



FEDERACION NACIONAL TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT Nº 827 - Of. 401 - CASILLA 2011 - TELEFONO 253376 - VALPARAISO - CHILE

MAT.: Plantea principales inquietudes de Trabajadores de EMPORCHI. /

Nº : 156 / **ARCHIVO**

VALPARAISO, 03 de Julio de 1991.-

EXCELENTISIMO
SEÑOR PRESIDENTE
DE LA REPUBLICA
DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR
P R E S E N T E

REPUBLICA DE CHILE					
PRESIDENCIA					
REGISTRO Y ARCHIVO					
NR.	92/8174				
A:	13 ABR 92				
P.A.A.	☐	R.C.A.	☐	F.W.M.	☐
C.B.E.	☐	M.L.P.	☐	P.V.S.	☐
M.T.O.	☐	EDEC	☐	J.R.A.	☐

De nuestra consideración:

Adjunto ~~sírvase encontrar~~ Documento con el pensamiento de la FEDERACION NACIONAL DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE, de la Empresa Portuaria de Chile, frente a algunas materias de interés común que ponemos a vuestra consideración y que sucintamente anticipamos:

1.- SOBRE PRIVATIZACION Y/O REGIONALIZACION DE EMPORCHI :

Reiteramos nuestro rechazo a una eventual privatización total de EMPORCHI. Planteamos también nuestro desacuerdo con regionalizarla o fraccionarla, como otra forma de buscar un traspaso de los puertos administrados por EMPORCHI al sector privado.

2.- INVERSIONES PRIVADAS EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA:

No nos oponemos a la inversión privada, en tanto ésta sea canalizada para la creación de nuevos puertos, fuera de las actuales instalaciones portuarias de EMPORCHI.

3.- RECINTOS DE DEPOSITO ADUANERO (ALMACEN EXTRAPORTUARIO) D.S. Nº 845:

No se justifica la creación de Almacenes Extraportuarios, por cuanto no existe saturación de la actual capacidad de almacenamiento que posee EMPORCHI en sus puertos. Se solicita la derogación o congelamiento del Decreto Supremo Nº 845, de 1987, del Ministerio de Hacienda, que permite la creación de dichos Almacenes, sin que pueda intervenir el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o EMPORCHI.

/..



- 2 -

4.- LEY GENERAL DE PUERTOS:

Concordamos con la necesidad de establecer pautas globales de desarrollo del sector Marítimo-Portuario que norme la actividad, tanto para el Estado como para el Sector Privado presentes en la materia, aunque a nuestro juicio consideramos que actualmente no están dadas las condiciones políticas, especialmente en la Cámara de Senadores, para enviar una iniciativa al Legislativo.

5.- Sugerimos la creación de una Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo, que se ocupe de toda la problemática portuaria en exclusividad.

6.- Sugerimos el reestudio de la Ley de Cabotaje, para disminuir gastos del Estado en mantención de carreteras, favoreciendo el transporte marítimo de nuestros productos en forma interna.

7.- NEGOCIACION COLECTIVA PARA LOS TRABAJADORES DE EMPORCHI:

Creemos necesario establecer una instancia que permita a los Trabajadores de EMPORCHI negociar colectivamente, por cuanto hoy estamos impedidos de realizarlo.

8.- NUEVA PLANTA DE PERSONAL Y SISTEMA REMUNERACIONAL:

Como consecuencia de que actualmente la Planta de Personal se encuentra congelada desde 1977, es de urgencia establecer una nueva Planta, ya que el 60% del Personal se encuentra actualmente a Contrata.

En cuanto al Sistema Remuneracional es necesario simplificarlo y actualizarlo con características de equidad.

Amén de todo lo expuesto, expresamos nuestra disposición a conversar, analizar y discutir toda materia relacionada e inherente a la actividad portuaria en que nos desarrollamos y a participar en las instancias que sean necesarias para exponer nuestro pensamiento como Trabajadores.

