



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE INGENIERÍA COMERCIAL

**“Paros Portuarios en los terminales de la Quinta Región, Impacto económico
en Chile, Período 2010-2014”**

MEMORIA PARA OPTAR
AL GRADO DE LICENCIADO EN CIENCIAS EN LA ADMINISTRACIÓN DE
EMPRESAS Y AL TÍTULO DE INGENIERO COMERCIAL

Profesora Guía: SRA. LUZ A. ARÉVALO GONZÁLEZ
Alumno: SR. CARLOS EDUARDO LEMUS CARRASCO

VIÑA DEL MAR, 2016

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo está dedicado a Dios por permitirme terminar mi carrera, acompañarme e iluminar mi camino. Le agradezco a mi amor Carolina por su incondicional apoyo en todo momento, su paciencia y comprensión, gran parte de este logro es gracias a ella.

A mis padres y hermana, por su apoyo y confianza en mí. A mi hijo Matías por ser mi inspiración y fuente de motivación para terminar mi carrera.

A mi profesora guía Luz Arévalo, por su motivación y compromiso con mi trabajo.

A la escuela de Ingeniería Comercial y sus profesores por entregarnos su conocimiento y orientación en esta etapa de mi vida.

ÍNDICE

Resumen.....	i
Introducción.....	1
Planteamiento del problema.....	4
CAPITULO I MARCO TEÓRICO	8
CAPITULO II TERMINALES PORTUARIOS DE LA V REGION	15
2.1 Evolución de los puertos.....	16
2.2 Modernización Portuaria.....	18
2.3 Ley 19.542.....	21
2.4 Productividad y competitividad portuaria.....	23
2.5 Código del trabajo (DFL 1).....	29
CAPITULO III ANÁLISIS DE LAS CAUSAS E IMPACTO ECONÓMICO PAROS PORTUARIOS EN SAN ANTONIO Y VALPARAÍSO, PERIODO 2010-2014	32
3.1 Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV).....	33
3.2 Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA).....	37
3.3 Trabajadores portuarios y sus sindicatos.....	38
3.4 Causales de los paros portuarios en Chile.....	43
3.5 Diferencias entre sindicatos de San Antonio y Valparaíso.....	48
3.6 Impactos económicos de las paralizaciones.....	50
3.7 Competitividad de Chile e imagen país.....	58

CONCLUSIONES.....	67
BIBLIOGRAFÍA.....	73
ANEXOS.....	75

LISTA DE CUADROS

Cuadro N°1 – Transferencia de carga 2014 – Puertos de Valparaíso y San Antonio.....	33
Cuadro N°2 - Transferencia de carga 2008-2014 Puerto Valparaíso.....	36
Cuadro N°3 - Transferencia de carga – 2012-2014 Puerto San Antonio.....	38
Cuadro N°4 - Resumen Paros Portuarios en Valparaíso y San Antonio 2010-2014 y su impacto en ambas ciudades.....	53
Cuadro N°5 – Costo de un Paro Portuario (Millones de US\$).....	55

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico N°1 - Ingreso promedio del trabajador portuario y de oficios afines...	41
Gráfico N°2 - Accidentes de trabajadores portuarios según tipo de accidente	42
Gráfico N°3 - Eficiencia portuaria en América Latina.....	47
Gráfico N°4 - Índice de Facilitación de Comercio 2014.....	51
Gráfico N°5 - Distribución de Huelga por Países.....	52
Gráfico N°6 - Comercio Exterior de Chile 2010-2014.....	57
Gráfico N°7 - Ranking mundial de competitividad IMD 2014.....	60
Gráfico N°8 - PIB per cápita (US\$) y valor del Índice de Desempeño Logístico	64

RESUMEN

El presente trabajo corresponde a un análisis respecto a los últimos paros portuarios que han afectado a nuestro país, y específicamente a los principales puertos de la quinta región como son Valparaíso y San Antonio, los que han generado millonarias pérdidas para nuestro país, por lo que a través del análisis se busca identificar las causas y motivos de los mismos, y poder determinar cuáles son los impactos que tiene para las ciudades que los albergan y para el país.

ABSTRACT

This paper is an analysis regarding recent port strikes that have affected our country, and specifically to the main ports of the fifth region such as Valparaiso and San Antonio, which have generated millions in losses for our country, so through analysis is to identify the causes and reasons thereof, and to determine what impact it has for the cities that host them and for the country.

INTRODUCCIÓN

Con el fin de contextualizar la presente investigación, hay que considerar el contexto económico actual y al analizar la economía se debe revisar la dimensión que trasciende las fronteras de un país, es decir, la que aborda los problemas económicos con fines internacionales. La importancia que tienen las relaciones internacionales en el campo comercial, político o cultural ha alcanzado, a nivel mundial, un profundo significado, a tal grado que no se puede hablar tan sólo intercambio de bienes sino de sistemas de integración. La economía internacional plantea el estudio de los problemas que plantean las transacciones económicas internacionales, por ende cuando hablamos de economía internacional es vincular los factores del comercio internacional.

El comercio internacional es el intercambio de bienes económicos que se efectúa entre los habitantes de dos o más naciones, de tal manera, que se dé origen a salidas de mercancía de un país (exportaciones) entradas de mercancías (importaciones) procedentes de otros países. Los datos demuestran que existe una relación estadística indudable entre un comercio más libre y el crecimiento económico. La teoría económica señala convincentes razones para esa relación, pero la más relevante consiste en que todos los países, incluidos los más pobres, tienen activos (humanos, industriales, naturales y financieros) que pueden emplear para producir bienes y servicios para sus mercados internos o para competir en el exterior. La economía nos enseña que podemos beneficiarnos cuando esas

mercancías y servicios se comercializan. Dicho simplemente, el principio de la "ventaja comparativa" significa que los países prosperan, en primer lugar, aprovechando sus activos para concentrarse en lo que pueden producir mejor, y después intercambiando estos productos por los productos que otros países producen mejor. En este sentido se puede inferir que el comercio internacional obedece a 2 causas básicamente: en primer lugar la distribución irregular de los recursos económicos y por otro lado la diferencia de precios, la cual a su vez se debe a la posibilidad de producir bienes de acuerdo con las necesidades y gustos del consumidor.

A partir de la década del 90, el término globalización comenzó a escucharse en los círculos comerciales, en las grandes discusiones en foros económicos y de cooperación y centros de estudios especializados en todo el Mundo. En ese sentido este nuevo concepto instalado en la economía hace referencia a la multiplicidad de vínculos e interconexiones entre los Estados y las sociedades que construyen el actual sistema comercial mundial. Este proceso se describe a través del cual los acontecimientos, decisiones y actividades en cualquier lugar tienen repercusiones significativas en muy alejados rincones del mundo. La Globalización se manifiesta en dos fenómenos diferentes: el de alcance y el de la intensidad. Por un lado define una serie de procesos que abarcan la mayor parte del globo o que operan a escala mundial; el concepto tiene, pues, una implicación espacial. Por otro lado, también implica una intensificación en los niveles de interacción, de interconexión o interdependencia entre los Estados y sociedades

que integran la comunidad mundial. Chile no ha sido la excepción a estos cambios, materializándose a través de tratados de libre comercio con distintas naciones, entre las más importantes nos encontramos con la Unión Europea y Estados Unidos de Norteamérica, Corea, Japón y China.

En esta realidad nos encontramos frente a un escenario de apertura comercial y en este fenómeno, el transporte marítimo internacional supone el 80% del comercio internacional expresado en toneladas. En total el volumen de tráfico marítimo mundial alcanza unos 5.000 millones de toneladas y se mueve en una flota de 30.000 buques que representan unos 800 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Asimismo, hoy en día operan en el mundo unos 2.300 buques porta contenedores con una capacidad total de 4 millones de TEUs (twenty-foot equivalent unit o contenedor de 20' pies). El segmento de buques mayores a 2,000 TEUs de capacidad ha pasado de representar cerca del 17% de la capacidad de la flota en 1985 a ocupar en la actualidad más del 60%. En cuanto al tráfico portuario, el 75% corresponde al comercio exterior, incluyendo carga en tránsito de países vecinos, y el 25% restante es cabotaje.¹

El crecimiento del tráfico mundial de contenedores ha ido a la par de una mayor concentración empresarial, hasta el punto que mientras en 1981 los 20 principales operadores mundiales sólo acumulaban el 32% de la capacidad total de la flota,

¹ Sánchez, Ricardo J., Puertos y transporte marítimo: un análisis de su desempeño reciente, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, Diciembre de 2013 (www.eclac.org)

actualmente ya superan el 50% y operan integrados en seis alianzas estratégicas.²

En este sentido los últimos paros que han afectado a nuestro país, y específicamente a nuestra región, los que han generado millonarias pérdidas para nuestro país y el sector es necesario identificar las causas y motivos de los mismos, y poder determinar cuáles son los impactos que tiene para las ciudades portuarias y para nuestro país.

Planteamiento del problema

La actual crisis portuaria muestra la importancia que tiene este sector para nuestro país, sin embargo, hoy es una actividad desregulada desde un punto de vista laboral, manteniendo a miles de estibadores y trabajadores portuarios en condiciones de empleo precario. No obstante se han logrado avances como los realizados a partir de 1998, cuando comenzaron a concesionarse los puertos estatales y se mejoraron aspectos técnicos y de eficiencia en la transferencia de mercaderías, pero lamentablemente en los temas laborales, nuestro país ha ido quedando atrás. El trabajador eventual, un tipo de empleo inferior al régimen común, marca un contrasentido para un país que sueña con llegar a ser desarrollado en una década más. Las demandas de los trabajadores portuarios

² No especificado, Comercio y Producción, Revista de la Cámara de Comercio de Lima, Octubre de 2011. (www.e-camara.net)

apuntan a esta realidad, y es la industria portuaria como un todo la que debe tender a una nueva forma de organización del trabajo, más profesional, especializado y, sobre todo, estable, seguro, en sintonía con el mundo globalizado del cual somos parte.

La importancia que tiene para nuestro país el poder contar con una actividad portuaria sólida y desarrollada que permita fortalecer el comercio internacional con el resto de un mundo cada vez más globalizado es, a menudo, puesta en peligro por una serie de paros portuarios llevados a cabo por distintos sindicatos de trabajadores de los principales terminales del país. Lo anterior repercute en pérdidas al país y a los privados, no solo en cifras millonarias, sino que también han afectado la imagen país frente al mundo, lo que ha provocado que, por ejemplo, algunas líneas navieras tengan que modificar sus rutas comerciales optando por recalar en otros países que cumplan con menores índices de riesgo respecto a éste tema. Nuestra región y sus principales puertos, Valparaíso y San Antonio no escapan frente a este fenómeno, siendo el puerto de San Antonio, uno de los más competitivos de la costa oeste de Sudamérica en los últimos 10 años pero también, en el último tiempo ha hecho noticia por ser uno de los terminales con mayor número de paros y huelgas portuarias, viendo frenado su constante crecimiento y competencia respecto a otros puertos que han sabido obtener ventajas, como el caso de Callao en Perú que los últimos años se ha transformado en uno de los puertos más fuertes y competitivos de la costa oeste de Latinoamérica.

Por lo indicado anteriormente, el objetivo general de la presente tesis es determinar e identificar las razones de los paros portuarios que se producen en los principales puertos de nuestra región para analizar el impacto económico que genera en nuestro país durante el período 2010 – 2014.

Los objetivos específicos son,

- Determinar las causales de los paros en San Antonio y Valparaíso y como éstos afectan a sus respectivas ciudades.
- Identificar las diferencias respecto a la gran cantidad de paros que se producen en el puerto de San Antonio y la menor cantidad que respecta a Valparaíso.
- Determinar si la gran brecha de paros entre Valparaíso y San Antonio se debe a una buena gestión gerencial por parte de las autoridades de Valparaíso o se debe a otros motivos o características culturales, socioeconómica de cada ciudad.
- Identificar el impacto económico que tiene en el país el tener a un terminal portuario sin trabajar por una gran cantidad de días.
- Identificar el daño a la imagen país producido a raíz de éstos fenómenos en relación al comercio con los demás países.

- Identificar el comportamiento de los trabajadores portuarios frente a la aplicación de la nueva ley corta aprobada por el Senado y las repercusiones que tendrán en ellos y en los terminales.

Con respecto a la metodología de la investigación y según el planteamiento del problema, ésta será de tipo Analítica descriptiva, enfocada a conocer e identificar las causas y motivos de los paros portuarios en los terminales portuarios de la V Región, además de determinar el impacto que causan en las ciudades portuarias y en nuestro País.

Se utilizarán instrumentos de investigación como encuestas, entrevistas a expertos, análisis de estudios relacionados y revisión bibliográfica en el tema de metodología de la investigación.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

Al encontrarnos inmersos en un proceso creciente de interdependencia de todos los actores de la economía mundial, el caso de la globalización de los centros de producción y el transporte de los productos a los centros de consumos en el mundo, representan un alto nivel de dificultad para los controles y responsabilidades nacionales e internacionales, sobre la protección y evaluación de los riesgos, de todas las actividades que ocurren dentro de la cadena logística del comercio internacional.

En el caso de los puertos chilenos, estos son considerados pioneros en lo que se refiere a implementación de las nuevas reglamentaciones y tendencias como por ejemplo, la implementación del código SOLAS-PBIP como medida para mejorar la seguridad y los flujos de carga al interior de las instalaciones, pero esta lógica debe ser extrapolada a la gestión de estos recintos, tanto como herramienta para mejorar la competitividad de estos en relación a otros puertos de la costa pacifico, como es el caso del puerto del Callao en Perú, el cual inició un estratégico proceso de licitación para aumentar su competitividad y convertirse en el gran centro de operaciones del Pacífico sur. Para la industria marítima chilena, esto constituye una clara advertencia de que la actual ventaja nacional podría estar en serio riesgo.

Si bien en Chile solo en los puertos de Valparaíso y San Antonio se mueven 542.992 y 537.289 TEUs respectivamente, ambos tienen un movimiento de carga mayor que Callao (938.000 TEU)³, en este contexto es importante que los puertos chilenos desde el punto de vista estratégico mediante la adopción de uno de los modelos descritos anteriormente, puedan generar atributos diferenciadores y en el largo plazo una ventaja competitiva, especialmente porque Chile puede transformarse en una plataforma comercial para las principales economías del mundo en Sudamérica y junto con esto el país se beneficia de la inversión extranjera asociada a esta situación, lo que implica instalaciones e instituciones capaces de asumir estos nuevos desafíos.

A continuación, se detallan los principales conceptos que darán sustento a la presente tesis,

1.1 Terminales Portuarios⁴

Son unidades operativas de un puerto habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.

³ Anuario de Estadísticas de Comercio Exterior, Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (www.camport.cl)

⁴ Glosario de Términos Portuarios ANAGENA [http://www.anagena.cl/prontus_anagena/site/artic/20100810/asocfile/20100810122837/glosario_terminos_maritimo_portuarios.pdf]

1.2 Puertos⁵

Es una Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.

1.3 Transferencia⁶

Es el Traslado de la carga de nave o lugares de tránsito a las áreas de almacenamiento del Terminal, o viceversa en el embarque.

1.4 Proyecto Portuario⁷

Es el conjunto de antecedentes de una obra de un terminal o instalación portuaria que incluye planos, memorias, especificaciones técnicas y si correspondiere, presupuestos.

1.5 Exportación⁸

Es la salida legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior.

5 Glosario de Términos Portuarios ANAGENA

[http://www.anagena.cl/prontus_anagena/site/artic/20100810/asocfile/20100810122837/glosario_terminos_maritimo_portuarios.pdf]

6 Glosario de Términos Portuarios ANAGENA

[http://www.anagena.cl/prontus_anagena/site/artic/20100810/asocfile/20100810122837/glosario_terminos_maritimo_portuarios.pdf]

7 Glosario Marítimo de la DOP, Dirección de Obras Portuarias, del Ministerio de Obras Públicas de Chile [<http://www.dop.gov.cl/quienessomos/terminologia.pdf>]

8 Servicio Nacional de Aduanas, Glosario de Términos

[https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20081030/asocfile/20081030104613/anexo_3_y_4.pdf]

1.6 Importación⁹

Es la Introducción legal de mercancía extranjera para su uso o consumo en el país.

1.7 Comercio Exterior¹⁰

Es el comercio de exportación e importación de mercancías de un país con otros países.

1.8 TLC¹¹

Se define como un tratado de libre comercio que consiste en un acuerdo comercial regional o bilateral que busca ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países participantes.

1.9 Trabajadores Portuarios¹²

Son todos aquellos que realizan funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos como en los recintos portuarios.

9 Servicio Nacional de Aduanas, Glosario de Términos

[https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20081030/asocfile/20081030104613/anexo_3_y_4.pdf]

10 Portal de Negocios “Uncomo”, definición del Comercio Exterior

[<http://negocios.uncomo.com/articulo/comercio-exterior-definicion-16930.html>]

¹¹ Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales

[<http://www.direcon.gob.cl/glosario/>]

¹² Biblioteca del Congreso Nacional online [<http://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/trabajadores-portuarios>]

1.10 Servicio Nacional de Capacitación y Empleo¹³

Se define como un organismo técnico del estado, funcionalmente descentralizado, éste organismo está sometido a la supervigilancia del Presidente de la República, a través del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, su función fundamental es el de desarrollar y promover programas, proyectos y mecanismos que permitan al trabajador acceder a medios de capacitación, otro objetivo al cual está abocado es el de encontrar nuevos puestos de trabajo, mejorando las posibilidades de inserción laboral.

1.11 Sindicatos¹⁴

Son organizaciones libremente constituidas por trabajadores del sector privado y/o de las empresas del Estado, cualquiera sea su naturaleza jurídica. Tienen por objetivo, entre otros, asumir la representación y legítima defensa de sus asociados, así como promover los intereses económicos, sociales y culturales de los mismos. El derecho a constituir organizaciones sindicales está garantizado en la constitución política del Estado, y tienen por función la defensa de los intereses profesionales, económicos y laborales de sus asociados.

¹³ <http://www.dt.gob.cl/legislacion/1611/w3-printer-101772.html>

¹⁴ Observatorio de políticas educativas de Chile
<http://www.opech.cl/movisociales/talleresprofes/sindicatos.pdf>

1.12 Ley Corta¹⁵

La Ley 20.773, publicada en el Diario Oficial el 17 de Septiembre de 2014, que modifica el Código del Trabajo, la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, en materia de trabajo portuario, estableciendo obligaciones y beneficios que indica. Esta Ley tiene como objetivo, entregar por única vez un beneficio económico por concepto de descanso para colación no otorgado, mejorar las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras de los puertos de nuestro país, generando obligaciones respecto de tiempos de descanso y espacios apropiados para éstos, mejoras en la seguridad laboral, constituyendo Comités Paritarios de Higiene y Seguridad y otorgar nuevas facultades para la Dirección del Trabajo.

1.13 Concesión¹⁶

Contrato por el cual el Gobierno otorga a empresas o a particulares la gestión y la explotación de ciertos bienes públicos: concesión portuaria o concesión de una mina.

1.14 Producto Interno Bruto¹⁷

Es el valor total de los bienes y servicios producidos en el territorio de un país en un periodo determinado, libre de duplicaciones. Se puede obtener mediante la diferencia entre el valor bruto de producción y los bienes y servicios consumidos

¹⁵ <http://www.mintrab.gob.cl/portuarios/>

¹⁶ <http://www.wordreference.com/definicion/concesi%C3%B3n>

¹⁷ <http://www.hacienda.cl/glosario/pib.html>

durante el propio proceso productivo, a precios comprador (consumo intermedio). Esta variable se puede obtener también en términos netos al deducirle al PIB el valor agregado y el consumo de capital fijo de los bienes de capital utilizados en la producción.

1.15 Producto Neto Bruto¹⁸

Valor total a precios de mercado del flujo de bienes y servicios durante un periodo específico generado por los factores propiedad de residentes dentro y fuera del país. El PNB es igual al producto interno bruto más el ingreso neto de los factores provenientes del resto del mundo. El producto nacional es una medida mucho más adecuada que el producto interno para calcular el valor de la producción en países en los que la renta neta de los factores de producción provenientes del resto del mundo es cuantiosa y muestra considerables fluctuaciones. Cabe señalar que el producto interno de países importadores netos de factores de la producción es mayor que su producto nacional; mientras que los países exportadores netos de factores de la producción presentan la situación inversa.

1.15 Desempleo¹⁹

Parte de la fuerza de Trabajo que estando en condiciones de trabajar no se encuentra ocupada en actividades productoras de Bienes o servicios. Incluye a las personas cesantes y a las que buscan Trabajo por primera vez.

