiera ser útil para la propuesta que han planteado los municipios.

La segunda pregunta está dirigida especialmente al almirante Vergara. Usted nos planteó tres puntos que son

clave, que yo comparto. No hay un marco regulatorio, no hay un ente coordinador, hay diez entes comerciales que compiten entre ellos. Pero eso se refiere al ámbito de los puertos estatales.

¿Qué hacemos con los otros 40, 50 o 60 puertos privados? ¿Qué tipo de regulación habría que aplicar para que tengamos una regulación nacional?

Decía muy bien el abogado que la llamada ley de puertos no es ley de puertos, porque no tenemos regulación para el conjunto de los puertos chilenos. Es uno de los primeros problemas que hay que resolver, porque si legislamos debemos tener una ley que sea para todo el país.

La tercera pregunta dice relación con el planteamiento del abogado Jorge Peña. Es muy iluminador, porque propone alternativas, o sea, es una opción distinta a lo que hemos visto, porque las comisiones que están funcionando es lo mismo, que se quiere mejorar un poquito para que funcione mejor. Pero se plantea una alternativa.

Ahora, en la alternativa de regulación del sistema laboral, ¿cómo resuelvo el tema de la estacionalidad de las cargas, que es evidente?

Si es un sistema más permanente de contratación con ciertas variables, ¿cómo se resuelve? Porque la variabilidad con la estacionalidad es muy alta.

Tal vez usted podría ayudarnos a hacer una propuesta más orgánica y más global sobre la institucionalidad laboral, que podría ser útil para nuestro sistema de puertos y para que la comisión técnica que está trabajando pueda contar con una propuesta más integral.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- En aras del tiempo, me voy a restar de intervenir y me voy a sentir representado con las preguntas de mis colegas.

Tiene la palabra el alcalde de San Antonio, señor Omar Vera.

El señor **VERA**.- Señor Presidente, me voy a referir a las preguntas. La empresa portuaria hoy no tiene ninguna facultad para intervenir e invertir en la ciudad; o sea, la ley no le otorga ninguna facultad, pero es importante y necesario.

¿Por qué? Porque la gestión portuaria produce externalidades negativas en la ciudad. Entonces, debiera facultarse a través de la modificación de la ley.

¿Funciona el Consejo Ciudad-Puerto? No funciona. Solo en el papel, en teoría. No tiene facultades. Solamente sugerencias, recomendaciones. Nada más que eso.

En consecuencia, debiera generar atribuciones y facultades específicas al Consejo de Desarrollo Ciudad-Puerto, o bien, tal como decía el almirante, generar una autoridad que coordine -con facultades, con atribuciones y con recursos- el desarrollo portuario integral, no solo de las diez empresas portuarias, sino también de aquellas empresas concesionadas o derechamente particulares. Es un elemento que se debe considerar.

Respecto de la precariedad de los trabajadores, como bien decía el abogado, eso también debe normarse. ¿Por qué? Porque hoy, a través del Sence, hay un sinnúmero de empresas que se dedican a capacitar ilusoriamente a gente que quiere ser un trabajador portuario y les entregan el carné. El ministro hablaba de la disparidad que existe

entre los trabajadores que están habilitados y los que realmente están, y eso es debido a que no hay ninguna regulación sobre el otorgamiento del carné. Está totalmente abierto, y también debe normarse dentro del tema de la precariedad. De alguna manera debe regularse.

Respecto de los recursos, las comunas que tienen puertos el único recurso que hoy obtienen de la gestión portuaria es su patente comercial. No es otra cosa, y deben someterse a un sinnúmero de externalidades negativas.

Entonces, abogamos para que se legisle ya sea a través de la ley de Rentas Regionales o de la modificación de la ley de Puertos, y se considere la tasa portuaria con las realidades propias de los territorios a lo largo del país; sí o sí se debe generar esa norma a fin de que permita el desarrollo equilibrado.

Ahora bien, ¿el plan maestro de la gestión portuaria tiene vinculación con la ciudad? Ninguna. ¿Por qué? Porque la ley no lo establece, ni el reglamento ni norma de ninguna naturaleza. Entonces, el puerto puede construir un monstruo a espaldas de la ciudad y ahogar a la ciudad.