/..



FEDERACION NACIONAL TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT Nº 827 - Of. 401 - CASILLA 2011 - TELEFONO 253376 - VALPARAISO - CHILE

- 3 -

EXCELENTISIMO SEÑOR PRESIDENTE,

Agradecemos la presente oportunidad que nos permite entrevistarnos con Ud., a fin de plantear nuestras más relevantes inquietudes en el contexto de un nuevo esquema democrático nacional, donde la Participación de los Trabajadores, en conjunto con las Autoridades -que es necesario profundizar- permitirá abrir canales expeditos de mutuas proposiciones en pos del interés del bien común que se persigue en nuestra sociedad, para hacer del país un espacio de sana convivencia nacional, de Respeto a las personas, de Solidaridad, en suma, una Patria buena y justa para todos, proceso en que estamos comprometidos los Trabajadores Portuarios.

Saludan muy atentamente a Ud.,

p. FEDERACION NACIONAL DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE,

MANUEL GUERRERO LOPEZ
Secretario General

CARLOS GARRIDO ESTRADA
Presidente



LUIS CORTES CISTERNAS
Tesorero

HERNAN BRAVO ARAVENA
Vicepresidente

MGL/mcs.



FEDERACION NACIONAL TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT N° 827 - Of. 401 - CASILLA 2011 - TELEFONO 253376 - VALPARAISO - CHILE

Por su configuración geográfica Chile es un país que necesita mantener un Estado unitario, pero a la vez con un gran desarrollo regional y comunal.

La EMPRESA PORTUARIA DE CHILE, EMPORCHI, cumple un papel fundamental en relación a lo anterior, al tener la administración de los puertos estatales que han significado históricamente desde su creación en el año 1960, un factor o polo de desarrollo regional según sea la ubicación del puerto, lo que además ha contribuido a mantener un alto espíritu de soberanía y resguardo de nuestra Seguridad Nacional, geopolíticamente expresada en la vital importancia de los puertos extremos del norte y sur del país.

Las características de país ribereño al Océano Pacífico, por lo que la entrada y salida de productos del país se produce en un 95% por los puertos administrados por EMPORCHI, permiten generar grandes expectativas de un futuro intercambio comercial activo, dinámico y de trascendencia para el país, con las Naciones que conforman la gran Cuenca del Pacífico, Australia, Japón, Nueva Zelandia, Asia y los futuros mercados con la Unión Soviética y países de Europa del Este.

La EMPORCHI ha contribuido con sus puertos a ser factor de integración nacional, a cumplir un rol vital como Empresa de Utilidad Pública y que además ha logrado mantener un alto nivel de eficiencia y rentabilidad gracias a lo cual el Estado recibe anualmente altos ingresos por concepto de tributación y utilidades, los que en su conjunto han sobrepasado los 60 mil millones de pesos en los últimos diez años.

La eficiencia y rentabilidad demostrada por EMPORCHI se debe además al factor humano en que Directivos y Trabajadores han colaborado estrechamente para alcanzar dichos niveles, aún en los momentos más críticos sostenidos durante el Gobierno Militar pasado, en que se pretendió privatizar totalmente EMPORCHI, entregándole el 100% de las operaciones portuarias al sector privado. Los trabajadores portuarios nos opusimos tenazmente a dicha situación por todo lo que en ello va involucrado, en contra de los intereses nacionales y también debemos reconocer como hecho importante, que la propia Armada de Chile coincidió con nuestros planteamientos además de los propios como Institución, de resguardo de la soberanía y rechazó también la entrega de los puertos a manos privadas.

La importancia de:

- a) Mantener un equilibrio armónico evitando la configuración de monopolios nacionales y transnacionales en el sector privado.
- b) Evitar perder la eficiencia portuaria adquirida en base a tener el Estado un rol preponderante a través de EMPORCHI como factor de regulación y desarrollo nacional.