¹⁸ <http://www.hacienda.cl/glosario/pnb.html>

¹⁹ <http://www.eco-finanzas.com/diccionario/D/DESEMPLEO.htm>

CAPITULO II: TERMINALES PORTUARIOS DE LA V REGIÓN

Hacia 1985 quedaba de manifiesto que el modelo portuario chileno estaba agotado. El movimiento de carga había crecido y el sistema era incapaz de enfrentar los desafíos con el dinamismo que le exigía una economía globalizada. Debido a esto el Sector Portuario Estatal generó un proceso de modernización portuaria, que tuvo como activador principal la Ley 19.542 publicada en el Diario Oficial el 19 de Diciembre de 1997. Así el objetivo central de la modernización portuaria, fue lograr un desarrollo acelerado de los principales puertos estatales, mejorando su eficiencia y reduciendo sus costos, a través de la participación privada en la gestión portuaria. Con ello se buscó mejorar la posición competitiva del comercio exterior chileno.

Hoy en día, cerca del 95% del intercambio de mercancías de Chile con el exterior se realiza a través de terminales marítimos, en un país cuyo comercio exterior en el año 2010 sobrepasó los US\$ 34 mil millones y que ha logrado formalizar tratados de libre comercio con Estados Unidos, la Unión Europea, países asiáticos de la APEC y Centroamérica que fortalecerán su inserción internacional e intercambio con el resto del mundo. (Ver anexo 3)

Con más de 4 mil kilómetros de costa sobre el Pacífico, el país dispone en la actualidad de 36 puertos, 26 en manos de inversionistas privados y 10 en manos estatales. Es evidente entonces que para un país situado en una de las zonas

económicas más dinámicas del planeta como lo es el Océano Pacífico y con grandes distancias que lo separan de los mercados mundiales, la calidad y eficiencia de los servicios portuarios son un tema clave para el desarrollo nacional.

2.1 Evolución de los puertos

La primera generación se limitaba exclusivamente a la reserva, construcción y uso de los espacios portuarios para la recepción, almacenamiento y entrega de las mercancías. El puerto estaba desconectado de los problemas del mercado y no participaba activamente en su promoción y desarrollo. Estos puertos están situados aun en países en vías de desarrollo o con economías centralizadas, funcionando como una suerte de monopolio y atendiendo preferentemente, tráfico de materias primas y pequeños volúmenes de mercancías general.

La segunda generación integra los servicios que complementan la cadena logística global del transporte y a su consideración como área multifuncional, industrial y comercial. En general estos puertos se encuentran emplazados en áreas de moderado desarrollo, con cierta precariedad económica y tecnológica, pero con suficiente capacidad de gestión para desarrollar una aceptable función comercial.

La tercera generación integra todas las funciones logísticas complementarias de los puertos y se caracterizan especialmente por su orientación al cliente, la calidad

de los servicios prestados y la promoción y desarrollo de servicios de valor añadido como la logística y la intermodalidad. Igualmente facilitan y refuerzan la cohesión de la comunidad portuaria y el uso y difusión de las nuevas tecnologías de la información. Los puertos de tercera generación cuenta con las condiciones básicas para poder participar en un mercado libre y competitivo, puesto que las demandas de los clientes han pasado a ser una prioridad y el puerto debe orientar y encaminar su estrategia para satisfacerlas.

En el caso de Chile los servicios portuarios fueron provistos por el Estado, a través de un sistema caracterizado por la división de las tareas del manejo de carga entre dos sectores. Mientras las operaciones de transferencia y porteo eran desarrolladas por la Empresa Portuaria de Chile, EMPORCHI, las labores de estiba y desestiba estaban en manos de trabajadores marítimo - portuarios especializados, organizados en sindicatos de estibadores.

De acuerdo con este ordenamiento, EMPORCHI era por definición un monopolio público. Paralelamente, en el sector de los estibadores existían fuertes restricciones para el crecimiento del número de trabajadores, debido a que cada estibador debía contar con una licencia especial, denominada matrícula, para tener derecho a prestar sus servicios. Esta práctica transformó a los estibadores en propietarios del trabajo y monopolistas de los servicios que proveían²⁰.

²⁰ Astudillo, Rodrigo. Modelos de Gestión Portuaria para los puertos chilenos en el siglo XXI, Revista Mar, edición N° 197 de 2011.

2.2 Modernización portuaria

El aumento de la capacidad de las naves, la mayor rapidez de los tránsitos, la necesidad de disminuir los tiempos de operación en los puertos y la modernización de los elementos de transferencia de carga, entre otros, algunos de los factores que originaron la necesidad de modernización del sector portuario estatal. Asimismo, la demanda por servicios tendientes a hacer más eficiente el uso de los espacios y el equipamiento portuario, hicieron necesario crear las condiciones para atraer la inversión de capitales privados.

Al inicio de la década de los noventa, existía consenso internacional respecto de la importancia de descentralizar los puertos y la urgencia con que debía hacerse. La comprensión del problema indicado en el país concitó el acuerdo entre los principales actores involucrados, a fin de materializar en una ley una serie de iniciativas tendientes a concentrar en esta normativa los principales aspectos para mejorar la administración de la actividad portuaria nacional.

En los diversos países, tanto desarrollados como en vías de desarrollo, se considera a los puertos como entidades ligadas a la economía nacional, tan vitales y estratégicas para el país, que se estima deben estar sometidas al control público directo. Por otra parte, las grandes inversiones requeridas para el desarrollo y ampliación de los puertos no permiten, en muchos casos, otra alternativa que no sea la de la participación del sector público.

Sin embargo, la necesidad de promoción comercial para activar su presencia en los mercados, y la diversificación y exigencia de los clientes, ha motivado un cambio de ideas, cualquiera que sea el grado de desarrollo del puerto y del país.

Los motivos por los que se plantea la reestructuración de la gestión de un puerto pueden variar notablemente, y dependen de los objetivos concretos que se pretendan alcanzar en cada caso, si bien, la meta final será siempre incrementar la calidad y eficiencia de los servicios y reducir los costes, o lo que es lo mismo, satisfacer las necesidades del cliente usuario del puerto.

Es preciso tener en cuenta, por otra parte, que el éxito o fracaso de un puerto, sea grande o pequeño, no está ligado necesariamente a un tipo de estructura de gestión, pública o privada. Sin embargo, los puertos que están en primera línea tienen todos en común el estar fuertemente orientados al mercado, por lo cual esta parece ser la meta finalista de la mayoría de las reestructuraciones.

Ante la necesidad de realizar una reforma para abrir mayores espacios a la inversión privada y generar nuevos aumentos de eficiencia, se enfrentaban las alternativas de la privatización total de los puertos, como en el modelo inglés, o de la concesión de frentes de atraque, como en muchas otras experiencias. La decisión gubernamental fué el mecanismo de concesiones, debido a que ya existían en Chile experiencias exitosas de cooperación privada-estatal y también a causa de las imperfecciones competitivas propias del caso chileno, que se manifestaban en considerables barreras de entrada por la escasez de bahías

abrigadas, importantes externalidades y otras fuentes de poder monopólico²¹. En los últimos años la globalización y la competencia, tanto nacional como internacional, han sido los grandes motores del cambio. En efecto, las fuerzas del mercado global están incidiendo cada vez más en el desarrollo de las economías nacionales, lo cual arrastra cambios institucionales que se alejan de los sistemas de economía centralizada.

En cualquier caso es preciso, antes de proceder a la reestructuración, evaluar el entorno del puerto e identificar las medidas necesarias y sus posibilidades de implantación. El tipo de reforma a desarrollar dependerá de las condiciones locales, pues no siempre se obtendrán resultados positivos de la reforma aplicada, si no se tienen en cuenta las distintas situaciones de partida.

El transporte marítimo, estrechamente relacionado con el sector portuario, ha demandado y seguirá generando una serie de transformaciones en los puertos, cuyo origen se encuentra en los múltiples cambios tecnológicos producidos en los medios y sistemas de transportes y en el incremento del comercio global. La industria portuaria ha tenido que desarrollar infraestructura, procesos, equipos y tecnología especializada para la manipulación de las mercancías tales como terminales dedicados, grúas de muelles y patios, tecnologías de información, adecuando lo existente o desarrollando nuevas facilidades para adecuarse a las

²¹ Astudillo, Rodrigo. La Seguridad Marítima en el Comercio Internacional, Revista de Marina, edición Nº 1 de 2012.

nuevas demandas²². Junto a ello, siendo necesaria interfaz entre el transporte marítimo y el terrestre, los puertos y sus capacidades de producción deben ser cuidadosamente planificados y desarrollados.

2.3 Ley 19.542

En diciembre de 1997 fue publicada la ley 19.542 de Modernización del Sector Portuario Estatal, ley que eliminó la EMPORCHI, creó 10 Empresas Portuarias Estatales y abrió la posibilidad a los privados de administrar e invertir en los frentes de atraque, con el fin de asegurar la competencia interportuaria e incentivar la participación de un mayor número de operadores portuarios, requisitos mínimos para lograr un aumento en la eficiencia del sector. Las Empresas Portuarias son empresas del Estado que se rigen por normas de las Sociedades Anónimas, están administradas por un Directorio de exclusiva confianza del Presidente de la República, se relacionan con el Estado a través del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones y el control de su gestión lo lleva el Sistema de Empresas Públicas (SEP).

Estas características y los principios de autonomía, igualdad financiera, tributaria, laboral, de auditoría y control, les permite funcionar en forma similar a las empresas privadas, permitiendo una competencia de igual a igual entre ambos

²² Astudillo, Rodrigo. La Seguridad Marítima en el Comercio Internacional, Revista de Marina, edición N° 1 de 2012.

sectores. Estas empresas deben autofinanciarse, sus presupuestos deben ser aprobados por el Ministerio de Economía, deben pagar impuestos de 16,5% más un sobreimpuesto de 40% sobre las utilidades, y la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda puede solicitarles que entreguen sus utilidades al Tesoro Nacional. La ley establece un esquema multi operador para la operación de los diferentes frentes de atraque, que podrá ser modificado y transformado a mono operador, a través de una licitación pública, en caso de:

- Existir en los puertos y terminales de la región otro frente de atraque capaz de atender a la misma nave, o el directorio contar con un informe positivo de la Comisión Preventiva Central.
- Que el concesionario del frente de atraque se encuentre relacionado con otros concesionarios ubicados en un puerto estatal de la región que sirva a la máxima nave de diseño, en los términos que señala la ley 18.045 sobre el Mercado de Valores y en conformidad a las condiciones que haya fijado previamente la Comisión Preventiva.

El 1° de enero del 2000, los consorcios “Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A”, “Puerto Panul S.A.”, “San Antonio Terminal Internacional S.A.” y “San Vicente Terminal Internacional S.A.” asumieron la gestión de sus respectivas concesiones, en julio del mismo año “Iquique Terminal Internacional S.A” asumió la de Iquique,

el año 2003 “Antofagasta Terminal Internacional S.A.” asumió la de Antofagasta y a fines del 2004 “Consortio Portuario Arica” asumió la de Arica.

Con el proceso de Concesión de los Puertos Públicos, el Estado de Chile ha logrado reducir en 30% aprox. las tarifas, además ha aumentado en un 100% la eficiencia de los terminales y ha generado una inyección de recursos al país por US\$ 270 millones²³.

2.4 Productividad y competitividad portuaria

La medición de la productividad es necesaria para el desarrollo de cualquier actividad económica. Desde el punto de vista conceptual, la productividad se puede definir como una mejora del proceso productivo o desde el punto de vista matemático como la razón entre la producción total y la suma de todos los factores productivos (insumos) que afectan esa producción²⁴, que se define como:

$$\text{Productividad} = Q \text{ producida} / \Sigma \text{ factores productivos}$$

En este sentido cabe preguntarse ¿cómo se mide de forma objetiva la productividad? La determinación de indicadores de productividad juega un papel importante en el desarrollo de cualquier empresa o institución. Los indicadores de productividad desempeñan un papel esencial en la evaluación de la producción

²³ Dirección de Obras Portuarias MOP. Sistema Portuario de Chile. (www.mop.cl) 2010

²⁴ Krajewski, Lee. Administración de Operaciones. Pearson, 2008

porque pueden definir no solamente el estado actual de los procesos sino que además son útiles para proyectar el futuro de los mismos.

En los puertos, los indicadores de productividad juegan un rol importante en el desarrollo de sus actividades. Estos indicadores se construyen según los intereses o la perspectiva de quienes los utilizan. Pueden tratarse del punto de vista del estibador u operador portuario que provee servicios, de la línea naviera que es cliente de ellos o de la autoridad portuaria que busca aumentar el tráfico, la competencia y la calidad del servicio en el puerto. Por lo general los puertos utilizan un número limitado de indicadores de desempeño de sus actividades.

Algunos estudios sobre indicadores portuarios presentan propuestas bien desarrolladas que permiten medir y comparar productividad intra-puerto e inter-puerto. Para medir productividad en un nivel intra-puerto se propone comparar los rendimientos reales de un puerto con sus rendimientos máximos posibles. Sin embargo, la forma más generalizada y tradicional de medir productividad portuaria ha sido en términos de TEUs o de volumen de carga en toneladas movilizadas. Detrás de esta medida está el concepto que los puertos buscan maximizar la transferencia de carga y que la capacidad de manipulación de la carga de un puerto depende de su productividad.

Los indicadores portuarios se han clasificado en dos categorías: financiera y operacional. Para intentar superar las desventajas de controlar múltiples

indicadores, algunos estudios han desarrollado modelos con indicadores únicos de funcionamiento. También señalan que, al analizar los indicadores tradicionales, se concluye que éstos revelan un acercamiento parcial a la productividad, más que dar una medida total sobre la productividad de los recursos empleados. El concepto de definir un indicador total de productividad portuaria que refleje en un solo índice la productividad total del puerto ha sido sugerido por varios autores. En este sentido, se ha desarrollado indicadores tales como el costo medio de transferencia de carga por dólar, “precio sombra” o “costo hundido” que cumple el requisito señalado, un índice de costo unitario que refleja el costo medio que afectan el paso de la carga por el puerto, y la construcción de un índice total a partir de los índices de productividad parciales.

El funcionamiento portuario poco eficiente afecta el costo de importar y de exportar productos, impactando negativamente en la competitividad de un país. En un puerto ineficiente, y por lo tanto en una cadena logística portuaria ineficiente debe desarrollarse prontamente una completa redefinición de sus procesos y operaciones. Cualquier forma de pérdida, defectos en la calidad y congestión deberá ser identificada rápidamente. Después de que un puerto haya realizado algún proceso de reconversión mediante el ajuste de sus procesos deberá realizar continuas comparaciones de sus resultados para verificar si están alcanzadas las metas esperadas previamente.

La productividad de un puerto se mide generalmente en términos del tiempo de servicio de una nave, la velocidad de transferencia y el tiempo de permanencia de la carga en el puerto. La gerencia también desea saber si sus activos se están utilizando en forma intensiva, tanto como sea posible. Los indicadores que se aplican para ello generalmente se refieren al tonelaje transferido por la nave en el puerto y el volumen de carga transferido puesto que los servicios portuarios en lo principal se prestan a las naves y a la carga.

Sin embargo, recientemente, el foco al medir productividad en una terminal portuaria está en dos indicadores centrales, la interface con el transporte terrestre y la interface con la nave, determinados en función del tiempo en la terminal de los camiones y la tasa de contenedores por hora de descarga o carga de la nave. Para las instalaciones portuarias los indicadores pueden agruparse en 4 áreas fundamentales como Operaciones, Productividad de activos, Financieros y Tiempos²⁵.

a.- **Indicadores operacionales:** Las medidas principales de productividad de la nave en puerto son el tiempo que le toma a la nave, todas las operaciones en el puerto y el tonelaje transferido por hora o día de la nave. El tiempo de la nave en puerto no es relevante, pues la estadía de una nave está determinada por el volumen de carga, las instalaciones disponibles y la composición de la carga. Es

²⁵ Astudillo, Rodrigo. Indicadores de productividad para la industria portuaria en Chile. Revista de Marina, edición N° 4 de 2014.

necesario desagregar los tiempos de las naves en puerto según las categorías posibles, es decir, tanqueros, granel, contenedores y carga general, y subdividir éstos tráficos en naves de cabotaje y comercio internacional.

b.- **Productividad de activos:** La productividad del uso de activos se mide en lo referente al tonelaje de las naves que operan en un puerto y/o al tonelaje del cargo manejado. Puesto que los activos principales de un puerto son sus muelles, es importante medir la productividad de los muelles en los términos de la transferencia manejada por muelle. La transferencia por muelle, por lo tanto, es el tonelaje total de la carga manejada a través de un muelle. La mayoría de los puertos obtienen una productividad media por muelle dividiendo el tonelaje total manejado en los muelles con el número de los muelles disponibles en el puerto. La productividad en el muelle también se mide en términos del tonelaje manejado por cada metro lineal de muelle.

c.- **Indicadores financieros:** Además de los indicadores que se pueden determinar a partir de los estados financieros como Balance, Estado de Resultado, entre otros, un puerto puede relacionar sus ingresos y gastos operacionales con el registro grueso o neto de la nave y el tonelaje total de carga manejado en el puerto. El mérito de relacionar el ingreso, gasto o el margen operacional con el tonelaje embarcado o el tonelaje manipulado es el denominador común que opera para el propósito de comparación.

d.- **Tiempos:** Esta categoría se puede subdividir en 2 usos de tiempo como son el tiempo de la nave y el tiempo de uso de las grúas. El tiempo de la nave corresponde a el tiempo transcurrido entre el primer trabajador que sube a la nave y el último trabajador que sale de esta se denomina tiempo de trabajo o en operación, pero se excluyen los atrasos no operacionales como catástrofes naturales, paros de la industria o cuando la manipulación del contenedor o carga fraccionada requieren intervención manual tales como el de cadenas u otro elemento de manipulación. Por otro lado el tiempo grueso o bruto de la grúa es el número total de horas durante las cuales se ha asignado la grúa, independiente de los atrasos como interrupciones, atrasos en la operación o factores externos tales como lluvia o interrupciones a causa de la nave. El tiempo efectivo de la grúa es una aproximación del tiempo en que las grúas operan efectivamente en la nave. Algunas líneas navieras no aceptan como deducciones, ciertos tiempos de operación de la grúa²⁶.

El uso más extensivo de naves de contenedores de mayor tamaño, con mayores requerimientos de servicios, está aumentando las operaciones en los terminales más especializados del país. En general, en los terminales chilenos se observan tendencias similares en los indicadores de productividad respecto de otros puertos y regiones del mundo. Algunos puertos de América latina, con volúmenes de tráfico significativos presentan productividades superiores a las observadas en

²⁶ Astudillo, Rodrigo. Indicadores de productividad para la industria portuaria en Chile. Revista de Marina, edición N° 4 de 2014.

puertos más desarrollados. Varios terminales de la región están aplicando las mismas tecnologías que sus similares en Europa, con resultados incluso aún más productivos.

La mayor escasez de recursos e infraestructura e incentivos económicos apropiados en aplicación en la región pueden explicar esta la mayor eficiencia. Es claro que la productividad en los terminales de contenedores puede mejorar con un uso más intensivo de la tecnología existente, por ejemplo grúas automatizadas y softwares avanzados para reducir el trabajo y la capacidad ociosa de las instalaciones portuarias.

2.5 Código del trabajo (DFL 1)

El DFL 1 modificado el año 2002, establece que el marco legal por el cual los trabajadores rigen sus relaciones con sus empleadores. En el caso de los trabajadores portuarios estos se definen en leyes complementarias como la Ley 20.773 que modifica el Código del trabajo y la Ley de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales en materia de trabajo portuario como “todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos como en los recintos portuarios. Esas funciones y faenas sólo podrán ser realizadas por trabajadores portuarios permanentes, por

trabajadores que estén en un convenio de provisión de puestos de trabajo y por trabajadores eventuales”.

En este sentido estos trabajadores se les reconoce el derecho a sindicalización tal como lo establece el Libro III del DFL1 en su artículo 212 “Reconócese a los trabajadores del sector privado y de las empresas del Estado, cualquiera sea su naturaleza jurídica, el derecho de constituir, sin autorización previa, las organizaciones sindicales que estimen convenientes, con la sola condición de sujetarse a la ley y a los estatutos de las mismas”. En la misma legislación se establecen las características de estas organizaciones sindicales como en el artículo 216 “Las organizaciones sindicales se constituirán y denominarán en consideración a los trabajadores que afilien. Podrán, entre otras, constituirse las siguientes:

- a) Sindicato de empresa: es aquel que agrupa a trabajadores de una misma empresa.
- b) Sindicato interempresa: es aquel que agrupa a trabajadores de dos o más empleadores distintos
- c) Sindicato de trabajadores independientes: es aquel que agrupa a trabajadores que no dependen de empleador alguno.
- d) Sindicato de trabajadores eventuales o transitorios: es aquel constituido por trabajadores que realizan labores bajo dependencia o subordinación en períodos cíclicos o intermitentes.

