



Valparaísodomingo, 17 de diciembre de 2006

**Excelentísima Señora
Presidenta de la República de Chile
Michelle Bachelet Jeria
Presente**

Excelentísima Señora Presidenta:

Los trabajadores portuarios estatales de Chile, agrupados en Fenatraporchi su Federación histórica, se dirigen a usted a fin de solicitarle una entrevista en donde podamos exponer y debatir diversas opiniones sobre las siguientes materias:

Antecedentes:

- 1. El crecimiento proyectado para la actividad portuaria nacional en los próximos años, hace necesario ampliar las capacidades de infraestructura instaladas en el país.*
- 2. El proceso de licitación de concesiones de puertos públicos que se ha realizado entre 1999 y 2004 en Valparaíso, San Antonio, San Vicente, Iquique, Antofagasta y Arica, todos al amparo del modelo establecido en la ley 19.542, se ha limitado a incorporar tecnología a la gestión de los mismos puertos con lo que se han logrado mejores rendimientos en las instalaciones existentes al momento del traspaso de control.*



3. *Por diversos medios de prensa se ha anunciado la decisión del SEP y/o de los directorios de las empresas portuarias públicas de continuar con el proceso de concesiones en los puertos de Coquimbo, Talcahuano, San Antonio y Valparaíso. Licitaciones que según los cronogramas conocidos se concretarían íntegramente durante su mandato.*

Consideraciones Sociales:

4. *El anterior proceso de licitaciones de 1999 – 2004 provocó la desvinculación masiva de unos 1.400 trabajadores portuarios del sector público y de unos 3.000 trabajadores portuarios del sector privado. Estos negociaron y obtuvieron de las autoridades de Gobierno diferentes beneficios incorporados en redes de protección social cuyo propósito fue proporcionarles una ayuda para iniciar una nueva vida laboral lejos del puerto. Diversos instrumentos políticos conocidos como Acuerdos Gobierno – Trabajadores, dan cuenta de los elementos que se tuvo presente y de lo sustantivo de lo acordado para cada caso.*

5. *El costo de estas indemnizaciones, jubilaciones, beneficios tributarios, incentivos a la micro empresa, capacitaciones, pensiones de gracia y otros beneficios que contenían las redes sociales acordadas, fueron asumidas por las propias empresas públicas vía endeudamiento y por el Fisco, sin que este valor fuera incorporado a las condiciones necesarias del negocio en las bases de licitación de las concesiones y por tanto, sin costo directo para los operadores privados que obtuvieron la concesión.*



6. *La implementación de las redes sociales ha sufrido varios cuestionamientos. En el caso de los trabajadores desvinculados del sector público la cuestión es la eficacia de las redes, pues se ha comprobado que la reconversión laboral es un proceso muy complejo que no termina en el pago de una indemnización por años de servicios aumentada, ni en un cursillo de adaptación al cambio; en el sector privado, junto a igual alegato sobre la eficacia del incentivo a la micro empresa, algunos de los trabajadores no seleccionados por las Autoridades como beneficiarios de este programa, han alegado ante los Tribunales de Justicia un eventual mejor derecho que los seleccionados y esperan el veredicto de este poder del estado sobre sus pretensiones.*
7. *Los empleos directos perdidos por efecto de la modernización portuaria no se recuperan y esto es particularmente notorio en las ciudades puerto donde las tasas de cesantía son de las más elevadas del país. Los empleos indirectos son más difíciles de cuantificar pero corresponden en general a los trabajadores administrativos de las empresas de muellaje, de las agencias navieras, de seguros, de los transportistas y otras empresas desplazadas por el modelo de mono operación.*

Cuestiones de Fondo.

8. *Las privatizaciones son mal miradas por los trabajadores y por la población popular en general. En el caso de las concesiones portuarias y de la venta de parte del activo de las sanitarias, ocurridas en estas mismas comunas, se extinguen trabajos decentes como los que en general se dan en el sector público, se deteriora el empleo de los trabajadores contratistas que pasan a*



desarrollar la labor que antes hacían los desvinculados y esto se nota en el comercio y en el poder de consumo en los sectores populares de la ciudad.

9. *El Gobierno de Chile ha postergado su obligación de definir la política portuaria nacional. Ya en el mensaje de la ley 19.542 el Presidente Frei Ruiz Tagle, advertía sobre la necesidad de modernizar cabalmente esta actividad y prometía enviar una ley general de puertos inmediatamente terminada la discusión de esa ley. Como esto nunca ocurrió, las concesiones marítimas, el uso del borde costero, la visión de conjunto del sistema portuario, los espacios logísticos comunes, la interconectividad de transportes, la acción de la Armada en el mercado portuario, el incentivo al cabotaje, etc, han sido completamente olvidadas y constituyen desventajas competitivas relevantes de una economía que mueve el 95% de sus mercancías por los puertos. Según la propia ley 19.542 corresponde al Ministerio de Transportes estas tareas notablemente abandonadas.*

10. *El SEP es un organismo técnico que busca optimizar la gestión de las empresas públicas. Su accionar apolítico y su opción por cierto modelo de operación portuaria nos lleva directamente a consolidar en esta área otro sector de concentración económica monopólica y un nuevo conflicto social con los desplazados de la modernidad.*



Planteamientos de la Fenatraporchi.

11. Esta es la organización histórica de los trabajadores portuarios estatales. Reivindicamos por ello la visión de país que siempre ha levantado esta organización, como cuando, producto de una larga huelga los trabajadores aportaron recursos de sus remuneraciones a la Empresa Portuaria de Chile para la compra de grúas en los años '60 o como cuando, hubo que luchar por la recuperación de la democracia para Chile y allí estuvimos en el Comando Nacional de Trabajadores y refundamos la CUT y, luego buscamos acuerdos consensuados para enfrentar los dolorosos efectos sociales de la ley 19.542. Por ello, sentimos nuestra obligación llevar a las autoridades a debatir sobre el sistema portuario nacional, sobre el modelo de concesiones, sus efectos sociales y sobre los necesarios perfeccionamientos de las redes de protección.

12. Es el modelo de desarrollo lo que está en juego una vez más. Y en el país no hay una sola verdad sobre el mismo. Las organizaciones sociales tenemos la obligación de aportar nuestra propia visión no sobre los hechos consumados sino fundada y oportunamente, de modo que los aportes que sean valiosos se incorporen al diseño de las políticas generales y en las bases de licitación de los puertos en particular. Nos mueve la profunda convicción que anticipar los conflictos es lo que conviene a los trabajadores, las empresas y el país.



FEDERACIÓN NACIONAL DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT N° 827 – OF. 401 – CASILLA 2011 – TELEFONO – FAX 459427-459513 VALPARAÍSO – CHILE

Por tanto, Rogamos a S.E. la Presidenta de la República nos otorgue un espacio de entrevista para conversar sobre estas importantes materias.

Sin otro particular se despiden afectuosamente

p/FEDERACION NACIONAL DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

*Hernán Bravo Aravena
Presidente*

*Raúl Maturana González
Secretario General*