FEDERACION NACIONAL TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT N° 827 - Of. 401 - CASILLA 2011 - TELEFONO 253376 - VALPARAISO - CHILE

- 2 -

- c) Poner en peligro los intereses nacionales si toda la EMPORCHI fuere traspasada al sector privado (cuya conexión con las transnacionales es innegable).
- d) Provocar conflictos sociales innecesarios actualmente ante una posible inestabilidad laboral y de graves consecuencias para el desarrollo exportador previsto.
- e) Evitar el alza natural en los productos al estar monopolizada toda la operación portuaria (que involucra la cadena del transporte marítimo, terrestre, aéreo y próximamente ferroviario), lo que podría significar alza en los fletes marítimos.
- f) No tener resguardo de nuestra soberanía si algún puerto extremo (Arica o Punta Arenas) estuviera íntegramente manejado por privados extranjeros, a través de filiales nacionales coligadas, por ejemplo;

y de otros factores largos de enumerar, nos permiten llamar la atención respetuosamente, de quien ocupa la Primera Magistratura Nacional, en orden a considerar los planteamientos de la **FEDERACION NACIONAL DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE**, de rechazar el consumir una aspiración del sector privado que viene solicitando desde su relación estrecha con el Gobierno Militar pasado y que hoy al instaurarse un Gobierno de Transición a la Democracia pretenden les sea aceptada, que es la **Privatización total o, Regionalización como primer paso, de la EMPRESA PORTUARIA DE CHILE.**

EMPORCHI ha demostrado ser una Empresa que, debido a su alta rentabilidad y capacidad de gestión, puede acometer por sí sola proyectos de ampliación y desarrollo de sus instalaciones portuarias, como es el caso citar a modo de ejemplo:

- El nuevo Muelle en construcción del puerto de Chacabuco;
- La ampliación y/o reparación de los Sitios 2, 3, y Muelle Barón del puerto de Valparaíso;
- La reparación de los Sitios dañados del puerto de San Antonio;
- y
- La construcción del Muelle "Cero" en el puerto de Talcahuano/San Vicente.

Las proyecciones futuras planificadas para dar una mayor capacidad de atención a las naves significará la mayor extensión de explanadas para aumentar la capacidad del Terminal de Contenedores del puerto de Valparaíso, como la capacidad de almacenamiento de mercancías, etc., son trabajos de envergadura que EMPORCHI con sus presupuestos acometerá en el transcurso de los próximos años a partir de 1992.

/..



Todo lo anterior y mucho más, permiten que el Estado Chileno sea beneficiado con una Empresa de estas características y además permiten al Supremo Gobierno proyectar con tranquilidad toda una política de exportaciones mayores en el área forestal, hortofrutícola, minera, entre otras, sabiendo que se cuenta con puertos de propiedad de todos los chilenos, que se adaptan día a día a los nuevos desafíos internacionales, y que existe un contingente humano como son los Trabajadores de EMPORCHI dispuestos a mantener y superar los niveles de eficiencia alcanzados y prestos a evitar daños al país si toda o parte de la gestión y desarrollo de los puertos estuviera en manos de quienes no buscan el Bien Común, sino el afán de lucro desproporcionado y que siempre están dispuestos a trasladar sus capitales al lugar que más garantías y ganancias les ofrezca, en desmedro del desarrollo nacional.

No somos de una visión estatista por concepción ideológica, pero tampoco aceptamos que por un dogma económico aplicado a ultranza en el pasado reciente, se pretenda desacreditar al Estado como Empresario por cuanto ni la privatización total o la estatización han probado ser la panacea de un desarrollo armónico e integrador nacional. No en vano la alta deuda que mantiene el sector privado con el Estado Chileno, que si resultó en ese caso ser un buen alero donde cobijarse luego de la debacle económica producida en los años 1982 y 1983.