Los trabajadores indistinto del tipo de organización sindical al cual este afiliados, poseen el derecho de negociar de forma colectiva con su empleador y de eventualmente y de no ser satisfactoria la negociación, entonces pueden votar y acordar la huelga de conformidad a lo que establece el artículo 371 “En las negociaciones colectivas a que se refiere el Capítulo II del Título II de este Libro, los trabajadores de cada empresa involucrados en la negociación deberán pronunciarse por aceptar la última oferta del empleador que le fuere aplicable o declarar la huelga, la que de aprobarse y hacerse efectiva sólo afectará a los trabajadores involucrados en la negociación en dicha empresa”. En el mismo cuerpo legal en su artículo 374 se establece que “Acordada la huelga, ésta deberá hacerse efectiva al inicio de la respectiva jornada del tercer día siguiente a la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse, por acuerdo entre las partes, por otros diez días.

CAPITULO III

ANÁLISIS DE LAS CAUSAS E IMPACTO ECONÓMICO DE LOS PAROS PORTUARIOS EN SAN ANTONIO Y VALPARAÍSO, PERIODO 2010-2014

La Región de Valparaíso está ubicada en la zona central de Chile, al norte limita con la Región de Coquimbo, al sudeste con la Región Metropolitana y en su extremo sur con la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins; en los límites este y oeste se encuentra referenciada por el límite nacional con Argentina ubicado en el gran macizo de la Cordillera de Los Andes y por el Océano Pacífico, respectivamente.

Es una de las regiones más importantes en diversos aspectos. En sus límites acoge una de las áreas urbanas más importantes del país: la conurbación Valparaíso-Viña del Mar. Además de ello, la región posee dos importantes puertos de descarga y embarque de diversos tipos de productos, puertos que poseen un importante índice de transferencia de carga: Valparaíso y San Antonio.

Cuadro N°1 – Transferencia de carga 2014 – Puertos de Valparaíso y San Antonio.

Porcentaje Transferencia Carga General por Puertos Regionales 2014 (San Antonio / Puerto Valparaíso).
<ul style="list-style-type: none">• Puerto Valparaíso Transfirió 11.080.861 toneladas Participación 49%• Puerto San Antonio Transfirió 11.554.300 toneladas Participación 51%• Total de carga transferida por la región VAP+SAI 22.635.161 toneladas
Porcentaje Transferencia Puertos Regionales por Terminales Concesionados 2014 (STI / TPS)
<ul style="list-style-type: none">• Terminal TPS transfirió 9.594.807 toneladas 87% de participación• Terminal STI transfirió 10.625.102 toneladas 92% de participación
Porcentaje Transferencia por terminal Puerto Valparaíso 2014 (TPS / T2-TCVAL)
<ul style="list-style-type: none">• Terminal TPS 9.594.807 87% de participación• T2/TCVAL 1.486.054 13% de participación

Fuente: Memoria Empresa Portuaria de Valparaíso, 2014.

3.1 Empresa Puerto Valparaíso (EPV)

Durante un largo período, la administración de los puertos estuvo a cargo de diversos organismos del Estado, hasta que el 6 de abril de 1960 se creó la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), entidad fiscal que asumió su explotación y administración. En la década de 1980 se inició un proceso modernizador que se tradujo en la construcción de nuevas explanadas, compra de equipamiento e incorporación del sector privado a las operaciones de movimiento de carga. El terremoto ocurrido el 3 de marzo de 1985 afectó seriamente este proceso, y la reparación de las instalaciones dañadas terminó en enero de 1999.

El 31 de enero de 1998, luego de publicada la ley 19.542 de modernización del sector portuario, se constituyó legalmente la actual Empresa Portuaria Valparaíso (EPV).

A fines de 1999 se resolvió la licitación del primer frente de atraque, compuesto por los sitios 1, 2, 3, 4 y 5, donde se concentra cerca del 80% del movimiento de carga. El proceso terminó con la adjudicación por 20 años, que se pueden ampliar a 30, al consorcio chileno alemán formado por Inversiones Cosmos, perteneciente al grupo naviero Von Appen, y Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA). Este consorcio formó una sociedad denominada Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS), que comenzó a operar dicho terminal el 1 de enero de 2000. Por su parte, EPV continúa administrando los sitios 6, 7 y 8, ubicados en el espigón, que movilizan el 20% restante de la carga, y los sitios 9 y 10, hoy convertidos en el Paseo Muelle Barón.

La Empresa Portuaria Valparaíso cuenta además con un terminal de pasajeros (VTP), que entró en operación el 1 de diciembre del 2002, a manos de la sociedad formada por AGUNSA y TESCO S.A, cuyos servicios consideran el desarrollo, mantención y explotación del edificio terminal.

Este puerto actualmente cuenta con ocho sitios de atraque distribuidos en dos terminales; el Terminal 1 conformado por los sitios N°1, 2, 3, 4 y 5, que hoy en día es operado por la concesionaria Terminal Pacifico Sur S.A, TPS, y el Terminal 2

con los sitios N°6, 7 y 8 concesionado a OHL Concesiones Chile S.A. Los ocho sitios de atraque están emplazados en una dársena artificial protegida por un molo, la cual se inicia desde la Punta Duprat, internándose en dirección NE hasta una distancia de 300 metros y continúa en dirección SE en una longitud de 700 metros. Los sitios N° 1, 2 y 3 conforman un frente de atraque de 620 mts. de longitud y los sitios N°4 y 5 otro frente de 383 metros. Adicionalmente, el puerto cuenta con una longitud aproximada de 1.000 metros de malecones con profundidades de hasta 4 metros para embarcaciones menores, de los cuales 215 metros corresponden al Muelle Prat y el resto se sitúa en el sector Costanera al oriente del Espigón.

Actualmente EPV cuenta con una superficie de 10.800 m² conformada por almacenes para depositar carga en forma cubierta y 18,2 hectáreas de áreas de respaldo de los terminales. Además cuenta con otras 10 hectáreas de terrenos localizados en los sectores de Costanera y Barón. Por otro lado, EPV cuenta con un antepuerto terrestre denominado Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL), donde se encuentra en operación la zona de actividades obligatorias que comprende todas aquellas actividades de fiscalización que requiere la carga. El área total de la ZEAL es de 37 hectáreas, de las cuales 17 de ellas están dedicadas a la zona de actividades obligatorias, 18 hectáreas a una zona de servicios especiales y 12 hectáreas a una zona de ampliación futura.

La capacidad del Puerto de Valparaíso es la segunda más grande a nivel nacional de los puertos públicos del país. La carga transferida en el período fluctuó entre los 7,7 y 10,3 (MMton/año) con un máximo en 2013. Entre los años 2007 y 2014, Valparaíso transfirió en promedio 9,3 (MMton/ año), las que dentro del sistema portuario estatal representan un 21,4% del total nacional y un 36,7% de la macrozona central. (Ver Anexo 10)

Cuadro N°2 - Transferencia de carga 2008-2014 Puerto Valparaíso

Tabla transferencia histórica Puerto de Valparaíso							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Exportaciones	5.590	4.476	4.913	5.164	4.815	4.531	4.982
Var.Exportaciones	6,00%	-19,93%	9,76%	5,11%	-6,76%	-5,90%	9,95%
Importaciones	4.321	3.163	4.721	5.054	5.221	5.461	5.597
Var.Importaciones	17,00%	-26,80%	49,26%	7,05%	3,30%	4,60%	2,49%
Comercio Exterior	9.911	7.639	9.634	10.218	10.036	9.992	10.579
Var.Comercio Exterior	10,60%	-22,92%	26,12%	6,06%	-1,78%	-0,44%	5,87%

Fuente: Memoria 2014 Empresa Puerto Valparaíso

De esta carga, un 53% correspondió a exportación, un 46% a importación y menos del 1% a cabotaje. Predomina en este puerto la transferencia de contenedores con un 87% de promedio en el período, correspondiendo el 13% restante a carga fraccionada. La capacidad instalada nominal para Puerto Valparaíso se estima en

12,3 (MMton/año). Por su parte, de acuerdo a la proyección de demanda al año 2030 se triplicaría la carga transferida en 2012, superando las 27,4 (MMton). Así, se produciría un déficit de capacidad a partir del año 2015.

3.2 Empresa Portuaria San Antonio (EPSA)

La Empresa Portuaria San Antonio es una empresa autónoma del Estado, creada por ley en diciembre de 1997, cuyo objeto es la administración, conservación y desarrollo de la actividad marítimo-portuaria del Puerto de San Antonio. Una vez que la empresa inició su ejercicio el 31 de enero de 1998, su tarea inicial fué la licitación de dos terminales al interior del Puerto, con el objeto de promover e incorporar inversión y gestión privada.

Entre los años 2007 y 2014, San Antonio transfirió en promedio 13,5 (MMton), las cuales corresponden a un 29,7% del total nacional y un 60,5% de la macrozona central, dentro del sistema portuario estatal. Al igual que en Valparaíso, en este puerto predomina principalmente la transferencia de contenedores (56%). En contraste, las diferencias están dadas por: San Antonio moviliza mayoritariamente carga de importación (57% del total), moviliza carga de cabotaje (15%) y transfiere gráneles (34%). (Ver Anexo 11)

Cuadro N°3 - Transferencia de carga – 2012-2014 Puerto San Antonio

Transferencia de carga por operación años 2012 - 2014 (cifras en toneladas)						
OPERACIÓN	AÑO 2012	% PARTICIP.	AÑO 2013	% PARTICIP.	AÑO 2014	% PARTICIP.
Importación	9.744.738	58,40 %	10.205.704	58,50 %	9.617.852	59,50%
Exportación	4.867.609	29,20%	5.293.113	30,30%	4.502.827	27,80%
Cabotaje	1.545.357	9,30%	1.526.347	8,70%	1.518.672	9,40%
Tránsito	251.232	1,50%	202.783	1,20%	345.233	2,10%
Falsos	268.479	1,60%	218.200	1,30%	191.452	1,20%
Total	16.677.415	100%	17.446.146	100%	16.176.037	100%

Fuente: Memoria 2014 Empresa Puerto San Antonio

3.3 Trabajadores Portuarios y sus Sindicatos

Según la Ley Chilena, las funciones y faenas dentro de los recintos portuarios deben ser realizadas por trabajadores portuarios. Para efectos de formación el trabajador deberá efectuar un curso básico de seguridad en faenas portuarias en un Organismo Técnico de Ejecución, autorizado por el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo. Dichos trabajadores portuarios se agrupan en organizaciones llamadas Sindicatos.

Tanto en Valparaíso como en San Antonio, los trabajadores están agrupados en estos sindicatos, siendo los más importantes, para la localidad de Valparaíso la confederación de Trabajadores Portuarios y Estibadores de Chile "COTRAPORCHI", organismo que agrupa a trabajadores de Arica a Punta Arenas

y al 80% de los trabajadores portuarios de Valparaíso, siendo una de sus sucursales más fuerte la de dicha ciudad, la cual está presidida por el Sr. Sergio Baeza, actualmente éste sindicato está conformado por alrededor de 3.200 trabajadores a nivel nacional y 400 a nivel local , los que trabajan repartidos en los 2 terminales portuarios que conforman Valparaíso.

El Código del Trabajo regula en forma especial las condiciones laborales del trabajador portuario, estableciéndolo como un trabajo continuo, y con contratos diarios, dado el carácter eventual de los trabajadores. Las condiciones de remuneraciones son bastante favorables en términos comparativos, sólo superadas por las del sector minero. La posibilidad de establecer contratos indefinidos no sólo significaría un importante aumento de costos para una actividad fuertemente cíclica, con *peaks* de actividad incluso dentro de un mismo día, sino que tampoco sería una aspiración de los trabajadores, que tienen el beneficio de una gran flexibilidad laboral. Es factible explorar en todo caso, mejorías de algunas condiciones contractuales y laborales.

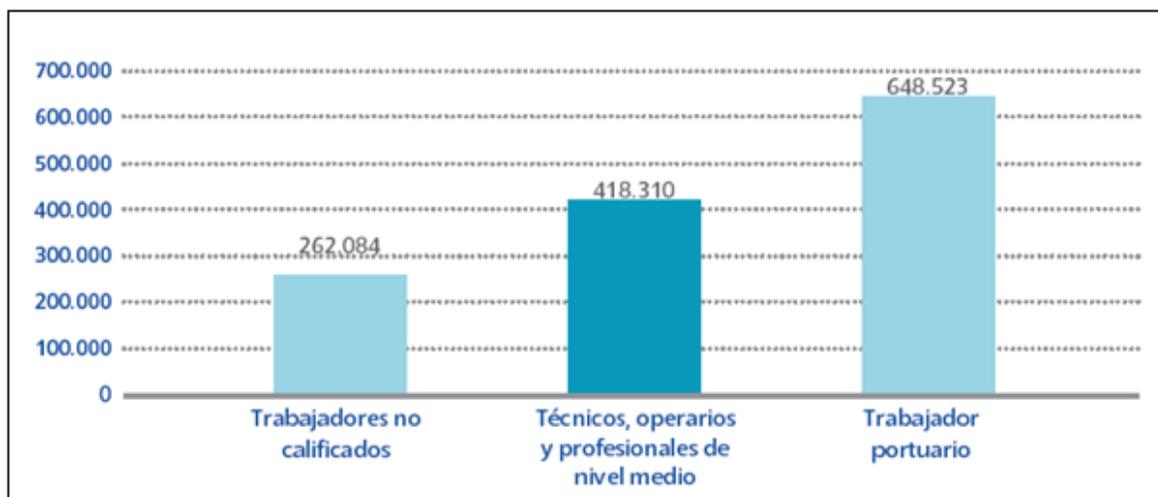
Los avances tecnológicos y las inversiones en equipamiento hacen que los trabajadores portuarios sean mayoritariamente técnicos especializados, aunque frecuentemente son vistos como operarios no calificados. En el Gráfico N°1, se compara el ingreso de la ocupación principal de los trabajadores portuarios y el de oficios similares en seis comunas del país, todas de importante actividad portuaria

(Arica, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Coronel y Talcahuano)²⁷. Los resultados de este análisis muestran en aquel gráfico, que los trabajadores portuarios tienen un ingreso 50% superior al de técnicos afines y más de un 100% superior que el de trabajadores sin calificación en estas comunas.

Esta realidad es resultado del proceso de modernización portuaria que ha tenido nuestro país como consecuencia de las reformas de fines de los 90, que generaron las condiciones institucionales para la inversión privada en los puertos estatales y crearon un ambiente de competencia en el sector. En este escenario se puede señalar que el camino para mejorar el ingreso de trabajadores está directamente vinculado a los aumentos de productividad y a la modernización de la actividad portuaria de nuestro país.

²⁷ Los oficios afines, seleccionados de la encuesta CASEN 2011 son: técnicos y profesionales de nivel medio; oficial, operarios y artesanos de artes mecánicas; y operadores de instalaciones y maquinarias y montadores. Se excluye a los trabajadores no calificados. Los ingresos son líquidos y actualizados a enero de 2015 utilizando el Índice de Remuneraciones Nominales del INE. (CAMPORT, Desafíos para la conectividad para el comercio exterior, 2015)

Gráfico N°1 - Ingreso promedio del trabajador portuario y de oficios afines



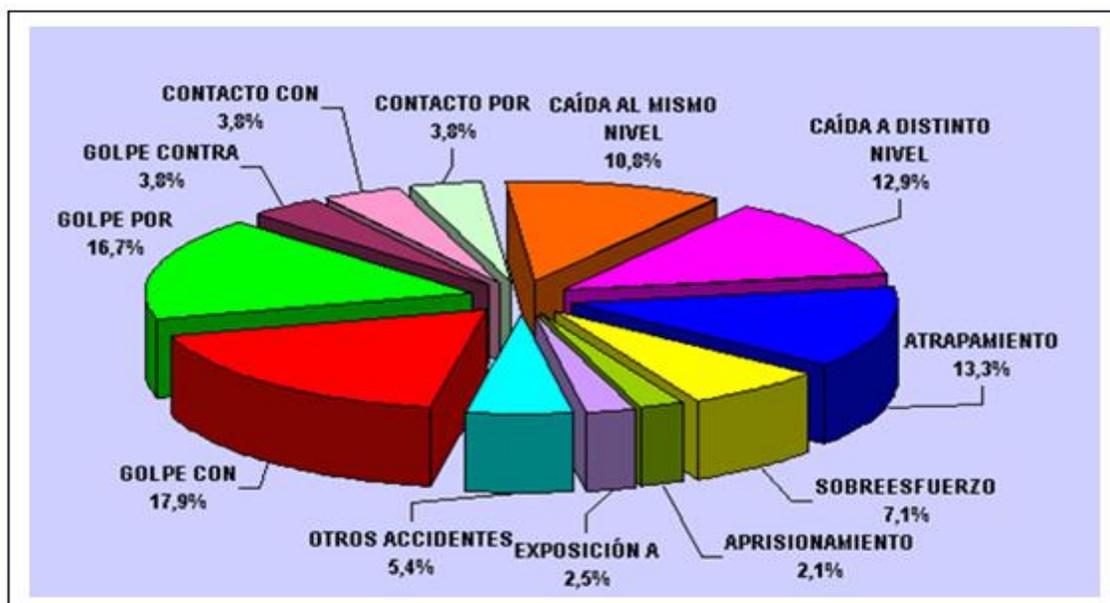
Fuentes: Encuesta CASEN para las dos primeras columnas, utilizando la variable de “ingreso de la Ocupación principal”; y Cámara Marítima y Portuaria para la tercera columna. Valores de enero de 2015 / NOTA: Basado en jornada mensual de 24 turnos e incorporando las deducciones equivalentes de feriados anual (CAMPORT, Desafíos para la conectividad para el comercio exterior, 2015)

Una práctica incongruente respecto a un régimen profesional y moderno en el trabajo portuario es el caso de la “nombrada”, en que el sindicato portuario designa a los trabajadores que se integran a las distintas faenas, con el único requisito de poseer el permiso de habilitación que entrega la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, DIRECTEMAR (“tarjeta roja”). Esta práctica no se condice con el derecho de los empleadores de seleccionar a sus trabajadores y organizar las faenas, lo que hace difícil establecer competencias laborales más avanzadas, contrasta con las recomendaciones sobre seguridad en

los puertos y extiende las demandas de los trabajadores hacia grupos que sólo tienen concurrencias ocasionales a las faenas.

Las demandas sindicales a menudo apuntan a condiciones inaceptables para la empresa, como el control de la contratación y de la faena. Muchas otras se enfocan a temas que están fuera del ámbito de las empresas, como cambios legales en previsión, jubilación y otros. La mejoría en las condiciones laborales que han tenido los trabajadores portuarios en estos años no sólo se refleja en un comportamiento favorable de las remuneraciones, sino también en una fuerte caída de la accidentabilidad. En 1997, se produjeron 96 accidentes por cada millón de toneladas movilizado, cifra que cayó a 10,1 accidentes en 2012. (Ver anexo 1)

Gráfico N°2 - Accidentes de trabajadores portuarios según tipo de accidente



Fuente: Instituto de Seguridad del Trabajo, IST (www.ist.cl)

3.4 Causales de los paros portuarios en Chile

En el último tiempo las relaciones laborales en los puertos han mostrado condiciones que pueden ser perjudiciales para los objetivos de modernización y desarrollo portuario para un país que desea insertarse competitivamente en el concierto internacional. En general, las relaciones laborales han estado marcadas por altos niveles de conflictividad, dificultando en algunas ocasiones la entrega de servicios de calidad a los distintos usuarios del sistema. Este hecho no ayuda a la confiabilidad que debe tener la conectividad del país con el resto del mundo y la imagen de Chile como un exportador eficiente, con costos competitivos para las actividades de exportación y para los consumidores finales.

Este ambiente de conflictividad involucra no sólo los trabajadores y las empresas del sector, sino también a los gobiernos. Parte de las demandas de los trabajadores han sido dirigidas contra el Estado, en busca de mitigaciones, de correcciones de situaciones de “incerteza jurídica” en el régimen laboral portuario y de otras aspiraciones que van más allá del ámbito de responsabilidad de la empresa. Por esta razón, la opción de los gobiernos de limitarse a un rol de mediación ha sido poco efectiva.

Por su parte, la opinión pública ha adherido a las demandas de los trabajadores, las que sintonizan con una tendencia de la sociedad hacia el reconocimiento de nuevos derechos sociales, sin apreciar los avances en las condiciones de trabajo

en el sector y los costos económicos y sociales de la conflictividad. En estas condiciones, la necesaria legitimidad social del régimen laboral portuario se ha deteriorado.

Respecto a las relaciones laborales en el sector portuario, estas muestran además avances significativos en diversos ámbitos, como son la certificación de competencias, la capacitación y la seguridad en el trabajo. Sin embargo en todas estas materias hay nuevos requerimientos tecnológicos y sociales que hacen indispensable reforzar los esfuerzos que hacen las empresas. Por otro lado, la diversidad de sistemas de organización del trabajo portuario y las distintas realidades que enfrenta cada puerto, hace necesario que el régimen laboral posea flexibilidad. Por ejemplo, un tercio de los puertos del país, que realizan comercio exterior pasan la mitad del tiempo sin actividad de transferencia de carga, lo cual es relevante en los puertos medianos y pequeños.