En consecuencia, debe haber ahí un articulado que vincule el plan maestro con la ciudad. ¿Y cómo lo vincula? A través del Plan de Desarrollo Comunal, el Pladeco. Ahí tiene que haber una armonía, un diálogo, un encuentro de ambos instrumentos, que además tiene como base el plan regulador comunal. Son tres instrumentos que sí o sí tienen que conversar, tienen que vincularse. Tiene que haber una norma que los regule, de tal forma que podría ocurrir también que la ciudad genere su plan regulador comunal, y su Pladeco, a espaldas del desarrollo portuario y lo frene. Voy a decir algo muy jocoso, que a la avenida de ingreso de los camiones que traen la carga de exportación el municipio le cambie el sentido del tránsito.

Entonces, tiene que haber también una norma que regule en forma responsable que el plano regulador y el Pladeco, con el plan maestro necesariamente tienen que conversar para generar un desarrollo armónico y estratégico ciudad-puerto, pensando en aquellos lugares de mayor relevancia y en el desarrollo país.

Hoy San Antonio ha sido elegido para desarrollar el principal puerto de Chile, y funciona porque está la voluntad, está la visión, está el diálogo, el respeto mutuo entre la autoridad comunal y la autoridad portuaria. Si eso no ocurriera, estoy cierto de que el proyecto del puerto a gran escala no se habría planteado para San Antonio. Hoy estaría todavía discutiéndose, pero no puede estar al arbitrio de la voluntad. Tiene que establecerse la norma.

Por ello, planteamos la incorporación del representante municipal, sea el alcalde o un concejal, en el directorio de la empresa portuario, para generar justamente esa vinculación y esa armonía, pero tiene que estar establecido en esos tres instrumentos reguladores: plan maestro, Pladeco, plan regulador comunal.

Ahora bien, y contestando la pregunta de la diputada María José Hoffmann, en relación con los beneficios de la ciudad de poner puertos a gran escala o puerto exterior...

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Disculpe.

¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión por el tiempo necesario para dar respuestas a las consultas planteadas?

Acordado.

Puede continuar con el uso de la palabra.

El señor **VERA**.- ¿Qué beneficio le va a entregar a la ciudad? ¿Está contemplado en alguna parte? No está contemplado.

Se puede desarrollar perfectamente el puerto a gran escala, disculpen la expresión, y revienta la ciudad.

Entonces, ¿cómo se puede lograr que este gran proyecto país pueda contemplar beneficios para la ciudad? Hoy la única herramienta real, concreta, que se puede esgrimir es a través de la evaluación ambiental estratégica y de la mitigación.

El municipio de San Antonio está trabajando en su plan de inversiones para colocarlo en la mesa en el momento adecuado, cuando se desarrolle la evaluación ambiental estratégica, y se planteen las mitigaciones.

Espero que los Ministerios de Transportes, de Obras Públicas y del Medio Ambiente asuman los planteamientos que en su momento va a entregar el municipio de San Antonio, de tal manera que sean un aliado en el proceso de mitigación, cuando se desarrolle la evaluación ambiental estratégica. Ahí está el minuto, el momento, para lograr los beneficios para la ciudad. Otra línea solo pasa por las voluntades.

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

Le ofrezco la palabra, almirante.

El señor **VERGARA**.- Señor Presidente, el tema laboral es muy importante, ha sido el centro de la conversación, y está muy bien, pero a mí me preocupa más, o junto con eso, el desarrollo portuario.

El desarrollo portuario es lo fundamental y no sé si en reuniones anteriores se ha abordado el tema.

Respecto del desarrollo portuario, me preocupa la institucionalidad medioambiental que tenemos. Pongo el caso de Valparaíso con el Terminal 2. O sea, podrá a uno gustarle o no gustarle, pero una vez que una empresa gana

la licitación le ponen observaciones ambientales, las soluciona y los juicios siguen, entonces no hay ninguna certeza jurídica. De esa forma no nos vamos a desarrollar como un país portuario. Necesitamos certeza jurídica porque los puertos son caros de desarrollar.

Por lo tanto, debe haber certeza jurídica. Esto no puede seguir abierto. Con el Terminal 2 llevamos 14 años, y podrían faltar 5 más. Así no podemos desarrollarnos.

A mí me preocupa, junto con el aspecto laboral, el desarrollo portuario, donde creo que estamos atrasados.

Respecto de lo que preguntaba el diputado González, es lo que yo planteaba. No puede ser que haya dos regulaciones, la del DFL 340 y la ley que estamos analizando.