Tampoco somos contrarios a las inversiones de capitales privados o a la empresa privada en si misma, pero que sean realmente capitales que se inviertan en generar nuevas obras lo que por equivalencia permiten generar más empleos. Por ello, en cuanto a las inversiones privadas en la actividad portuaria, es nuestra opinión, sea canalizada para creación de nuevos puertos que se requieren y no introducirlas en los ya existentes actualmente como EMPORCHI. El sector privado tiene que demostrar realmente que quiere invertir en nuevas obras, para lo que no tienen impedimentos legales de ningún tipo.

Ha faltado la voluntad del sector privado para hacerlo y sí han querido usufructuar de EMPORCHI en beneficio propio.

El crecimiento y sostenido movimiento de carga que se experimenta año a año por los puertos de EMPORCHI lo podemos graficar en tres de los principales puertos como son Valparaíso, San Antonio y Talcahuano/San Vicente, y a la vez se proyecta a futuro el movimiento de toneladas:



FEDERACION NACIONAL TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT N° 827 - Of. 401 - CASILLA 2011 - TELEFONO 253376 - VALPARAISO - CHILE

- 4 -

	AÑO	MOVIM. TONELAJE
Puertos Valparaíso, San Antonio: Ambos puertos movilizan el 41% del total movilizado por todos los puertos y el 93% del total de exportaciones hortofrutíco- las.	1988	4.798.100
	1995	5.825.200
	2000	6.712.200
	2010	10.125.200
Puerto Talcahuano/San Vicente	1988	3.163.969
	1990	3.786.474
	1995	8.480.558
	2000	10.317.895

(Fuente: Proyecto Berger Inecon).

RECINTOS PRIVADOS DE DEPOSITOS ADUANEROS (ALMACENES EXTRAPORTUARIOS)

Con relación a la actual capacidad de almacenamiento de mercancías en recintos de EMPORCHI, debemos dejar constancia de la ineficacia e injustificada medida de autorizar la creación de Recintos de Depósito Aduaneros (Almacenes Extraportuarios) en cualquier puerto, como por ejemplo en el puerto de Valparaíso y como se pretende ahora en San Antonio.

Por ello es que no estamos de acuerdo con dichos Almacenes Extraportuarios por cuanto aún no existe una saturación de la capacidad de almacenaje por parte de EMPORCHI que los justifique en ningún puerto; y el Decreto Supremo N° 845 en cuestión, no fue sino continuar con todo un proceso que comenzó con la privatización de más del 60% de las operaciones de Transferencia y Porteo en el año 1981 (faenas que hasta ese momento realizaba exclusivamente EMPORCHI) y que posteriormente continuó con la generación del Decreto Supremo N° 845, para tratar de culminar con el debilitamiento de EMPORCHI entregándole a los privados la posibilidad de almacenamiento particular, dado que los puertos privados como Lirquén, no podían internar mercancías al no tener zona primaria aduanera, lo cual solamente era factible a esa fecha, en EMPORCHI.

A modo de ejemplo, señalamos que en los puertos de Valparaíso y San Antonio, la capacidad de almacenamiento se da en los siguientes términos:

PUERTO DE VALPARAISO

99.350 mts. de áreas cubiertas y descubiertas, con capacidad operativa de óptimo funcionamiento para más allá del año 2005. Tasa de ocupación de sólo un 39%.

/..



PUERTO DE SAN ANTONIO

11.298 mts. cubiertos.
102.955 mts. áreas descubiertas.

Se colige entonces lo injustificable de un nuevo Almacén Extra-portuario ahora en San Antonio, por cuanto no existe ningún tipo de restricción de la capacidad de almacenamiento de mercaderías, tampoco se detecta ningún tipo de ineficiencia en la gestión del puerto en si; en caso alguno ha significado problemas de manejo del puerto el aumento de volúmenes de carga que se transfieren actualmente y todo está diseñado y previsto adecuadamente a futuro, cuando se inicien las obras de reconstrucción de los daños sufridos a consecuencia del Terremoto de 1985, por cuanto la tasa de utilización de almacenamiento que se tiene actualmente en los recintos es del orden del 32% almacenes cubiertos y un 25% áreas descubiertas. En las obras de reconstrucción no será demolido ningún almacén ni se utilizarán áreas de acopio.