Desde diciembre de 2010 comienza a configurarse un conflicto que llevaría a la paralización de la mayoría de los puertos del país. La causa central radicó en la exigencia realizada por parte de los trabajadores para el pago retroactivo de media hora de colación que no fué cancelado en el periodo entre enero 2005 y marzo de 2013. (Ver anexo 2)

Se inicia un paro en diferentes puertos que se extendería mayoritariamente desde principios de enero hasta el 25 del mismo mes, día en que, tras intensas

negociaciones, el Gobierno logra un protocolo de acuerdo con 26 dirigentes de los puertos. El acuerdo consistió en la entrega de un bono portuario a los trabajadores afectados por la no cancelación de la media hora de colación y uno por término de conflicto, además de la reintegración de los trabajadores desvinculados de sus empresas durante la paralización. Como consecuencia del paro que se produjo en plena temporada de exportación de frutas, Fedefruta, informó que solo la paralización de San Antonio provocó pérdidas semanales de hasta US\$ 40 millones. Mientras que Bolivia, acusó la pérdida en US\$ 30 millones producto del paro en el puerto de Iquique.

Ya durante el Gobierno de Michelle Bachelet y como consecuencia de la huelga, el Congreso despacharía en agosto la denominada “Ley Corta de Puertos” que reconoce el derecho irrenunciable a descanso para colación de media hora para los trabajadores portuarios en turnos de más de 4 horas y declara el 22 de septiembre como día del Trabajador Portuario. Además, entrega por única vez un beneficio económico por concepto de descanso para colación no otorgado, según turnos realizados entre los años 2005 y 2012 y la cual ha sido la principal causal de paralizaciones y movilizaciones por parte de los trabajadores principalmente del puerto de San Antonio y también de Valparaíso.

Entre sus puntos principales, la llamada Ley Corta de Puertos, que modifica el Código del Trabajo y la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, en materia de trabajo portuario, faculta a la Dirección del Trabajo

para coordinar con la autoridad marítima un sistema de control y protección de la labor realizada por los trabajadores portuarios, a quienes se les otorga el derecho irrenunciable a descansar media hora –en forma simultánea o alternadamente- en los turnos de más de cuatro horas, siendo responsabilidad de los empleadores mantener instalaciones adecuadas para ello.

Establece además, la obligación de constituir Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en los puertos, crear un Fondo de Modernización Portuaria que se extinguirá el año 2018, instituir un aporte a beneficio fiscal que contribuirá al mencionado Fondo y otorgar, por una sola vez, a los trabajadores portuarios que cumplan determinados requisitos un beneficio en dinero, que será pagado al entrar en vigencia el reglamento del aporte a beneficio fiscal.

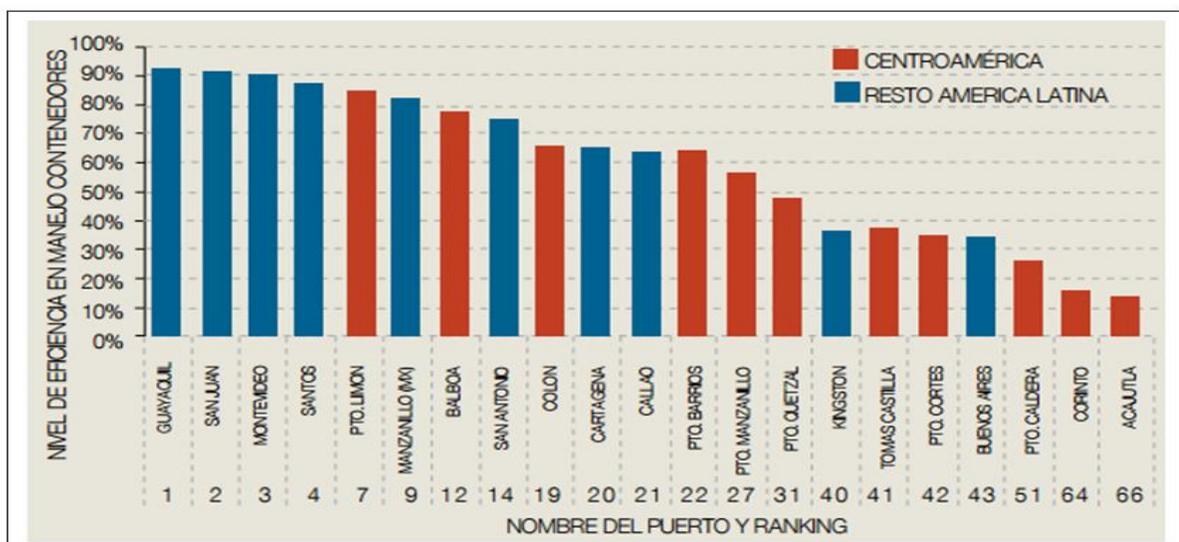
Pero los trabajadores plantean la presentación por parte del gobierno de una Ley larga, dado que consideran que la actual ley en discusión interviene indebidamente en la organización de las faenas portuarias, más allá del necesario resguardo de los derechos de los trabajadores y la seguridad portuaria. Este hecho se manifiesta en el congelamiento de los “horarios de los turnos vigentes”, que reduce, en los hechos, la jornada laboral a 42 horas semanales, restringiendo futuros acuerdos que podrían gestarse entre empleadores y trabajadores.

Se instala así una discriminación con el resto de los trabajadores del país, cuya jornada es de 45 horas semanales, lo que generaría una disminución grave en la

productividad, por lo que será necesario contar con más tiempo para realizar las mismas tareas y se tenderán a agotar las holguras de capacidad física que aún existen en el sector. Esta menor productividad se expresará inevitablemente en menor competitividad de las actividades productivas del país, especialmente de sus exportaciones y de los puertos.

Desde el punto de vista del impacto para las ciudades además de las alteraciones a el flujo de las ciudades debido a los cortes de calle y movilizaciones, los cuales afectan el orden público en las inmediaciones de las faenas portuarias, también hay una repercusión a la imagen de las empresas portuarias y su competitividad respecto a otros puertos a nivel latinoamericano.

Gráfico N°3 - Eficiencia portuaria en América Latina



Fuente: Unidad de economía LCSSD, Banco Mundial, 2012

En el caso de las movilizaciones realizadas en los últimos 4 años, por ejemplo, el puerto de San Antonio ha perdido competitividad respecto a otros puertos de Sudamérica y de centro América, donde la transferencia de carga en forma oportuna es crítica para competir. En el caso del puerto de Valparaíso, este no aparece en los principales rankings debido al bajo volumen de carga que ha movilizadado en los últimos 5 años, en desmedro del puerto de San Antonio, y donde las paralizaciones portuarias de los últimos años no han contribuido a la visibilidad y mejora de esta situación, además de los conflictos que han rodeado a este puerto como la construcción del Mall Barón y el desarrollo de la ampliación del Terminal 2 de este puerto.

3.5 Diferencias entre sindicatos de San Antonio y Valparaíso

Cuantitativamente existe una gran diferencia respecto a la cantidad de paros y movilizaciones llevadas a cabo durante los últimos 4 años respecto a los puertos de San Antonio y Valparaíso, ocurre que existen ciertas divisiones y diferencias de criterios entre los dirigentes de cada sindicato que existe en ambos puertos. Por ejemplo en enero de 2014, después de más de 20 días de paralización el Gobierno selló un protocolo de acuerdo con los portuarios de la Región del Biobío y el sur de Chile para retornar a las labores habituales, sin embargo, a pesar de ser invitados, los sindicatos de San Antonio no participaron del acuerdo, por lo que el principal puerto exportador de Chile seguía movilizadado. Esto deja de manifiesto

que al interior de la dirigencia portuaria se dejan ver una serie de diferencias a la hora de analizar el conflicto. Los sindicatos que firmaron el acuerdo invitaron a sus pares de San Antonio a sentarse a dialogar y a reconocer que el verdadero "enemigo" son los empresarios y no el Gobierno.

Efectivamente los sindicalistas de San Antonio tienen un enfoque diferente a lo que han planteado en el puerto de Valparaíso, dado que en San Antonio piensan en particular que el que tiene que responder es el Estado, pero quien tiene que responder es el empresariado. Hay un problema de visión, principalmente para enfrentar un tema en particular como es el pago retroactivo de la media hora de colación desde los años 2005 al 2013, en contraste con el pago total de la deuda por este concepto por parte de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), entonces comparativamente el puerto de Valparaíso ha adherido a una menor cantidad de paralizaciones, básicamente por tener zanjado uno de los principales focos de conflicto a diferencia del Puerto de San Antonio, quien aprovecha su posición dominante en lo que se refiere a la transferencia de cargas.

Respecto a las brechas en lo que se refiere a plegarse a una menor cantidad de paralizaciones por parte de los trabajadores del puerto de Valparaíso, existe una división interna entre los sindicalistas, al punto de plantear acusaciones de conflictos de interés como por ejemplo el planteamiento de Jaime Muñoz, presidente del Sindicato de Trabajadores Transitorios Marítimo Portuarios de Valparaíso (REMAPORT), quien planteó que la Coordinadora Marítimo Portuaria

de Valparaíso y en especial la COTRAPORCHI, que lidera Sergio Baeza, respecto de la exigencia de efectuar en el Terminal 1, la totalidad de los aforos o inspecciones fitosanitarias también conocidas como “cargas limpias”, denunciando que Baeza no tiene legitimidad para hablar por todos los portuarios de la ciudad, ya que el dirigente responde sólo a los intereses del concesionario del Terminal Pacífico Sur (TPS) propiedad del grupo Ultramar.

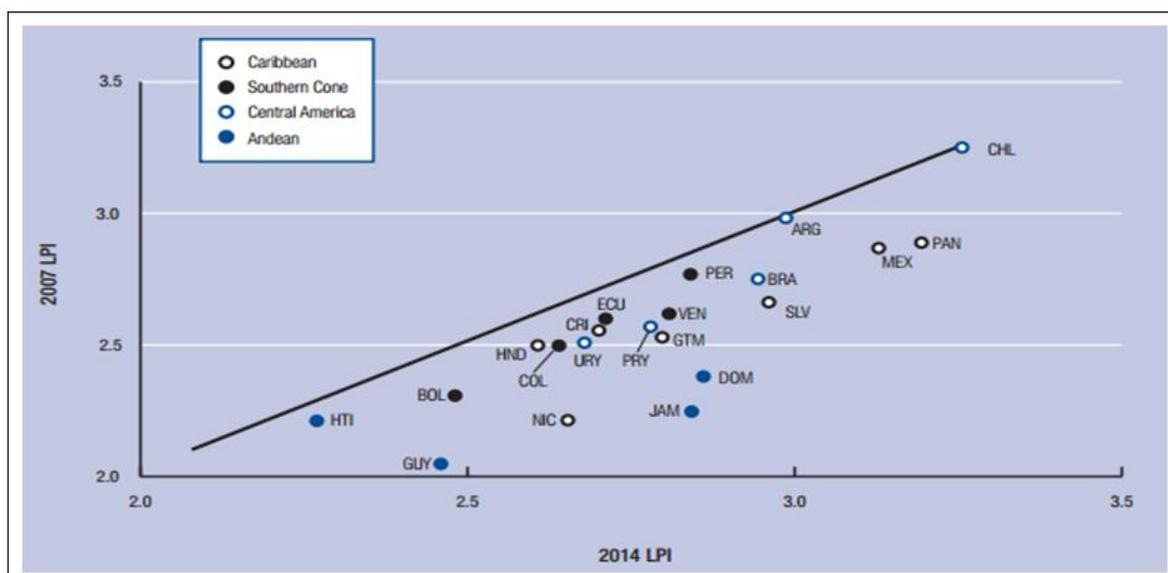
Por lo tanto la causal que se vislumbra es la gran cantidad de sindicatos y asociaciones que coexisten en el Puerto de Valparaíso y sus diferencias de opiniones y criterios, a diferencia del Puerto de San Antonio donde solo existe la Federación de Trabajadores Marítimos Portuarios de Costanera Espigón (FETRAPORTCES), por lo que la votación, organización y convocatoria para movilizarse y paralizar las fanas es algo más sencilla que lo que ocurre en el puerto de Valparaíso con las divisiones internas entre sus organizaciones sindicales y asociados.

3.6 Impactos económicos de las paralizaciones

Qué duda cabe que Chile tiene una vocación de apertura al exterior, que más allá de una buena política, es una necesidad de supervivencia. Una estrategia de desarrollo, con una situación geográfica desfavorable, pone al sistema portuario en el centro del éxito o fracaso, y este sector pasa a tener entonces una relevancia mucho mayor de la que se le suele otorgar en la discusión pública. (Ver anexo 5)

Un dato muy relevante a este respecto es que un 94% de la carga de nuestro comercio exterior se moviliza por la vía marítima, a pesar de que desde el punto de vista geográfico son muy pocos los lugares de costa que cuentan con condiciones naturales favorables para el desarrollo de esta actividad. Es importante considerar que la carga transportada creció un 80% en la última década, lo que habla también de la mejoría en eficiencia que se ha logrado²⁸.

Gráfico N°4 - Índice de Facilitación de Comercio 2014



Fuente: Global Enabling Trade Report. World Economic Forum. 2014

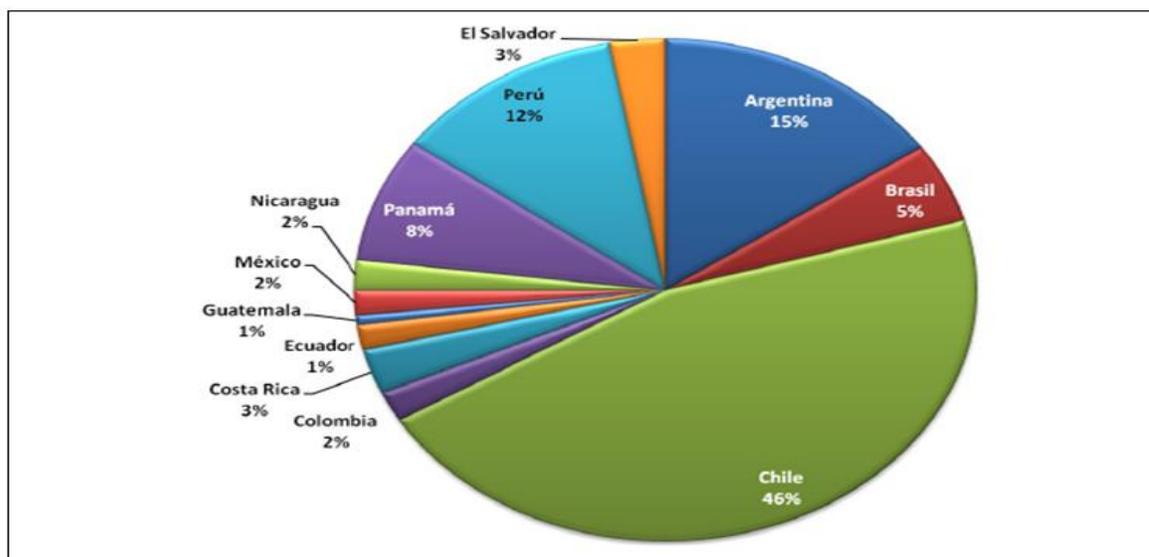
Este desarrollo ha sido posible producto de indicadores positivos de eficiencia y de costos, siendo hasta hace poco el tema portuario considerado como una ventaja competitiva de Chile. Nuestro país en 2012 aparecía como número uno en la

²⁸ No especificado, Future Scenarios, BIMCO, boletín internacional e informativo de transporte marítimo, boletín N° 2 de 2012. (www.bimco.com).

región en el Índice de Facilitación de Comercio del WEO, y 14 a nivel mundial. Mostraba también los menores costos logísticos como porcentaje del valor de los productos en la región, aunque superado en general por los países desarrollados, pero entre 2010 y enero de 2014 Chile representó un 46% de los días de huelga portuaria de toda la región, seguido muy de lejos por Argentina, que representó un 15% de los días de huelga.

Esta Situación que se da producto de conflictos laborales que además de estar fuera de la legalidad, han puesto en riesgo la viabilidad de todo el modelo de desarrollo del país. A nadie puede dejar indiferente la publicación de la CEPAL en febrero de 2014, respecto del negativo récord regional en términos de días de huelga portuaria.²⁹

Gráfico N°5 - Distribución de Huelga por Países



Fuente: USI, CEPAL, sobre la base de las publicaciones periódicas analizadas, Febrero 2014.

²⁹ http://www.cepal.org/perfil/noticias/noticias/5/52305/Boletin_febrero_2014_vsn_RS.pdf

Las paralizaciones de 2010 y 2012 se originaron como medida de protesta respecto a la denominada “Ley corta”, la cual persigue compensar a los trabajadores portuarios con algunos beneficios monetarios. Por otro lado, las paralizaciones que se vivieron en 2013 y principios de 2014 tuvieron su origen en la demanda por parte de los trabajadores del pago de media hora de colación. Legalmente esto no corresponde, ya que explícitamente la labor portuaria está definida por ley como un proceso continuo. Esto no significa en la práctica habitual que los trabajadores tengan una jornada ininterrumpida y sin descanso, sino que la labor diaria presenta altos y bajos que no necesariamente se ajustan a una paralización fija de labores durante media hora en la mitad de la jornada. Si se determinara esa paralización de actividades se generarían costos elevados, que atentarían en contra de la competitividad del sector externo, ya que finalmente este costo termina siendo incorporado en las tarifas portuarias.

Cuadro N°4 - Resumen Paros Portuarios en Valparaíso y San Antonio 2010-2014 y su impacto en ambas ciudades

Puerto	Fecha	Nº de días	Impacto
Valparaíso/San Antonio	Enero 2014	22 días	Pérdidas por semana fluctúan en 70 millones de dólares adicionales, que perjudica directamente a los productores y exportadores de frutas, existiendo también el riesgo de que 600 mil personas que trabajan en este rubro queden desempleadas.
San Antonio	Abril 2013	12 días	1.600 contenedores cargados con frutas retenidos que podría dejar sin trabajo a entre 100.000 y 300.000 personas, por la afectación de unas

			40.000 hectáreas.
San Antonio	Septiembre 2012	12 días	Más de un millón de dólares diarios en pérdidas. Imposibilidad de transferir contenedores a 15.000 en una semana, sin contar la imposibilidad de cargar el ácido sulfúrico de Codelco El Teniente y la imposibilidad de mover las cargas a granel que llegan y salen del puerto.
San Antonio	Diciembre 2010	40 días	3.200 vehículos que no han podido salir del terminal, la Empresa Portuaria de San Antonio cifró en US\$ 758 mil las pérdidas ocasionadas por la movilización hasta ahora. El impacto que tiene esta situación en las automotoras y representantes en Chile se hace sentir, sobre todo en una época como Diciembre, que es un mes muy fuerte, donde abundan las ofertas navideñas y también la llegada de nuevos modelos, algunos de ellos, presentados en el XI Salón del Automóvil, con mucha demanda.

Fuente: Elaboración propia en base a información de prensa entre los años 2010 y 2014

Debido a que aproximadamente un 90% del comercio exterior de nuestro país se realiza a través de vía marítima, los beneficios sociales de mantener una conectividad eficiente y expedita con el resto del mundo se aprecia cuando, por alguna razón, esta vía deja de estar disponible, lo que puede ocurrir precisamente en las paralizaciones portuarias. Una paralización en la cadena logística tiene un efecto significativo en la competitividad del conjunto de las actividades productivas, como se muestra en el siguiente cuadro.³⁰

³⁰ Publicación “Desafíos de la Conectividad para el comercio exterior” – Cámara Marítimo Portuaria de Chile, Abril 2015

Cuadro N°5 – Costo de un Paro Portuario (Millones de US\$)

	Paro 5 días	Paro 10 días	Paro 15 días	Paro 20 días
Costos almacenaje por retraso del embarque	1,1	6,1	17,8	38,9
Pérdida de valor exportaciones de perecibles (temporada alta)	12,9	47,4	102,6	163,0
Costo por retraso de las importaciones	3,1	11,3	24,6	43,1
Costos navieros	26,3	79,6	158,9	264,4
Total	43,4	144,5	303,9	509,3

Fuente: Desafíos de la Conectividad para el comercio exterior, Cámara Marítima y Portuaria de Chile, 2013.

Específicamente, una falta en la operación de los puertos afecta la actividad económica por diversas vías:

- Los bienes que están en proceso de embarque tienen un costo logístico (almacenamiento) y financiero adicional;
- Las exportaciones de perecibles tienen una pérdida de valor porque retrasan su llegada a los mercados de destino, sufren una merma proporcional al tiempo en que están detenidas y se afecta la estrategia de comercialización una vez que la paralización ha terminado;

- El costo para los importadores aumenta porque las mercaderías no llegan a tiempo a los consumidores; y,
- Se produce un costo adicional de los servicios navieros por las naves que están detenidas a la espera de embarcar exportaciones o desembarcar importaciones y por los altos costos en que deben incurrir los navieros para reposicionar sus naves en los itinerarios comprometidos.