Creo que debería haber solo una ley marco, grande, y enseguida dos distintas, porque evidentemente las funciones privadas son distintas a las estatales, pero debiera haber un marco igual para todos, donde esté el tema portuario, el tema del trabajador. ¡Todo! Y enseguida decidir cuáles son las diferencias de uno y de otro.

Insisto, el problema fundamental que tiene Chile es el desarrollo portuario, y creo que estamos atrasados.

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

El señor **PEÑA**.- Señor Presidente, contestaré brevemente las preguntas. Si uno usa la misma encuesta, el dato duro es que el 80 por ciento no quiere seguir siendo eventual. Si el veintitantos a nivel nacional quiere serlo, el 80 por ciento no quiere, y ese número es fuerte. Pero hay otro dato bien relevante.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Pero hay una zona en particular, que es la macro zona sur, que concentra al 60 por ciento de los que sí quieren seguir siendo eventuales.

El señor **PEÑA**.- Me refiero a eso de inmediato, partiendo de la base que a nivel nacional sería este otro.

Cuando ha habido experiencias concretas de oferta de contratación, los eventuales se contratan de inmediato. Eso ocurrió en 2014, en Puerto Central San Antonio, y en 2016, en Puerto Ventanas, Ventanas. No conozco casos en que la empresa ofrezca contratos indefinidos y la gente pida seguir siendo eventual.

En segundo lugar, creo que la eventualidad hay que eliminarla. ¿Es posible hacerlo? Creo que no, pues las condiciones en que está el equilibrio de fuerzas entre empresas y organizaciones sindicales, no lo permite. Así de claro. En todo caso, sería posible regularla o reemplazarla si los convenios de provisión de puestos de trabajo se convirtieran en instrumentos colectivos, negociados en una negociación colectiva, porque las organizaciones sindicales van a ir incorporando en sus convenios los derechos mínimos que tienen los trabajadores por el Código del Trabajo.

Por ejemplo, en la zona sur, la Unión Portuaria del Biobío es una organización sindical muy fuerte, que en el caso de Lirquén, Coronel, San Vicente, ha logrado que sus convenios colectivos, para sus eventuales, sean del mismo nivel que el de los trabajadores contratados, y por ese motivo defienden sus convenios colectivos y su condición. Pero eso va a provocar que, en el mediano plazo, las empresas opten por contratarlos. Entonces, es un camino para llegar al objetivo, pero mediado por la realidad.

En tercer lugar, se debe ser conscientes de un dato potente: hablamos de 10.000 trabajadores que hicieron un

turno, según nos informó el ministro. Yo les aseguro que cada vez van a ser menos, porque la tendencia es la automatización.

En Chile no hay condiciones para la automatización, pero sí para la incorporación de tecnología, por ejemplo, en los *gates*, en los *staking*, que van a ir desapareciendo. Está ocurriendo, y cada vez van a haber menos, y si la tendencia es esa, para qué seguimos metiendo 27.000 trabajadores más. Piensen en todos los programas que tendrán que aprobar, casi 65.000 tarjetas si solo se considera a los portuarios. Entonces, tiene que primar un sentido de realidad y, además, ligarlo con la profesionalización. Es decir, para ingresar al puerto habrá que tener cursos para profesionales, para tenerlos supercalificados, en buenas condiciones, con un buen empleo, para que de esa manera no paren al país.

Por último, en materia de institucionalidad, deben tomar como ejemplo al sector minero, donde, desde mi perspectiva, el Sernageomin fue el punto de inflexión, pues llegó un minuto en que esa entidad estatal planteó la necesidad de preocuparse por la seguridad, y ahí cambió el asunto. Desde ese momento ya no se produjeron tragedias como las de Lota y otras.

El señor **SAAVEDRA**.- Como San José.

El señor **PEÑA**.- Pero ha mejorado, gracias al Sernageomin.

Por lo tanto, creo que acá podríamos tener una entidad de esa misma calidad técnica en materia de seguridad, que contribuirá muchísimo a mejorar el clima y los rendimientos.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Damos las gracias a nuestros invitados. Han sido muy buenas e interesantes exposiciones, que serán muy útiles para las conclusiones de esta

Comisión, que si la voluntad del Ejecutivo así lo quiere, se podría convertir en una ley de puertos, para regular a ambos tipos de puerto, con sus particularidades y peculiaridades. Pero también queremos abordar la inversión integral, incluida la tasa portuaria, la autoridad portuaria, la regulación portuaria, la restricción de los carné rojos, como lo hicimos, por ejemplo, respecto de los taxis, sin ir más lejos.