Desde el punto de vista laboral una disminución de la actividad de la operación de Almacenamiento por parte de EMPORCHI, si se concretara un Almacén Extraportuario, generará una cesantía interna de trabajadores de EMPORCHI con todas las consecuencias que ello conlleva y que en ningún caso generará nuevos y más empleos dignamente remunerados en el sector privado, como consta desde hace años en que un gran número de trabajadores del sector Marítimo-Portuario se mantiene en calidad de Eventuales o Transitorios (siendo muy poco significativo el número de Trabajadores que se encuentra en calidad de Permanentes en las Compañías de Estiba y Desestiba). Por lo tanto, un nuevo Almacén Extraportuario no tiene beneficios económicos ni para el usuario ni para los trabajadores.

Vemos con preocupación además, que un Almacén Extraportuario podría limitar la capacidad de expansión y desarrollo futuro de los recintos portuarios, como ocurriera en el caso del puerto de Valparaíso con la instalación de un Almacén Extraportuario.

No es posible que habiendo un Organismo Nacional que regula la actividad portuaria, como es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y además, la propia Empresa Portuaria de Chile que planifica las políticas portuarias, no tengan derecho a opinar frente al tema antes de decidirse una materia tan importante.

En consecuencia, rechazamos la creación de nuevos Almacenes Extraportuarios y solicitamos la derogación o congelamiento del Decreto Supremo Nº 845, de 1987, del Ministerio de Hacienda, y en el intertanto, no se autoricen nuevas peticiones al respecto, mientras no haya una consulta o coordinación entre el Servicio Nacional de Aduanas y la Empresa Portuaria de Chile.



INVERSIONES PRIVADAS EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Si bien es cierto el modelo portuario implantado en la década del '80, ha resultado ser óptimo para las expectativas de crecimiento económico e intercambio comercial del país con el exterior, no es menos cierto que su composición en un Gobierno Militar como el pasado, no previó las graves consecuencias desde el punto de vista laboral que tuvo sobre los trabajadores del sector Marítimo-Portuario, como bajos salarios, eventualidad de los trabajadores, trabajo continuo las 24 horas del día, lo que se traduce en menor tiempo de estadia de naves aumentando así la eficiencia, etc. y tampoco el desmedro patrimonial estatal que significó el desmantelamiento y enajenación de activos de la Empresa Portuaria de Chile a vil precio, de los que el sector privado se surtió para iniciar su ingreso a las faenas portuarias.

A toda esta eficiencia, sin duda que ha contribuido el hecho de mantener una Empresa Estatal como EMPORCHI, que siendo la Autoridad Portuaria ha sido el ente regulador del sistema.

Sin embargo, sujetos a una realidad pragmática y en consideración a que dicho modelo ha satisfecho las exigencias nacionales e internacionales de un comercio más dinámico y multinacional, hoy y al futuro, creemos que es necesario preservar aspectos como la **eficacia**, igualdad de oportunidades para todos los usuarios de los puertos y aumentar la eficiencia de EMPORCHI, cuidando no generar situaciones que sean desfavorables a su gestión empresarial.

En este contexto es que consideramos la participación del sector privado, complementario con el Estado a través de EMPORCHI. Así es entonces que sostenemos que para aumentar la capacidad portuaria el sector privado podría invertir en nuevas obras, fuera de las actuales, manteniéndose condiciones como las siguientes:

- a) Los proyectos a ejecutar deben ser complementados con los Planes Maestros existentes, y tener un respaldo técnico-económico suficientemente analizado.
- b) Las nuevas obras se referirán a la construcción de nuevos puertos.
- c) El sistema tarifario de los puertos (privados o estatales) deberá ser público, predecible, estable, que obedezca a principios aceptados por todos. Que no exista la posibilidad unilateral de modificación del sistema tarifario.