Las estimaciones de estos costos en el caso de una paralización de 10 días alcanzan a US\$150 millones y en el caso de 20 días a US\$ 500 millones³¹. La incidencia final de estos costos recae, principalmente, sobre los exportadores y los consumidores finales. Los primeros, se afectan por los mayores costos y el menor valor de venta de sus productos. Los segundos, se perjudican por cuanto el precio final de los productos importados tenderá a subir para cubrir el costo adicional de importación. Estas estimaciones no consideran las pérdidas en el valor de los contratos de venta de los exportadores cuando se reduce la confiabilidad en el funcionamiento del sistema logístico o el daño en la imagen de Chile como socio confiable en los mercados internacionales.³²

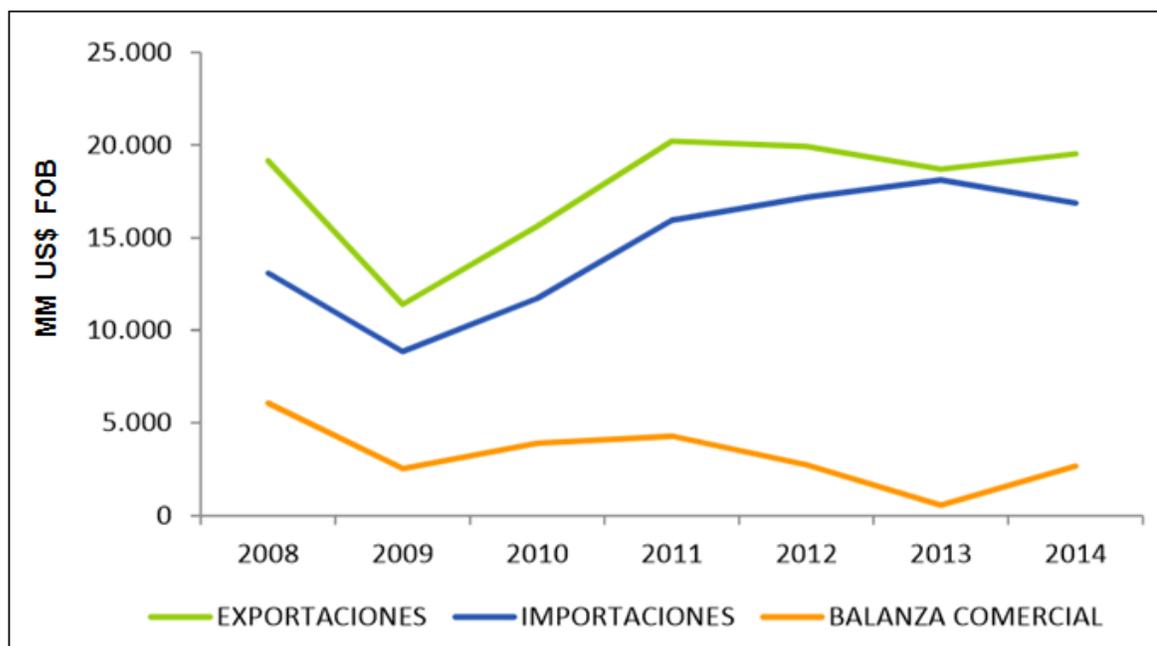
³¹ Los promedios diarios del comercio exterior utilizados en estas estimaciones son US\$23 millones de exportaciones de perecibles (temporada alta); US\$ 200 millones de exportaciones no perecibles; y de US\$ 205 millones de importaciones. Se supone que los costos diarios de almacenajes y por retraso de importaciones son crecientes.

³² Publicación “Desafíos de la Conectividad para el comercio exterior” – Cámara Marítimo Portuaria de Chile, Abril 2015

Desde el punto de vista de la Balanza Comercial del país, hacia abril 2014 se habían registrado exportaciones por 24.484 millones de dólares e importaciones por 21.104 millones de dólares y con este resultado, la balanza acumula un saldo positivo de 3.379,47 millones de dólares.

En términos de exportaciones, el 48,14% de lo vendido por Chile en el período fue cobre, contabilizando la minería una participación total de 53,06%. En tanto, entre las importaciones, los bienes de consumo supusieron el 26,50%, los bienes intermedios el 62,67% dentro de los cuáles, el petróleo conformó el 15,06% de las importaciones. Por su parte, los bienes de capital representaron el 17,01%³³.

Gráfico N°6 - Comercio Exterior de Chile 2010-2014



Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores, DIRECOM. Marzo de 2014

³³ Banco Central de Chile. Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional. Mayo de 2014

Si se toma como referencia la balanza comercial con respecto al PIB, en 2014 Chile ha ganado posiciones. Se ha movido del puesto 61 que ocupaba en 2013, hasta situarse en la posición 49 de dicho ranking. Si miramos la evolución del saldo de la balanza comercial en Chile en los últimos años, el superávit se ha incrementado respecto a 2013 (2.884 millones de dólares)³⁴.

En este contexto las cifras permiten señalar que los paros portuarios ocurridos en los últimos 4 años no han mermado la dinámica del comercio exterior, específicamente en lo referido a los flujos de importaciones y exportaciones que componen la Balanza de Pagos, la cual ha crecido de forma sostenida en el periodo analizado.

3.7 Competitividad de Chile e imagen país

La competitividad, tal como lo evalúa el GCR1, es la habilidad que tienen los países de proveer altos niveles de prosperidad a sus ciudadanos de acuerdo a cómo usa sus recursos de una manera productiva. En la práctica, significa que los países son evaluados en más de un centenar de variables, determinantes en la competitividad que incluyen, entre otras, salud, educación primaria, educación

³⁴ Diario El economista. Balanza comercial acumula superávit de 3.379 millones de dólares. (<http://www.eleconomistaamerica.cl/economia-eAm-chile/noticias/5746325/04/14/Balanza-comercial-acumula-superavit-de-3379-millones-de-dolares.html>)

superior, estabilidad macroeconómica, sofisticación del mercado financiero y de los negocios, eficiencia del mercado laboral y, por supuesto, innovación.

Durante gran parte de la década de los 90, la Productividad Total de Factores (PTF), contribuyó en torno al 2% del crecimiento de la economía chilena³⁵. De hecho, parte importante de la caída en el crecimiento promedio de la economía es atribuible a este factor. Cabe mencionar que en Chile la medición que se realiza de la PTF no es corregida por capacidad utilizada del stock de capital. Esto puede generar algunos problemas. Por ejemplo, el boom de inversión que se produjo entre 2007 y 2008 llevó a un importante aumento en el stock de capital, pero no inmediatamente a un aumento en la producción. De esta forma, la existencia de una amplia capacidad ociosa puede haber influido en que la medición de la PTF haya sido subestimada.

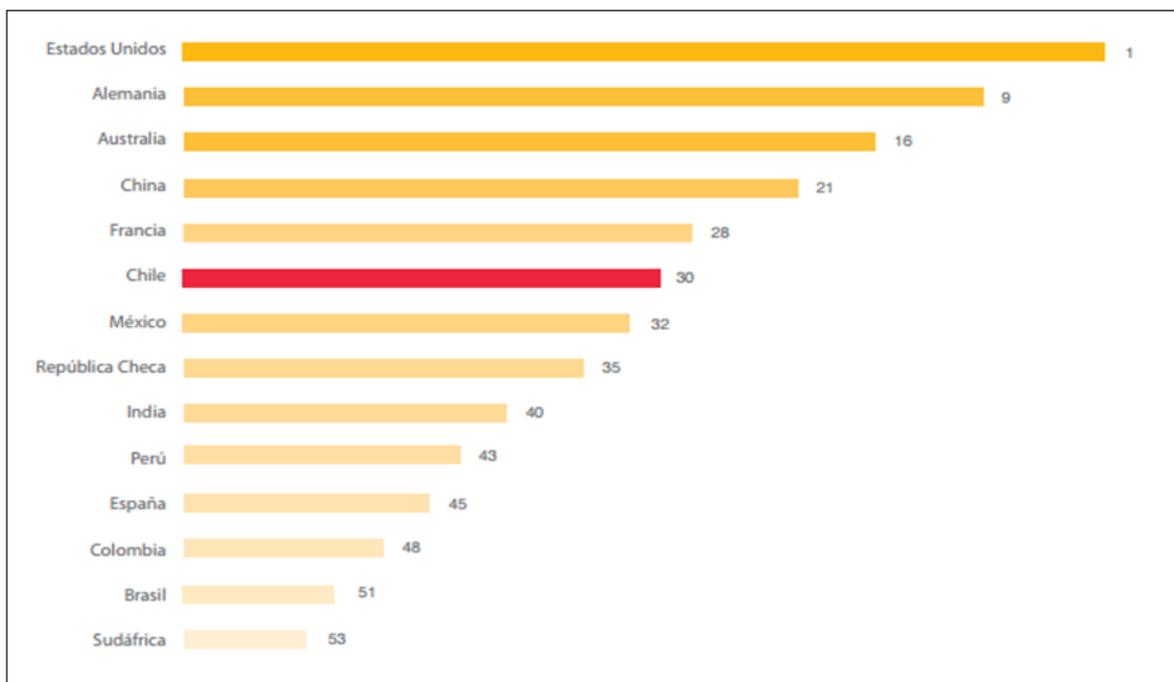
En definitiva, la política económica de los últimos 20 años se ha centrado en alcanzar una adecuada estabilidad macroeconómica, que ha permitido administrar los efectos positivos de las reformas ya impulsadas en los años 70 y 80. La estabilidad macroeconómica es un requisito importante, pero en ningún caso suficiente para impulsar la productividad. Impulsar la productividad del país dentro de las distintas industrias requiere un nuevo marco para la competitividad, lo que

³⁵ Instituto Libertad y Desarrollo. Índice de competitividad global: El lamentable retroceso de Chile en el contexto Latinoamericano. Septiembre de 2013.

exige reformas que eliminen las trabas que existen en Chile para la innovación y el emprendimiento.

Desde 2006 Chile ha retrocedido lugares sostenidamente en la nómina del ranking de Competitividad Mundial del International Institute for Management Development (IMD), donde de ubicarse en el lugar 27 en la nómina de 2008-2009, pasó al 33 en el último informe. Las principales contracciones dicen relación con la competitividad y productividad de trabajadores no calificados desde el periodo 2010-2014 logro estabilizarse en el lugar 30 entre las principales 60 economías del mundo.

Gráfico N°7 - Ranking mundial de competitividad IMD 2014



Fuente: World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2013–2014

Cabe preguntarse qué ocurrió durante esos años para generar caídas en la productividad del país, y por ende del crecimiento y desarrollo. Se puede explicar de diversas formas, pero tiene que ver principalmente con la poca eficiencia de las nuevas empresas generadas durante el período, que se vieron afectadas principalmente por los perjuicios económicos derivados de los incumplimientos de contratos internacionales, debido a la imposibilidad de enviar las mercancías o insumos comprometidos debido a paralizaciones en los terminales portuarios no solo en la quinta región, sino también a nivel nacional, siendo el más crítico el paro del puerto de San Antonio a finales del año 2010 y que significó 40 días de paralización de faenas y pérdidas estimadas por 50 millones de dólares.

Por otro lado desde un punto de vista de imagen país, los paros portuarios han causado un daño a la imagen de Chile como un país serio en términos de estabilidad y facilitación del comercio, no solo desde la perspectiva económica, sino también por que generó una pausa obligatoria al transporte terrestre, altos costos por desviar embarques a otros puertos, mercancías ociosas sin poder ser retiradas y negocios pactados que no pudieron cumplirse, lo que se traduce en un daño importante a la imagen de seriedad del país.

Cabe señalar que para los socios comerciales de Chile, así como embarcadores y empresas navieras de todos los continentes estaban preocupados por lo que estaba sucediendo y el impacto que esto tendría, no sólo a nivel local para los

productores, sino también desde el punto de vista del incumplimiento de contratos con empresarios internacionales, por lo tanto para un clima de confianza para los negocios internacionales es fundamental una cadena logística que funcione a toda prueba y que minimice los perjuicios para los distintos actores que intervienen en la dinámica comercial.

Desde el punto de vista de la imagen de Chile en el contexto del comercio internacional, estas movilizaciones han afectado la seriedad como plataforma logística de los puertos chilenos, específicamente en lo ocurrido en los últimos años como lo ocurrido a comienzos de 2014, que generó pérdidas por US\$ 10 millones solo considerando la fruta que se perdió o que se vendió a precios más bajos por atrasos y pérdida de calidad, y la paralización de abril de 2013 en once puertos entre Tarapacá y Biobío. Es decir, los paros portuarios se han traducido en un dolor de cabeza para los envíos de frutas, ya que hacen imposible cumplir contratos, dañan la imagen país y provocan pérdidas de confianza, como reconocen en la industria.

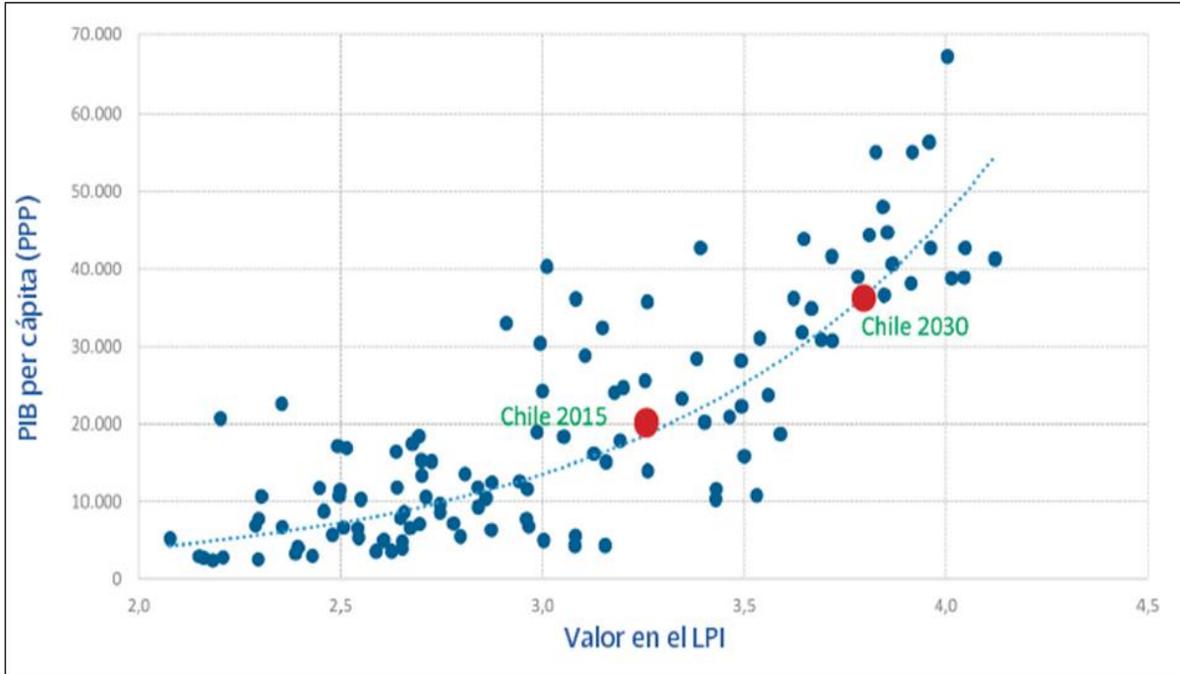
Si bien, las huelgas ocurren en todos los puertos del mundo, la recurrencia que se ha observado en Chile en las últimas temporadas no es común y refleja que el aspecto laboral es el punto más débil del sistema y el que ha tenido el mayor impacto económico negativo. De hecho, un estudio de la Agencia para el Desarrollo Internacional de EE.UU. (USAID, por su sigla en inglés) de 2009

estimaba que en Chile un día de demora en la salida del puerto equivale a un arancel de 0,6% en destino.

En este sentido, cada punto de crecimiento del PIB debe ir acompañado de un mejoramiento en la eficiencia logística. De lo contrario, la conectividad será un cuello de botella que gradualmente impedirá alcanzar el desarrollo. En ese sentido, un crecimiento de la economía chilena de 4% promedio hasta 2030 requiere elevar los estándares de infraestructura y de operación logística hasta el nivel que hoy existen en países como Australia, Canadá y Nueva Zelanda.

Chile debe incorporarse al grupo de países con una conectividad avanzada, eficiente y confiable, lo cual equivale a pasar desde el 25% superior en la actualidad al 15% superior en términos de su desempeño logístico hacia 2030 y situarse en niveles de desempeño logístico similares al de los países desarrollados de la OCDE (ver Gráfico N°8), por lo que el desafío para el desarrollo exportador es mucho mayor de lo que significa el aspecto laboral, e implica alcanzar mayor eficiencia de costos, mejorar la capacidad portuaria, diversificar geográficamente esas capacidades y modernizar la institucionalidad, temas que son transversales, pero que afectan directamente al futuro del sector exportador.

Gráfico N°8 - PIB per cápita (US\$) y valor del Índice de Desempeño Logístico



Fuente: World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2013–2014, Memoria
CAMPORT 2015

Todos los actores del sistema de comercio internacional encabezados por los puertos de San Antonio y Valparaíso coinciden en que los conflictos laborales y los paros son el punto más débil, ya que se ha visto afectada la imagen del país y algunas empresas han perdido clientes.

El no cumplir compromisos comerciales produce un efecto directo en la imagen de las empresas y países que genera problemas de distinta naturaleza. La falta de confianza o la incertidumbre puede llevar a buscar alternativas y, de esa forma,

Chile puede perder competitividad, por ejemplo lo ocurrido tras el paro portuario del puerto de Los Ángeles en Estados Unidos, lo que generó que los puertos de la costa este se han visto beneficiados por un alza significativa de su tráfico de carga, debido a que las navieras salieron a buscar otras alternativas. Finalmente el pasado 15 de septiembre de 2014 se promulgó la Ley 20.773, denominada “Ley corta de puertos” y las opiniones y acciones por partes de los sindicatos de trabajadores portuarios no se han hecho esperar.

El comportamiento y las declaraciones de los sindicatos de trabajadores portuarios del puerto de Valparaíso y de San Antonio han sido muy diferentes. Por un lado los trabajadores del puerto de San Antonio han manifestado que en Chile “no se transparentan los accidentes”, además de señalar que las mutuales se han convertido en entes lucrativos, que no realizan prevención, son juez y parte, y declaran como enfermedades comunes patologías originadas en el trabajo y han manifestado que realizarán una paralización de faenas si no se implementa la nueva normativa, denominada “Ley Corta de Puertos”, que restableció la obligación de constituir comités paritarios de higiene y seguridad.

Por otro lado la Coordinadora Marítima Portuaria de Valparaíso, tras lo señalado por los dirigentes del puerto de San Antonio, han señalado que les sorprende profundamente el desconocimiento sobre los temas que plantean estos dirigentes. En el caso del puerto de Valparaíso y en particular en el Terminal 1, los Comités Paritarios ya están conformados y funcionando sin ningún inconveniente y las

elecciones para constituirlos se realizaron y cumplieron todos los protocolos exigidos por los organismos correspondientes, ya que un fiscalizador del Gobierno veló por el cumplimiento de todas las normas y las actas de las sesiones. Cabe señalar que los comités que funcionan son internos y externos considerando las empresas que trabajan en el termina.

Actualmente la Tesorería General dio inicio al pago del beneficio económico excepcional a los trabajadores portuarios que no tuvieron derecho a descanso para colación por turnos realizados entre 2005 y 2012, cumpliendo el compromiso asumido en el marco de la ley corta de puertos. En esta primera fase se determinó como beneficiarios a un universo de 8.239 trabajadores portuarios eventuales de todo el país quienes son acreedores a un monto de beneficio ascendente a la suma de \$15.681.453.354³⁶.

³⁶ Portal de noticias Tesorería General de la Republica (www.tesoreria.cl)

CONCLUSIONES

El comercio internacional es el intercambio de bienes económicos que se efectúa entre los habitantes de dos o más naciones, de tal manera, que se dé origen a salidas de mercancía de un país (exportaciones) entradas de mercancías (importaciones) procedentes de otros países. Los datos demuestran que existe una relación estadística indudable entre un comercio más libre y el crecimiento económico. La teoría económica señala convincentes razones para esa relación, pero la más relevante consiste en que todos los países, incluidos los más pobres, tienen activos (humanos, industriales, naturales y financieros) que pueden emplear para producir bienes y servicios para sus mercados internos o para competir en el exterior.

La economía nos enseña que podemos beneficiarnos cuando esas mercancías y servicios se comercializan. Dicho simplemente, el principio de la "ventaja comparativa" significa que los países prosperan, en primer lugar, aprovechando sus activos para concentrarse en lo que pueden producir mejor, y después intercambiando estos productos por los productos que otros países producen mejor. En este sentido se puede inferir que el comercio internacional obedece a 2 causas básicamente: en primer lugar la distribución irregular de los recursos económicos y por otro lado la diferencia de precios, la cual a su vez se debe a la

posibilidad de producir bienes de acuerdo con las necesidades y gustos del consumidor.

Los trabajadores portuarios son una de las piezas fundamentales de la mecánica del comercio exterior, por lo que su productividad y ausentismo son claves a la hora de operar los terminales portuarios, por lo que en estos radica un gran poder, el cual debe ser administrado con responsabilidad, sin perjuicio de negociar y solicitar las medidas o beneficios que les correspondan de forma legal.

Las demandas sindicales a menudo apuntan a condiciones inaceptables para la empresa, como el control de la contratación y de la faena. Muchas otras se enfocan a temas que están fuera del ámbito de las empresas, como cambios legales en previsión, jubilación y otros.

Desde diciembre de 2010 comienza a configurarse un conflicto que llevaría a la paralización de la mayoría de los puertos del país. La causa central radicó en la exigencia realizada por parte de los trabajadores para el pago retroactivo de media hora de colación que no fue cancelado en el periodo entre enero 2005 y marzo de 2013.

En el caso de las movilizaciones realizadas en los últimos 4 años, por ejemplo, el puerto de San Antonio ha perdido competitividad respecto a otros puertos de Sudamérica y de centro América, donde la transferencia de carga en forma oportuna es crítica para competir. En el caso del puerto de Valparaíso, este no

aparece en los principales rankings debido al bajo volumen de carga que ha movilizadado en los últimos 5 años. (Ver Anexo 8)

Cuantitativamente existe una gran diferencia respecto a la cantidad de paros y movilizaciones llevadas a cabo durante los últimos 4 años respecto a los puertos de San Antonio y Valparaíso, ocurre que existen ciertas divisiones y diferencias de criterios entre los dirigentes de cada sindicato que existe en ambos puertos.

Entre 2010 y hasta enero de 2014 Chile representó un 46% de los días de huelga portuaria de toda la región, seguido muy de lejos por Argentina, que representó un 15% de los días de huelga.

Debido a que aproximadamente un 90% del comercio exterior de nuestro país se realiza a través de vía marítima, los beneficios sociales de mantener una conectividad eficiente y expedita con el resto del mundo se aprecia cuando, por alguna razón, esta vía deja de estar disponible, lo que puede ocurrir precisamente en las paralizaciones portuarias. Una paralización en la cadena logística tiene un efecto significativo en la competitividad del conjunto de las actividades productivas.

Desde un punto de vista comercial durante los paros portuarios, las importaciones y exportaciones se ven afectadas generando pérdidas millonarias: Valparaíso y San Antonio son los principales puntos de entrada y salida de productos, lo que supondría que podría perjudicar fuertemente la economía de la región y del país,

pero al analizar las cifras esto no tienen mayor influencia en la Balanza Comercial, la cual ha mostrado un incremento en su saldo durante los últimos 4 años.

Desde un punto de vista de imagen país, los paros portuarios han causado un daño a la imagen de Chile como un país serio en términos de estabilidad y facilitación del comercio, no solo desde la perspectiva económica, sino también por que generó una pausa obligatoria al transporte terrestre, altos costos por desviar embarques a otros puertos, mercancías ociosas sin poder ser retiradas y negocios pactados que no pudieron cumplirse, lo que se traduce en un daño importante a la imagen de seriedad del país.

Los paros no solo son temas puntuales entre trabajadores y los operadores concesionados de los puertos, sino también implica como efecto colateral un daño a nuestra imagen país en el concierto internacional, pues los contratos y acuerdos establecidos no se cumplen, dando un golpe duro a la credibilidad con los clientes extranjeros, quienes de mantenerse de forma reiterada estas paralizaciones, buscarán opciones en otros países. En un contexto económico complejo, las paralizaciones portuarias no contribuyen al objetivo de impulsar el crecimiento y la reactivación, por el contrario, esto genera más incertidumbre y frena toda intención de revertir las cifras.

A fin de facilitar y mejorarlas las relaciones laborales en pos de lograr aumentos de productividad que la modernización del sector requiere, así como de satisfacer las aspiraciones de los trabajadores de alcanzar mejores beneficios y lograr la

necesaria legitimidad social, sería importante trabajar por mejorar y generar un ambiente de trabajo seguro, incorporando prácticas y estándares internacionales de seguridad laboral. Además se debería mejorar la selección y promoción en base a la capacitación y certificación de los trabajadores, esto debido a las nuevas inversiones en tecnologías y equipos, sumado a las mayores exigencias en seguridad, requieren fortalecer las habilidades y competencias de los trabajadores, esto debe venir de la mano mediante un esfuerzo tanto de la industria como de cada empresa.

También es importante establecer un nuevo clima y estilo de diálogo en las relaciones laborales del sector. La industria debe renovar la imagen del trabajador portuario como un técnico especializado, junto con procurar un entorno apropiado para su desarrollo y desempeño. Además generar sistemas de contratación, negociación y de relaciones con los trabajadores, que posibilite reafirmar al sector portuario como un empleador responsable y comprometido con sus trabajadores.

Considerando lo anterior, será posible conseguir relaciones sustentables, virtuosas, y flexibles entre los trabajadores y operadores de los puertos. El reemplazo del actual escenario de interacción entre los distintos actores (trabajadores, empresas, sociedad y gobierno) por un sistema de cooperación y beneficio compartido será el producto de un trabajo sistemático que agregue nuevos actores a esta agenda. La producción de este ambiente se facilitará cuando cada uno de los actores asuma las responsabilidades que corresponde a

su rol y que posibilitan una mejor interacción con los demás. En particular, los empleadores deben desplegar un trabajo más intenso en las áreas de seguridad de faenas, capacitación y certificación de las competencias de los trabajadores, progreso del clima laboral y de profesionalización del trabajo portuario.

Por su lado, los trabajadores portuarios deben canalizar sus negociaciones y demandas dentro del marco institucional vigente y el gobierno debe proporcionar la existencia de un entorno de diálogo entre los distintos actores, que posibilite brindar a tiempo los cambios institucionales que corresponda, visualizada a largo plazo en las relaciones entre las partes. A medida que las empresas adopten un nuevo sistema de colaboración a través de una acción coherente con la nueva agenda, tendrán una participación más proactiva frente a la sociedad, lo que permitirá agregar a otros actores, como las comunidades, los usuarios, la opinión pública y el gobierno.

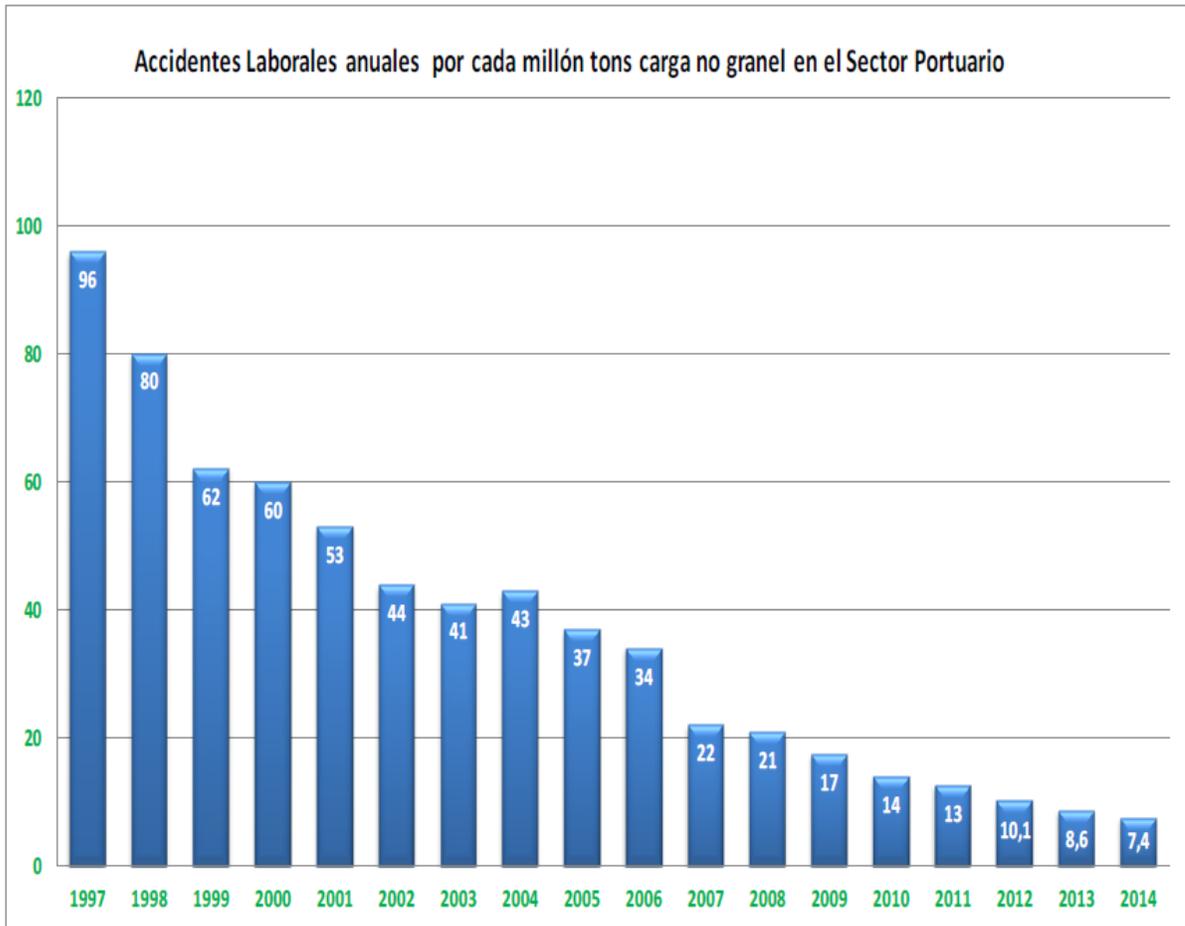
Bibliografía

- Asociación Nacional de Agentes de Aduana, Glosario de Términos Portuarios (2013)
- Astudillo, Rodrigo. Modelos de Gestión Portuaria para los puertos chilenos en el siglo XXI, Revista Mar, edición N° 197 (2011)
- Astudillo, Rodrigo. La Seguridad Marítima en el Comercio Internacional, Revista de Marina, edición N° 1 (2012)
- Astudillo, Rodrigo. Indicadores de productividad para la industria portuaria en Chile. Revista de Marina, edición N° 4 (2014)
- Banco Mundial. Unidad de economía LCSSD (2012)
- Banco Central de Chile. Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional (2014)
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile, Anuario de Estadísticas de Comercio Exterior (2014)
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile. Desafíos de la Conectividad para el comercio exterior (2015)
- Dirección de Obras Portuarias, del Ministerio de Obras Públicas de Chile, Glosario Marítimo de la DOP (2013)
- Dirección de Obras Portuarias MOP. Sistema Portuario de Chile (2010)

- Daniels, John. Negocios Internacionales: Ambientes y operaciones, Pearson (2013)
- Instituto Libertad y Desarrollo. Índice de competitividad global: El lamentable retroceso de Chile en el contexto Latinoamericano (2013)
- Krajewski, Lee. Administración de Operaciones. Pearson (2008)
- No especificado, Comercio y Producción, Revista de la Cámara de Comercio de Lima (2011)
- No especificado. Future Scenarios, BIMCO, boletín internacional e informativo de transporte marítimo, boletín N° 2 (2012)
- Sánchez, Ricardo. Puertos y transporte marítimo: un análisis de su desempeño reciente,
- Tarzijan, Jorge. Organización industrial para la estrategia empresarial, Pearson (2006)
- World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2013–2014
- World Economic Forum. Global Enabling Trade Report (2014)

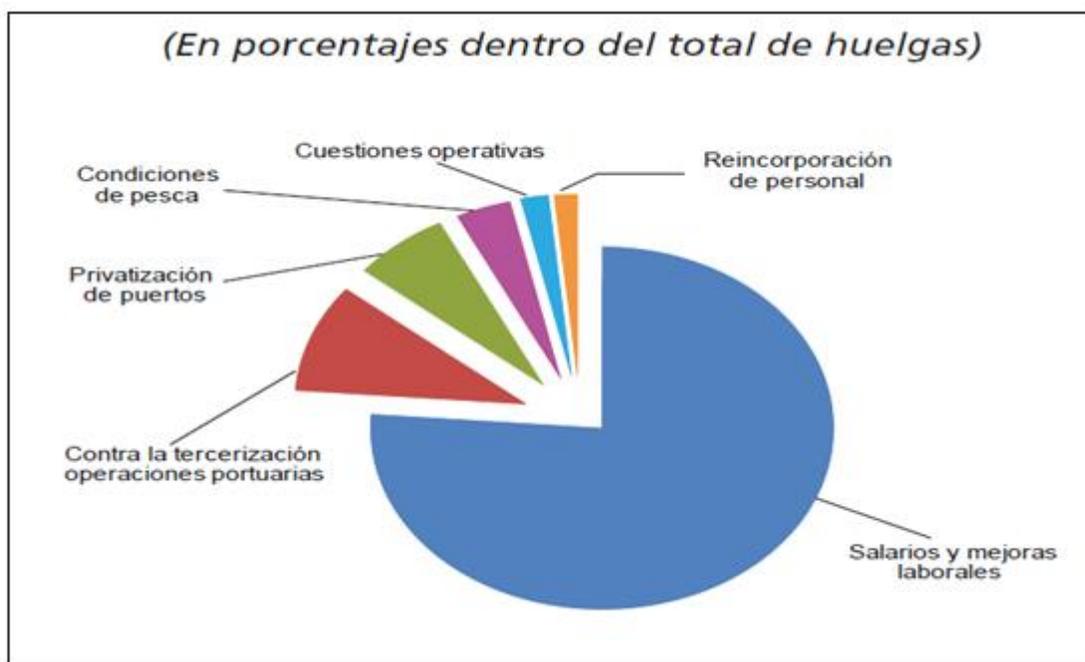
ANEXOS

Anexo N°1 - Gráfico disminución de Accidentes anuales en el sector portuario

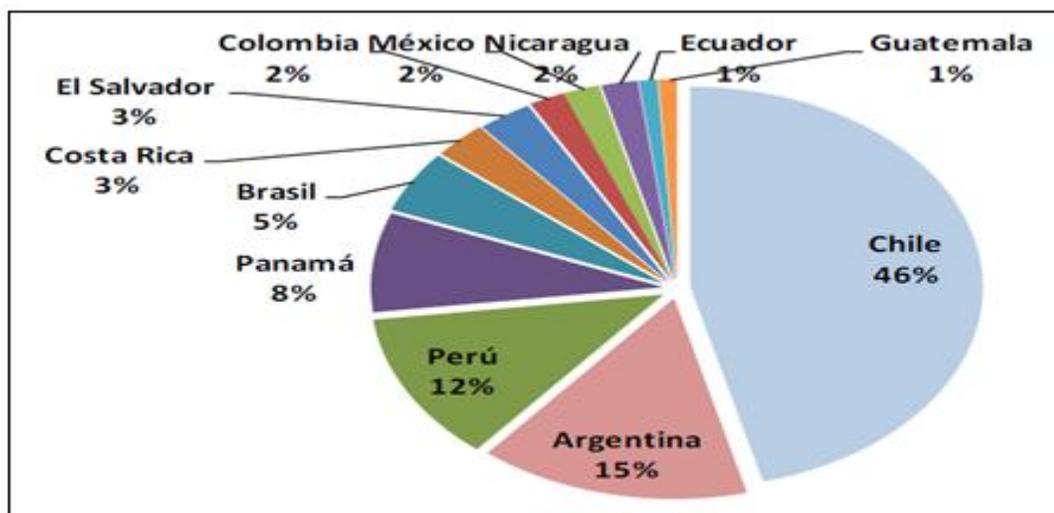


Fuente: Memoria Anual CAMPORT 2015

**Anexo N°2 – Razones de Huelga en Puertos de América Latina y el Caribe
2010-2014 & Distribución de días de huelga por País**



Fuente: División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, 2014



Fuente: Instituto Libertad y Desarrollo. Sistema portuario chileno, competitividad en riesgo. 2012
Anexo N°3 – Crecimiento Comercio Exterior vía Puertos Chilenos

CRECIMIENTO COMERCIO EXTERIOR VIA PUERTOS CHILENOS EN MILES DE TONELADAS INCLUIDO TRANSITO EXCLUIDO CABOTAJE									
AÑO	Container Dry	Container Reefer	Container Total	Fraccionada Dry	Fraccionada Reefer	Fraccionada Total	GRANELES		TOTAL CARGA
							Sólidos	Líquidos	
2004	10.787	2.075	12.862	8.731	1.500	10.231	28.785	14.175	66.053
2005	12.047	2.785	14.832	8.443	1.329	9.772	29.425	17.075	71.104
2006	13.458	2.626	16.084	7.766	1.245	9.011	30.969	19.682	75.746
2007	16.126	2.967	19.093	8.192	982	9.174	31.956	23.412	83.635
2008	18.067	3.128	21.195	8.529	904	9.433	32.819	21.398	84.845
2009	17.542	3.029	20.571	6.334	766	7.100	29.891	21.591	79.153
2010	19.764	3.425	23.189	6.905	643	7.548	37.670	21.785	90.192
2011	21.422	3.873	25.295	7.245	664	7.909	40.120	21.798	95.122
2012	22.345	3.818	26.163	9.828	656	10.484	40.851	21.317	98.816
2013	23.536	4.284	27.820	9.419	672	10.092	44.304	21.239	103.455
2014	25.865	3.766	29.631	12.093	701	12.794	45.552	23.360	111.338
TASA VARIACION									
2014/2013	9,9%	-12,1%	6,5%	28,4%	4,3%	26,8%	2,8%	10,0%	7,6%
2005/2004	11,7%	34,2%	15,3%	-3,3%	-11,4%	-4,5%	2,2%	20,5%	7,6%
2014/2005	8,9%	3,4%	8,0%	4,1%	-6,9%	3,0%	5,0%	3,5%	5,1%
2014/2004	9,1%	6,1%	8,7%	3,3%	-7,3%	2,3%	4,7%	5,1%	5,4%

Fuente: Memoria Anual CAMPORT 2015

**Anexo N°4 - Participación Infraestructura Portuaria Privada y Estatal,
 Tonelaje Comercio Exterior 2014 – En Miles de**

Toneladas

		CARGA CONTAINER	CARGA FRACCION.	GRANELES SOLIDOS	GRANELES LIQUIDOS	TOTAL 2014	TOTAL 2013
PRIVADOS USO PRIVADO	11	3	35	18.114	11.899	30.051	29.938
PRIVADOS USO PUBLICO	14	6.497	6.242	19.199	6.490	38.427	31.307
EMPRESAS PORTUARIAS ESTATALES LEY 19.542 INCLUIDOS CONCESIONARIOS PRIVADOS	11	23.131	6.518	8.239	4.971	42.859	42.209
TOTAL	36	29.631	12.794	45.552	23.360	111.338	103.454
% EMPRESAS ESTADO/ TOTAL	2014 2013	78% 82%	51% 59%	18% 23%	21% 15%	38% 41%	

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., Memoria Anual 2015 CAMPORT

Anexo N°5 – Comercio Exterior Año 2014 – Tonelaje Movilizado vía Marítima

v/s Total Tonelaje Movilizado todas las vías en miles de Tons.

CARGA SEGUN MEDIO DE TRANSPORTE	2009 Miles de toneladas	2010 Miles de toneladas	2011 Miles de toneladas	2012 Miles de toneladas	2013 Miles de toneladas	2014 Miles de toneladas
Importaciones por vía marítima	35.101	41.610	48.977	50.200	51.649	49.845
Exportaciones por vía marítima	48.002	49.770	53.908	53.263	56.728	63.339
TOTAL VIA MARITIMA	83.103	91.380	102.885	103.463	108.377	113.184
Total Importaciones país	39.749	48.673	51.308	54.742	55.821	53.427
Total Exportaciones país	49.696	51.706	55.916	55.491	58.821	65.403
TOTAL COMERCIO EXTERIOR	89.445	100.379	107.224	110.233	114.642	118.830
% Import. marít./total importac.	88%	85%	95%	92%	93%	93%
% Export. marít./total exportac.	97%	96%	96%	96%	96%	97%
% TOTAL MARITIMA / TOTAL PAIS	93%	91%	96%	94%	95%	95%

Fuente: CAMPORT en base a datos de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Memoria Anual 2015.