REGIONALIZACION

Sobre el particular consideramos muy importante al realizar una efectiva regionalización en el país, que signifique posibilitar a las regiones mediante instrumentos jurídico-legales, la capacidad de administrar, proyectar, desarrollar y gestionar políticas de orden financiero que permitan ir creando un desarrollo regional concreto. Para ello es evidente que las decisiones deban ser tomadas realmente en las regiones sin desconocer el Poder Central, pero que de acuerdo a las propias realidades se generen recursos que financien proyectos de desarrollo regional y/o comunal.

Sin embargo, en cuanto a EMPORCHI, en el período de Gobierno anterior, bajo el pretexto de la Regionalización se trató de desmembrar esta Empresa mediante la Ley N° 18.042, de 1981, que pretendió crear Sociedades Anónimas Portuarias en cada puerto. Dicha Ley, que nunca se aplicó completamente, que sólo privatizó las operaciones de Transferencia y Porteo de exclusividad de EMPORCHI fue finalmente derogada dada su inaplicabilidad, el 10 de Marzo de 1990, mediante la Ley N° 18.966.

Regionalizar EMPORCHI significaría, entre otros costos:

- a) No tener visión nacional respecto de una política coherente de comercio exterior.
- b) Mayores costos de administración, con respecto a Planificación, Orgánica Administrativa, de Operación, dilapidar esfuerzos.
- c) Competencia inoficiosa entre puertos de una misma Región, como por ejemplo, entre Valparaíso y San Antonio, Arica e Iquique, en la Quinta y Primera Regiones respectivamente.
- d) No habría señales claras para que el sector privado asuma nuevas obras de infraestructura portuaria.
- e) Podemos mencionar que esta experiencia ha sido negativa tras 20 años de haberse aplicado en países de mayor potencialidad que el nuestro, como es el caso de la República de México, que hoy vuelve a un sistema portuario como el de EMPORCHI, o sea, una Empresa a nivel nacional, no fraccionada.
- f) Desde el punto de vista laboral no existiría Carrera Funcionaria, ya que actualmente un trabajador puede ser destinado a trabajar en cualquier puerto del país.
- g) El Estado Chileno como un todo, no recibiría los altos ingresos que como Empresa Única nacional, genera hoy EMPORCHI, como consta a US.



FEDERACION NACIONAL TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT Nº 827 - Of. 401 - CASILLA 2011 - TELEFONO 253376 - VALPARAISO - CHILE

- 8 -

POR TANTO,

Habida consideración de todos los antecedentes descritos los Trabajadores de EMPORCHI pertenecientes a la FEDERACION NACIONAL DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE reiteramos nuestros planteamientos en cuanto al sistema portuario nacional en los siguientes términos:

- a) EMPORCHI debe permanecer como una Empresa Estatal autónoma, de utilidad pública, en consecuencia, mantener el 100% de la propiedad de los puertos administrados por ella, Empresa única a nivel nacional.
- b) EMPORCHI es la Autoridad Portuaria, entendiéndose por esto que es quien asigna los sitios de atraque de naves, asigna las correspondientes áreas de depósito y almacenamiento de cargas, controla y coordina los flujos vehiculares en el interior de los puertos, controla y supervisa la seguridad industrial y prevención de riesgos, y desarrolla la vigilancia portuaria al interior de las instalaciones.
- c) Generadora de recursos que permiten a la Hacienda Pública seguir contando con recursos económicos cuantiosos como los que entrega EMPORCHI, para su reinversión en políticas de desarrollo y mejoramiento social.
- d) EMPORCHI administra, explota, mantiene, conserva y desarrolla los puertos, para lo cual debe tener una capacidad de reinversiones propias presupuestariamente definidas.