**Anexo N°6 – Comercio Exterior Año 2014 – Valores US\$\$ Vía Marítima v/s
Total US\$\$ todas las vías en Millones de US\$\$**

AÑO VALORES US\$ SEGUN MEDIO DE TRANSPORTE	2014 F.O.B millones de US \$	2014 SEGURO millones de US \$	2014 FLETE millones de US \$	2014 C.I.F millones de US \$	2013 C.I.F millones de US \$
Importaciones por vía marítima	46.436	141	2.789	49.366	56.708
Exportaciones por vía marítima	66.029	39	1.959	68.027	69.939
TOTAL VIA MARITIMA	112.465	180	4.748	117.393	126.647
Total Importaciones país	61.551	199	3.723	65.473	71.588
Total Exportaciones país	72.964	47	2.420	75.431	77.600
TOTAL COMERCIO EXTERIOR	134.515	246	6.143	140.904	149.188
% Import. marít./total importac.	75%	71%	75%	75%	79%
% Export. marít./total exportac.	90%	83%	81%	90%	90%
% TOTAL MARITIMA / TOTAL PAIS	84%	73%	77%	83%	85%

Nota: No Incluye cargas en transito ni movimientos de zonas francas.

Fuente: Dirección General del Territorio Marítimo y marina Mercante & Camara Marítima y

Portuaria de Chile – Memoria 2015

Anexo N°7 - Entrevista a Rodolfo García, Vicepresidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT)³⁷

¿Las empresas se preocupan de tener una comunicación constante con los trabajadores para evitar paralizaciones?

“La comunicación entre las empresas y los trabajadores es buena, sin embargo siempre puede mejorar”. “El problema se produce cuando los dirigentes ponen en la mesa temas que son de carácter nacional; por ejemplo, una AFP especial para el sector portuario, tema en el que una empresa individual no tiene nada que hacer”. “Cuando los dirigentes ponen en la mesa temas nacionales o que para la empresa son irrenunciables, no hay diálogo posible. Por ejemplo, la Unión Portuaria tiene dos temas que para las empresas son absolutamente inaceptables: que sea el sindicato el que diga quién y cuántos concurren a la faena, así como ocurría antiguamente”.

¿Cuál es el rol que debería cumplir el gobierno en estos casos?

“No mediar, sino que mantener el orden público, independiente de la situación que sea”. “Nosotros no pedimos que les impidan a los trabajadores manifestarse, sino que garanticen a los demás trabajadores el acceso a las faenas. Y hacerlo sin que se vean amenazados”. “Ronald Bown (presidente de Asoex), por ejemplo, ha pedido una legislación especial para los puertos, con el fin de que no se decreten

³⁷ Entrevista extraída de <http://www.lasegunda.com/Noticias/Economia/2013/04/840260/rodolfo-garcia-vicepresidente-de-las-empresas-portuarias-los-trabajadores-deben-entender-que-estan-en-el-mismo-buque-que-las-companias>

paros en época de embarque de bienes perecibles. Me parece tremendamente legítimo, pero es una petición que sirve para paros legales. No sacamos nada con tener la ley, si seguimos permitiendo paros ilegales". "Chile tendrá que revisar su modelo portuario"

¿Qué pasa cuando ocurre un paro ilegal, en qué terminan las acciones judiciales?

"Lamentablemente en nada, y quedan en la impunidad, porque el costo lo pagan las empresas portuarias, las navieras, las exportadoras, las importadoras, pero los que realmente participaron en el acto, raramente tienen algún costo".

¿Existen trabajadores eventuales que se suman a los paros por temor a que, si no lo hacen, luego no los consideren para faenas?

"Ese es un temor que siempre existe. Un dirigente sindical cuando tiene el control de la 'nombrada' tiene el poder de sancionar a aquellos trabajadores que no hayan seguido el camino que él quería". "Pero el derecho esencial del empresario es seleccionar con quién trabaja. Cuando usted no puede elegir, como ocurría en 1981, y el sindicato decide quién y cuántos van al trabajo, se pierde el control sobre los costos".

¿Cualquier persona puede ser un trabajador eventual?

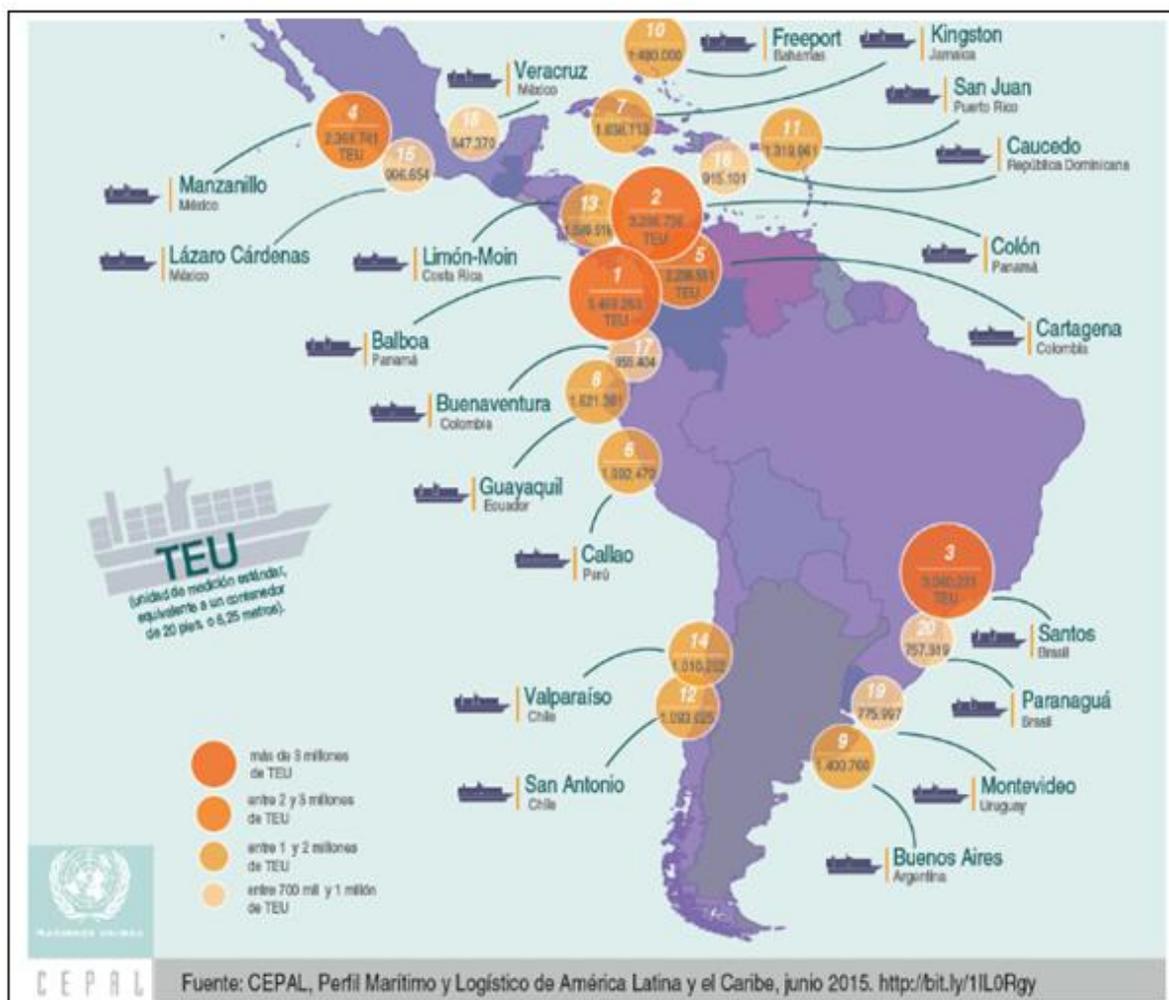
“Los trabajadores tienen un permiso que es fácil de obtener, que dice que tiene ciertos conocimientos básicos de seguridad”. “Los sindicatos siempre han aspirado a manejar la ‘nombrada’, es un triunfo cuando lo logran porque consolidan al dirigente sindical”.

¿Ve alguna solución a la seguidilla de paros?

“Es un tema bastante difícil, porque el señor Sergio Vargas (dirigente sindical de San Antonio) está exigiéndole al Gobierno una deuda que no existe y que él solo la ha inventado. La retroactividad del pago de la colación nadie se la ha prometido, como dice que lo hizo la ex ministra Evelyn Matthei, jamás, eso va contra todas las instituciones chilenas respecto de qué es retroactivo. Él se ha dirigido al Gobierno y coloca un tema político. Lamentablemente, a los trabajadores cuando se han puesto en contra de los gobiernos les ha ido bien y han obtenido dinero”. “Nuestra imagen de país confiable, de proveedor, va disminuyendo y aún tenemos un capital contra el cual girar, pero se nos va acabando”.

Anexo N°8 – Ranking de Puertos de CEPAL

La CEPAL elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos. En 2014 esta actividad creció 1,3%, con un volumen aproximado total de 47 millones de TEU. Esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares del ranking.



Anexo N°9 – Entrevista a Sergio Baeza, Presidente Nacional de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI)³⁸



¿Cómo están conformados los sindicatos de Valparaíso y San Antonio?

En Valparaíso existen 2 confederaciones, la COTRAPORCHI, de la cual soy su presidente, que representa a trabajadores contratados de Arica a Punta Arenas, y trabajadores eventuales con provisión de puestos de trabajos y la COMAT que representa solamente a trabajadores eventuales. En el caso de COTRAPORCHI, sus adherentes son 3.500 y en la COMAT es de alrededor de 2.000 trabajadores. Sólo en Valparaíso hay aproximadamente 500 trabajadores en COTRAPORCHI.

Para la COTRAPORCHI, En Valparaíso hay incluidos trabajadores de distintas empresas, tales como TCVL, TPS, SITRANS, ULTRAPORT, REPORT, y sindicatos eventuales, sumado a los distintos sindicatos del norte, centro y sur de Chile. En Valparaíso, COTRAPORCHI es uno de los sindicatos más fuertes a nivel nacional.

¿Cómo es la relación del sindicato de Valparaíso respecto al sindicato de San Antonio?

La relación con ellos era muy mala, esto debido a que San Antonio era un puerto que tenía muchos paros, tenían muchos conflictos, en cambio Valparaíso era muy difícil que se paralizara, por lo mismo, la relación era mala, pero a medida que se han cambiado algunos dirigentes de San Antonio, se ha retomado de a poco las conversaciones, ha ido cambiando lo que en un momento era una relación pésima.

³⁸ Entrevista realizada personalmente al Sr. Baeza en Nov 2014 en Valparaíso.

¿Cómo cree usted que es la actual relación entre el trabajador portuario y los terminales?

Cuando los puertos fueron licitados el año 2000 cambió toda la estructura de los terminales y trabajadores, personalmente yo trabajé durante 20 años en REPORT, lamentablemente AGUNSA perdió la licitación del terminal de Valparaíso y tuve que emigrar a TPS, y por lo que he podido apreciar en todos estos años, la relación entre trabajadores contratados y eventuales ha cambiado después del 2000.

Puntualmente en el caso de REPORT, donde fui presidente del sindicato, la relación de la empresa con el sindicato era muy buena, y actualmente donde sigo en TPS y ULTRAPORT, las relaciones siguen siendo buenas e incluso han mejorado.

¿Por qué cree usted que se producen los paros en los terminales portuarios de nuestra región?

En el caso de Valparaíso, este puerto no ha tenido una paralización importante desde el año 2000, esto debido a que el puerto se ha ido preparando, Valparaíso tiene buenas relaciones con los empresarios, hemos buscado acuerdos para mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores contratados y eventuales, esto sumado al acercamiento que tenemos con los empresarios.

Hay organizaciones de algunos puertos, como el de San Antonio, en ese caso faltó mantener buenas relaciones con los empresarios, porque los empresarios son importantes al igual que los trabajadores.

Yo creo que Valparaíso le demostró al mundo que este puerto no paró, es un puerto que ha mantenido la paz social y la buena relación con los dueños y las empresas, demostramos que somos un ejemplo de país.

¿Cuándo Valparaíso no se paraliza, es porque existe alguna instrucción de parte de la COTRAPORCHI para que no lo haga, al igual que los demás sindicatos en el resto del país?

Exactamente, algunos trataron de tomarse algunos puertos, nuestros dirigente (los de COTRAPORCHI) tienen muy buena relación con sus trabajadores y con sus empresas, hemos ganado mucho en estos años con los empresarios, hemos ido arreglando las partes económicas y creo que algunos paros son más por un tema político que por algo que afectara a los trabajadores.

¿Cómo cree usted que ha repercutido las privatizaciones de los terminales portuarios en los trabajadores?

Todos los puertos han invertido dinero, esto ha venido a ayudar a los trabajadores, los terminales han cumplido con las expectativas que tenían, han crecido y brindado trabajo, más del que teníamos antes. Por ejemplo, el caso del Puerto de Coquimbo, era un puerto que tenía trabajo desde enero a marzo, y después quedaban cesantes sus trabajadores por el resto del año, ahora tu vez, es un puerto que tiene trabajo todo el año y es un puerto privado.

Los privados han invertido en los puertos porque el estado no invierte en ellos y esperamos que sigan las inversiones en los puertos de la región para que haya más puestos de trabajo.

¿Por qué cree usted que San Antonio tiene tantos paros portuarios y Valparaíso no, siendo que son puertos que están cercanos el uno del otro?

Creo que esto se debe a los líderes sindicales, hasta hace poco en San Antonio había un líder que ya no está, él provocó tanto paro en San Antonio, le hizo tanto daño a sus trabajadores, a la fruta, a los exportadores, creo que todo eso termina pasando la cuenta, creo que se pasó de listo diciendo que en Chile estaba todo malo, y los trabajadores se terminaron dando cuenta que llegaban a fin de mes y no había dinero para alimentar a sus familias y para los colegios, por lo que finalmente sacaron a ese dirigente, creo que esto pasa también por la relación que tiene el sindicato con la empresa. Esto además provocó que la imagen de San Antonio haya quedado dañada, en cambio la de Valparaíso no quedó dañada

Hace un tiempo atrás, durante un paro portuario, vino una delegación de trabajadores de San Antonio a intentar tomarse el puerto de Valparaíso y sumarlo a la paralización, ¿cómo recuerda ese momento?

Si me recuerdo, nos agarramos a combos con ellos, no los aceptamos, al igual que en Arica, que fué gente de Iquique a paralizar el puerto de Arica, la gente de Arica defendió su puerto, son realidades distintas, Arica vive del comercio boliviano y parar la carga a los bolivianos iba a generar un problema al estado y gobierno, por lo que la gente no aceptó.

En San Antonio, se terminó la “nombrada”, ¿en qué le afecta eso al trabajador?

Así es, ahora la empresa es la que “nombra”, al igual que acá en Valparaíso, la empresa es la que está nombrando a la gente, me parece que es algo muy bueno, debido a que si la nombrada esté en mano de dirigentes es perjudicial, porque ellos van a nombrar a la gente que quieren, creo que es trabajo de la empresa tener la “nombrada”, los trabajadores se dieron cuenta y la entregaron, fué para mejor.

Según su apreciación, ¿cuál es el impacto que producen estos paros portuarios en Valparaíso y San Antonio?

Primero, cuando tú le hablas de un paro a un armador, lo primero que hacen ellos es buscar alternativas, puertos que no paren, creo que los paros le hacen mal a la ciudad, a los trabajadores, a la economía, a los fruteros que tanto reclamaron que su fruta se estaba pudriendo, que no podían exportar, lo que generó que quebraran muchas de estas empresas, los medianos empresarios también se vieron perjudicados, la mercancía que venía a navidad no se pudo descargar y la recibieron en enero.

Esto el dirigente de San Antonio lo sabía, sabía que estaba perjudicando a mucha gente, a los fruteros, los vendedores de navidad, dejaron bastantes daños.

¿Cómo cree que afectará a los trabajadores portuarios la nueva “ley corta”?

Nosotros trabajamos harto en la nueva ley (COTRAPORCHI), hubo hartos temas, como el de la media hora, la colación, nosotros estábamos a favor que los trabajadores tenían que tomarse la media hora, eso no lo íbamos a tranzar. Ahora tenemos que tener comedores para tomarnos la media hora, se trató también el tema de los comités paritarios, se va a ordenar más el tema portuario, fué para mejor, nosotros estuvimos sentados en la mesa discutiendo, ahora vendría la “ley larga”, ahí se tendría que discutir temas como el de los trabajos pesados, el de las jubilaciones.

¿Cuáles serían los aspectos negativos de esta ley corta para los trabajadores?

Nosotros nos opusimos a la unión Bío Bio debido a que ellos querían parar la media hora completa a nivel nacional en todos los puertos a la misma hora, nosotros les dijimos que no podían interferir en los demás puertos, sólo podían hacerlo en sus puertos de su región, nosotros queríamos una media hora

alternada o con relevo y así ganamos, ahora los trabajadores se pueden turnar para ir a su colación no afectando a la operación de una nave.

¿Cuáles serían los aspectos positivos y negativos, si es que los hay, de la ley larga?

Creo que en la ley larga se tocarán temas como el de la “nombrada”, debido a que hay muchos que quieren que eso vuelva, el tema del trabajo pesado, de alto riesgo, comités paritarios, todavía no sabemos bien cuáles serían los temas, pero eso es lo que se ha conversado por el momento con el gobierno.

¿Cuáles serían los factores a mejorar para evitar posibles futuros paros en la región?

Creo que el gobierno debería estar más atento a las peticiones de los trabajadores, por ejemplo, nosotros firmamos con la ministra Matthei el tema de las pensiones de los trabajadores de 55 años de edad y aún no tenemos respuesta, el gobierno debe estar pendiente de los temas, son temas que molestan a los dirigentes y a los trabajadores. Ahora hay que esperar como serán las conversaciones de la ley larga, quizás hayan problemas, desacuerdos, etc.

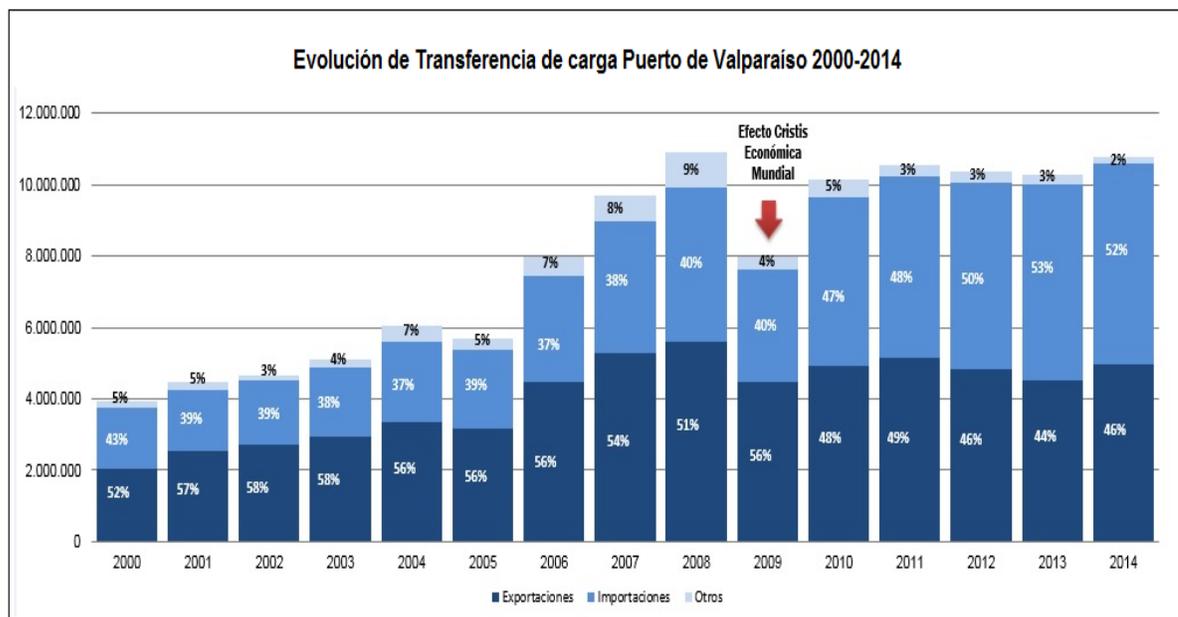
¿Cómo es la relación del portuario de Valparaíso, entre los mismos colegas?

Generalmente es buena, no hay peleas, cada cual hace su trabajo, somos bien unidos.

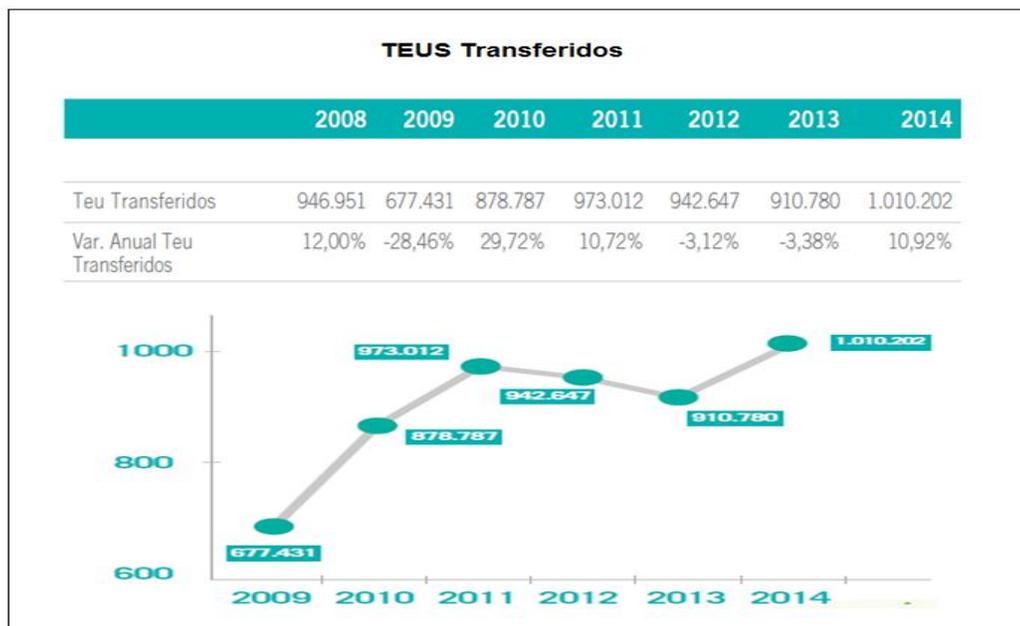
Anexo N°10 – Estadísticas de carga del Puerto de Valparaíso

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Exportaciones	5.590	4.476	4.913	5.164	4.815	4.531	4.982
Var.Exportaciones	6,00%	-19,93%	9,76%	5,11%	-6,76%	-5,90%	9,95%
Importaciones	4.321	3.163	4.721	5.054	5.221	5.461	5.597
Var.Importaciones	17,00%	-26,80%	49,26%	7,05%	3,30%	4,60%	2,49%
Comercio Exterior	9.911	7.639	9.634	10.218	10.036	9.992	10.579
Var.Comercio Exterior	10,60%	-22,92%	26,12%	6,06%	-1,78%	-0,44%	5,87%

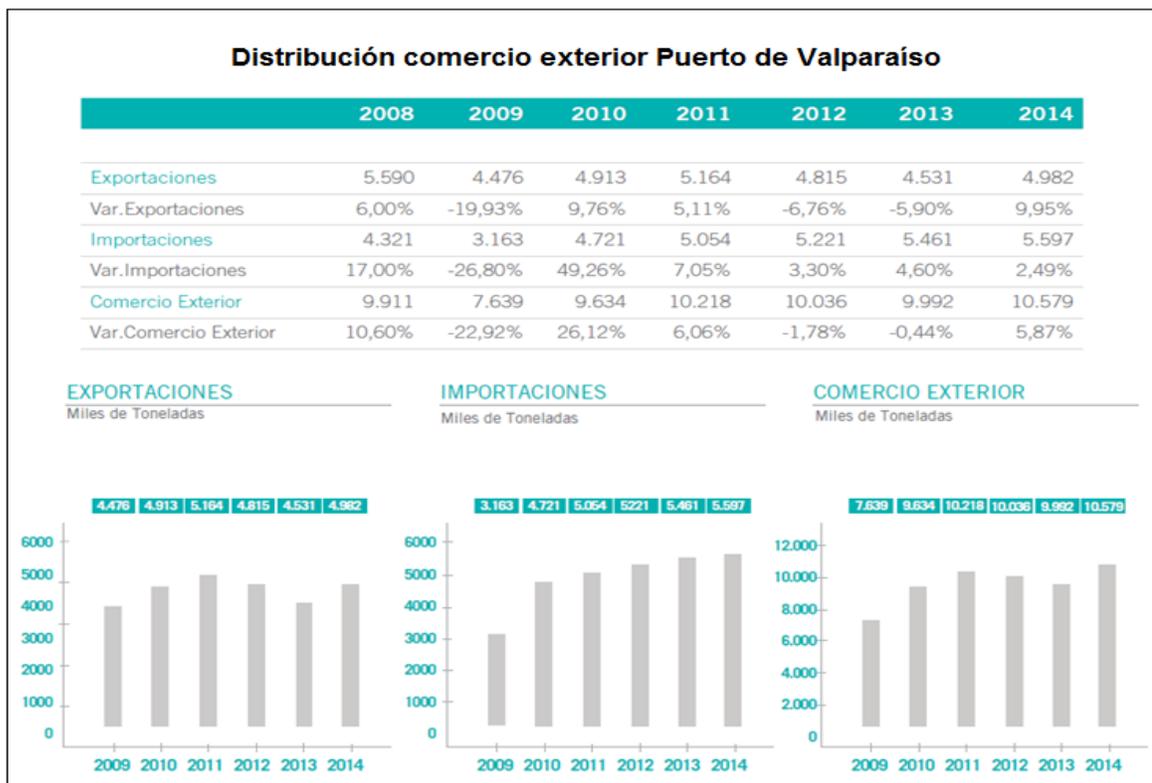
Fuente: Memoria Empresa Portuaria de Valparaíso, 2014



Fuente: <http://www.puertovalparaiso.cl/puerto/estadisticas>



Fuente: Memoria Empresa Portuaria de Valparaíso, 2014



Fuente: Memoria Empresa Portuaria de Valparaíso, 2014

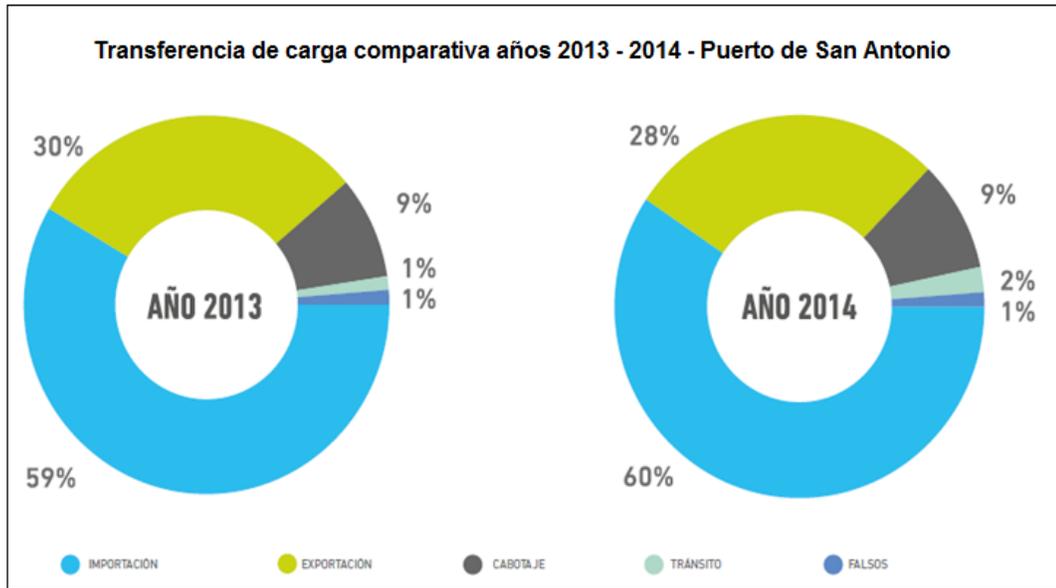
Anexo N°11 – Estadísticas de carga del Puerto de San Antonio

OPERACIÓN	AÑO 2012	% PARTICIP.	AÑO 2013	% PARTICIP.	AÑO 2014	% PARTICIP.
Importación	9.744.738	58,40 %	10.205.704	58,50 %	9.617.852	59,50%
Exportación	4.867.609	29,20%	5.293.113	30,30%	4.502.827	27,80%
Cabotaje	1.545.357	9,30%	1.526.347	8,70%	1.518.672	9,40%
Tránsito	251.232	1,50%	202.783	1,20%	345.233	2,10%
Falsos	268.479	1,60%	218.200	1,30%	191.452	1,20%
Total	16.677.415	100%	17.446.146	100%	16.176.037	100%

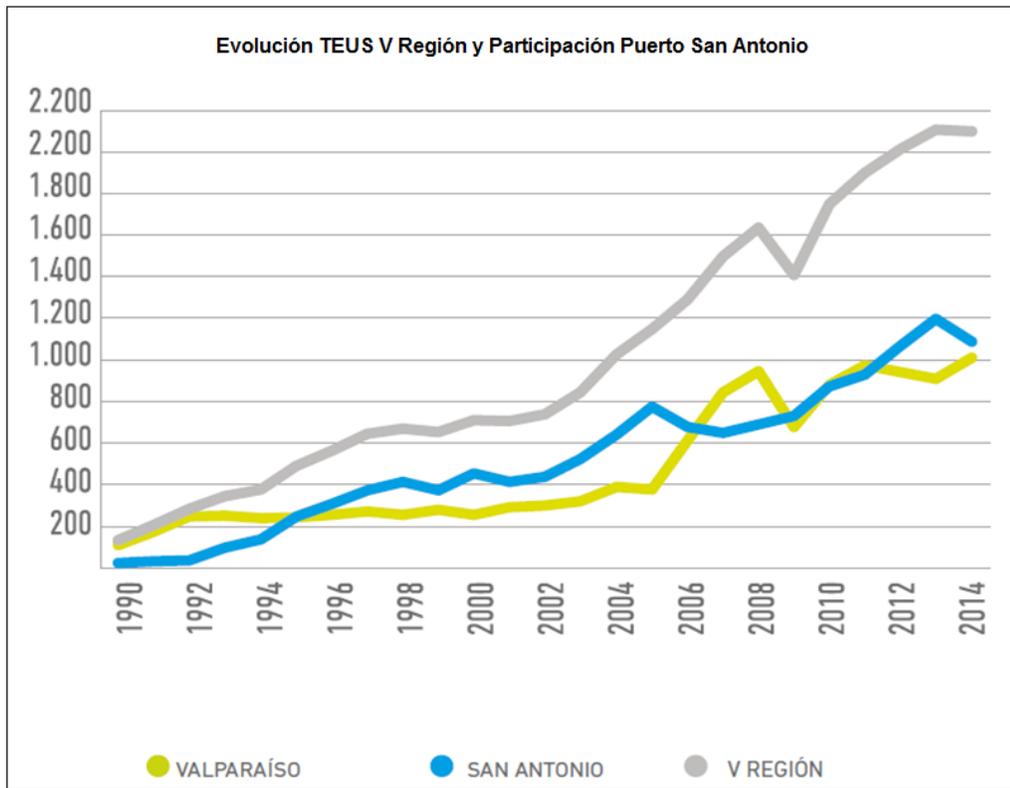
Fuente: Memoria Empresa Portuaria de San Antonio, 2014

AÑOS	CARGA EN CONTENEDORES	GRANELES SÓLIDOS + LÍQUIDOS	CARGA FRACCIONADA	TOTALES
1990	251.678	1.207.898	673.109	2.132.685
1991	394.234	1.425.348	558.129	2.377.711
1992	367.408	1.911.126	558.223	2.836.757
1993	885.093	2.089.933	525.778	3.500.804
1994	1.325.867	2.202.894	627.778	4.156.539
1995	2.482.002	2.195.142	959.132	5.636.276
1996	3.100.952	2.181.107	1.157.569	6.439.628
1997	3.742.280	1.794.499	1.076.197	6.612.976
1998	3.946.874	2.471.547	940.803	7.359.224
1999	3.935.405	3.516.364	845.211	8.296.980
2000	4.604.180	3.514.915	1.046.606	9.165.700
2001	4.270.651	3.545.066	1.036.593	8.852.310
2002	4.724.405	3.777.896	772.208	9.274.509
2003	5.499.885	3.567.862	681.922	9.749.668
2004	6.770.295	3.368.417	613.297	10.752.009
2005	7.987.168	3.479.816	695.780	12.162.765
2006	6.748.475	4.809.245	705.756	12.263.476
2007	6.564.856	5.049.032	1.027.002	12.640.889
2008	7.051.791	4.834.402	1.314.169	13.200.362
2009	7.010.838	4.155.461	943.678	12.109.977
2010	8.527.786	4.393.053	1.514.633	14.435.472
2011	9.337.061	4.674.141	1.699.397	15.710.599
2012	10.638.270	4.744.726	1.294.419	16.677.415
2013	11.609.651	4.689.286	1.147.209	17.446.146
2014	10.622.620	4.621.737	931.679	16.176.037

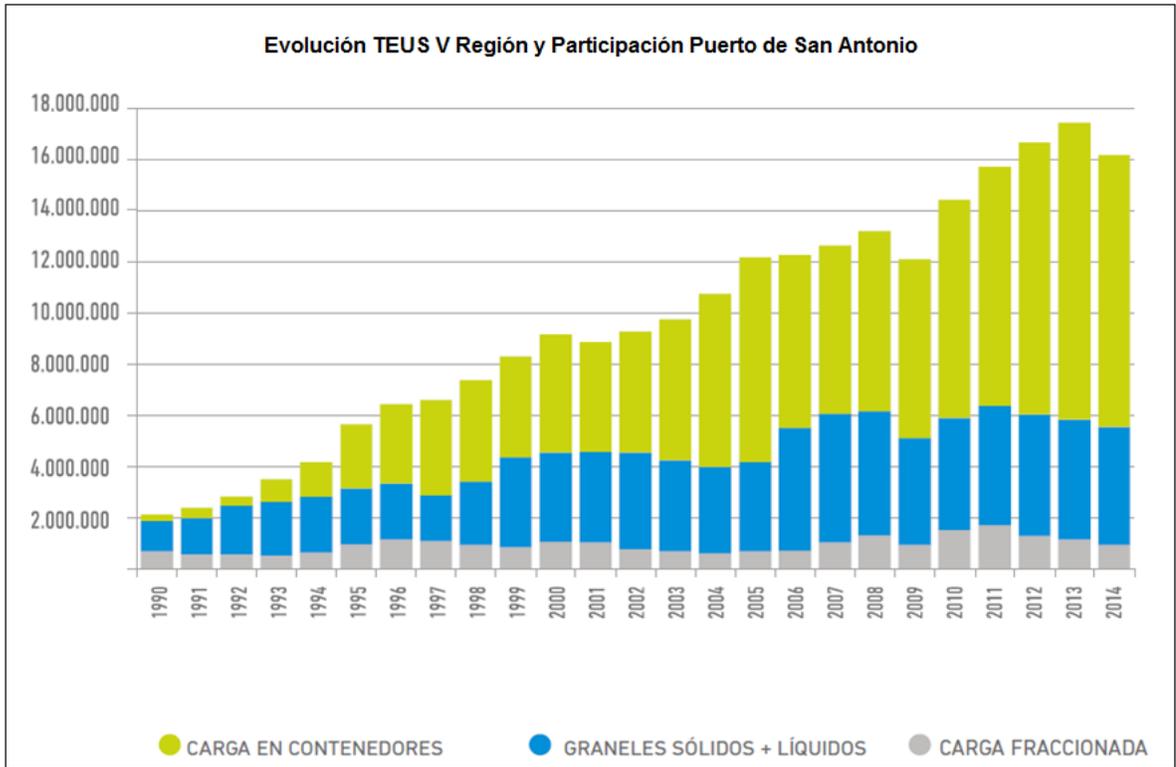
Fuente: Memoria Empresa Portuaria de San Antonio, 2014



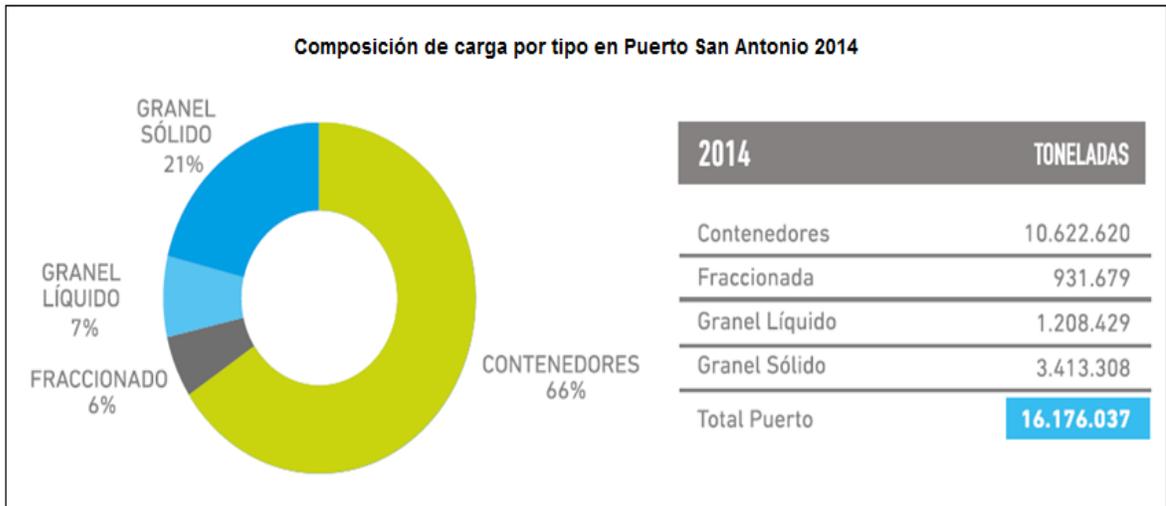
Fuente: Memoria Empresa Portuaria de San Antonio, 2014



Fuente: Memoria Empresa Portuaria de San Antonio, 2014



Fuente: Memoria Empresa Portuaria de San Antonio, 2014



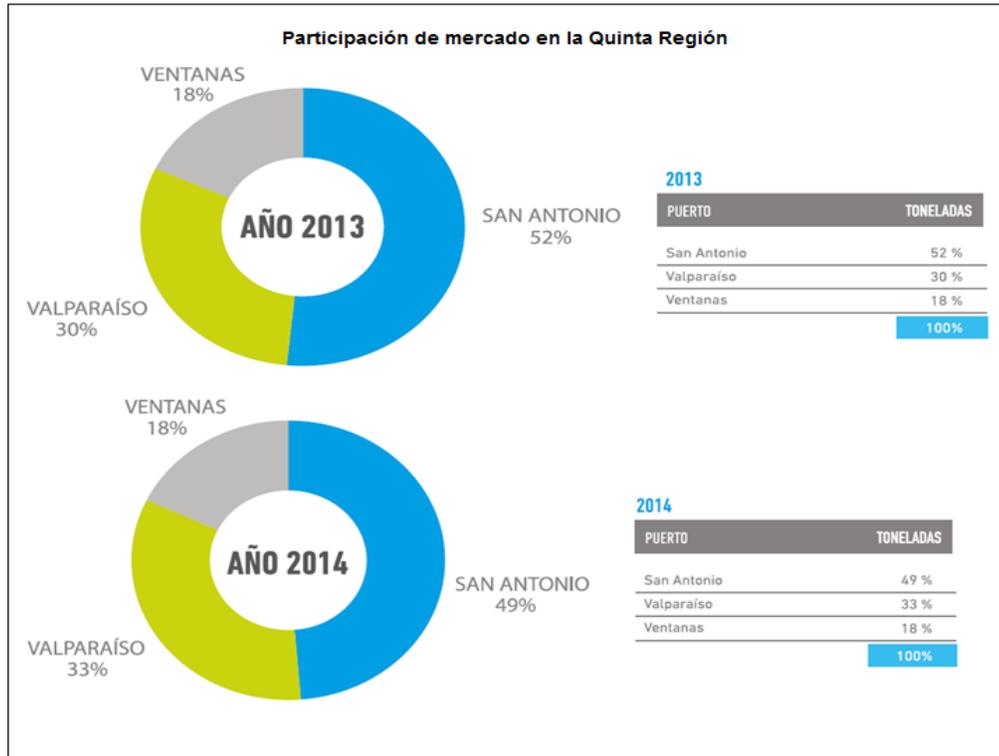
Fuente: Memoria Empresa Portuaria de San Antonio, 2014

Participación por terminal por tipo de carga - Puerto de San Antonio

2013		TIPO DE CARGA			
TERMINAL	CONTENEDOR	FRACCIONADA	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
STI	11.381.854	114.947	476.029	1.094.675	13.067.504
PCE	227.798	1.032.068	696.915	35.239	1.992.020
PANUL	0	194	2.256.348	0	2.256.542
*Sitio 9	0	0	0	130.080	130.080
Total	11.609.651	1.147.209	3.429.293	1.259.994	17.446.146

2014		TIPO DE CARGA			
TERMINAL	CONTENEDOR	FRACCIONADA	GRANEL SOLIDO	GRANEL LIQUIDO	TOTAL
STI	10.573.696	51.406	300.298	1.084.901	12.010.302
PCE	48.924	880.273	691.243	0	1.620.440
PANUL			2.421.767		2.421.767
*Sitio 9				123.528	123.528
Total	10.622.620	931.679	3.413.308	1.208.429	16.176.037

Fuente: Memoria Empresa Portuaria de San Antonio, 2014



Fuente: Memoria Empresa Portuaria de San Antonio, 2014