De acuerdo a lo anterior vemos posible de estudiar:

- 1.- Modernizar el actual Decreto con Fuerza de Ley Nº 290, de 1960, que permita agilizar y dinamizar las características de manejo administrativo de la Empresa, para acometer con nuevos criterios la administración de una Empresa que requiere de acuerdo a los nuevos tiempos, ser ágil y expedita con relación a los usuarios de los puertos.
- 2.- Debe eliminarse toda administración burocrática que entrase un procedimiento con criterio de eficiencia social, superando esquemas antiguos.
- 3.- EMPORCHI no debe quedar impedida de realizar las operaciones de Transferencia y Porteo, para que en igualdad de condiciones con el sector privado, cumpla un rol efectivamente regulador al interior de los puertos en beneficio de la comunidad.
- 4.- Deben resguardarse también las futuras áreas de desarrollo portuario.

/..



FEDERACION NACIONAL TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT N° 827 - Of. 401 - CASILLA 2011 - TELEFONO 253376 - VALPARAISO - CHILE

- 9 -

- 5.- Otorgación de mayores facultades de explotación y manejo financiero de las Administraciones de Puerto respecto de proyectos de inversión y mantención, equipamiento moderno que permita cumplir con las funciones asignadas hoy legalmente y adecuarse a los nuevos avances tecnológicos.

Sin embargo, dadas las condiciones adversas en el Parlamento actual desde el punto de vista político, no creemos conveniente hoy introducir ningún proyecto al Legislativo con respecto a Institucionalidad de EMPORCHI, aún cuando sí consideramos positivo la creación de una normativa jurídica nacional que regule la actividad del sector marítimo-portuario a través de una Ley General de Puertos que oriente y dé pautas globales de las Políticas Portuarias a implementarse en el país, complementando las actividades del Estado y Sector Privado en los puertos actuales y futuro.

En todo caso, el momento político actual no asegura que dichos proyectos se aprueben favorablemente en base al interés nacional, dada la actual composición del Parlamento, en especial de la Cámara Alta.

NEGOCIACION COLECTIVA

Respecto a esta materia creemos necesario definir nuestro sistema remuneracional y beneficios varios, para concluir en una Negociación Colectiva que hoy estamos impedidos de llevar a cabo, para lo cual solicitamos la facultad respectiva.

De no ser posible, consideramos necesario permitirnos la presentación de nuestras inquietudes reivindicativas formalmente ante EMPORCHI y, de llegarse a soluciones concordantes, posibilitar la expedición posterior ante los Ministerios correspondientes.

NUEVA PLANTA DE PERSONAL Y SISTEMA REMUNERACIONAL

Es de urgencia establecer una nueva Planta de Grados, ya que la actual se encuentra congelada desde 1977, siendo alrededor de un 60% considerado como Contrata, además de que el actual sistema remuneracional es engorroso, poco equitativo, por lo que es necesario simplificarlo y actualizarlo.

/..



FEDERACION NACIONAL TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE

PRAT Nº 827 - Of. 401 - CASILLA 2011 - TELEFONO 253376 - VALPARAISO - CHILE

- 1 0 -

Sugerencias en cuanto a materias relacionadas :

- 1.- Consideramos que sería muy positivo el que se estudie por parte del Supremo Gobierno en coordinación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la creación de una Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo, destinada a tener como preocupación preponderante todas las materias relacionadas con Puertos y Transporte Marítimo, entendiendo que nuestro país es eminentemente marítimo con un extenso borde costero donde se desarrolla toda la actividad portuaria y de movimiento de naves, tanto en el transporte de mercancías de importación y/o exportación, como de cabotaje.
- 2.- En cuanto al desarrollo de nuestra Marina Mercante, es menester abocarse a un estudio serio de los cuantiosos gastos que irroga al erario nacional, la mantención y reparación de carreteras, caminos, puentes, etc., por donde se transportan productos internos, por lo que creemos justificable intensificar el sistema de cabotaje vía marítima, para lo cual es necesario reestudiar la respectiva Ley.

MGL/mcs.