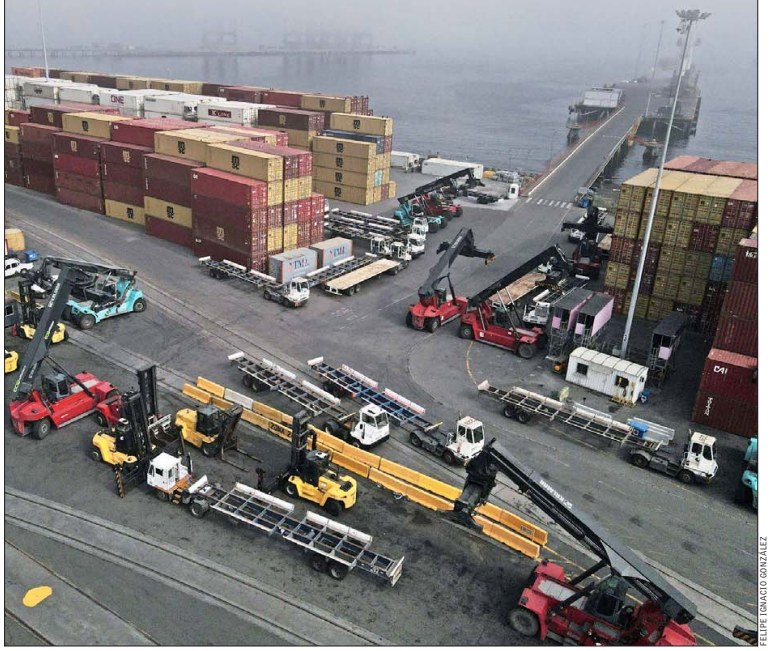
EL MERCURIO

Fecha: 12/05/2024 Audiencia: 320.543 Sección: ECONOMIA
Vpe: $9.439 Tirada: 126.654 Frecuencia: SEMANAL
Vpe pág: $13.136 Difusión: 126.654
Vpe portada: $13.136 Ocupación: 71,85%

El ejecutivo se hizo cargo de la empresa en noviembre pasado:

QUIÉN ES PATRICIO ROMÁN, la mano firme que llegó "a poner orden" al puerto de Coronel y sus 47 días de paro

"No hay negociaciones", sostiene el gerente general frente a la paralización que mantiene cerrado el principal terminal portuario de la VIII Región, situado a 30 kilómetros al sur de Concepción, con pérdidas cercanas a US$ 8 millones para la empresa y de US$ 75 millones para el Bíobío. • **MACARENA CERDA M.**



FELIPE IGNACIO GONZÁLEZ

Largas filas de camiones en las puertas del puerto que suma más de un mes y medio de paralización.

El 2 de noviembre de 2023, Puerto Coronel anunció la incorporación de Patricio Román como su gerente general, en el mayor terminal marítimo del Bíobío, propiedad de los grupos Angelini (50%), Von Appen (25%) y Belfi (25%). Recién llegado a Concepción desde la capital, junto a su esposa y sus cuatro hijos, Román apenas había desempacado cuando se dirigió a la Fiscalía Regional del Biobío para denunciar a Eduardo Hartwig —fundador de la empresa y en ese entonces presidente del directorio— y al ex gerente general Javier Anwandter, por irregularidades relacionadas con eventuales delitos de falsificación y uso malicioso de instrumento privado mercantil. Los millonarios recursos habrían sido destinados al eventual pago de sobornos a Boris Chamorro, alcalde de Coronel, y a dirigentes sindicales, según se sostiene en la denuncia interpuesta.

Desde entonces, el directivo de 46 años ha enfrentado graves complicaciones, siendo la más notable la paralización total desde el 26 de marzo del puerto bajo su tutela. "Desde hace mucho tiempo se venían haciendo muchas cosas en el puerto, lo cual no quiere decir que se estaban haciendo bien", explica Patricio Román a "El Mercurio" en su primera entrevista.

"El objetivo es que el puerto erradique las malas prácticas gradualmente, y hay una serie de malas prácticas administrativas que estamos queriendo cambiar", sostiene el directivo. Sin embargo, medida tras medida, las aguas del Puerto Coronel se fueron encrespando, y la tensión entre Román y los trabajadores eventuales de la empresa creció hasta el paro que ya suma 47 días, y ha impedido la transferencia de un millón de toneladas, generando pérdidas mensuales de US$ 5 millones para la empresa, y de US$ 75 millones para la Región del Biobío.

La medida de la discordia

Entre 2015 y 2018, la empresa, los sindicatos y Senda consensuaron una política de alcohol y drogas, votada favorablemente por el 91% de los trabajadores. La norma tenía tres pilares fundamentales: prevención, educación y rehabilitación.

En febrero, la compañía activó el procedimiento de sanciones establecido en esta política debido a un accidente protagonizado por un trabajador eventual, que al ser testeado, arrojó positivo en el test de drogas y alcohol. "Cuando quisimos implementar la política de alcohol y drogas, que fue artífice de todo lo que estamos viviendo hoy, fue porque no es correcto que no exista una política de este tipo en un puerto", explica Patricio Román.

Los dirigentes sindicales de los trabajadores eventuales convocaron a una movilización el 23 de marzo, argumentando que "se aplicó la norma sin procedimientos claros, vulnerando la privacidad de las personas, transgrediendo el lapso permitido por la ley para la muestra y castigando arbitrariamente a las personas que salían positivos por la toma de medicamentos", explica Guillermo Jaque, presidente del Sindicato Marítimo Portuario N° 1 de Coronel.

El dirigente detalla el caso de una trabajadora que tuvo un test positivo, debido a ciertos medicamentos que habría estado consumiendo por una afección que sufría. Ella fue suspendida durante 10 días, y al regresar al puerto —señala— habría dejado de tomar sus medicamentos para no arrojar un resultado positivo en la contramuestra, lo cual "le generó un desorden en la salud que desencadenó su deceso unos días después de volver a trabajar", asegura Jaque. El caso se está investigando.

La posterior protesta de "ruedas cuadradas" tuvo como fin ralentizar las operaciones del puerto para mostrar descontento por parte de los trabajadores eventuales ante el caso. El 26 del mismo mes, las operaciones de Puerto Coronel se verían suspendidas totalmente debido al paro que se mantiene hasta hoy, de forma indefinida, y el cual ha impedido la llegada de más de 20 buques al puerto.

Ocho años trabajó el gerente Patricio Román en la operadora mundial MSC.

La empresa y los dirigentes sindicales se han reunido en tres oportunidades, pero no han logrado llegar a buen puerto en ninguna de aquellas instancias. En la segunda mesa de diálogo, convocada por la compañía en las oficinas del puerto, la situación se agravó, con reacciones violentas de los trabajadores —que incluirían una amenaza de muerte a Román por parte de Guillermo Jaque, que el presidente del sindicato niega—. Los trabajadores pusieron cadenas en los accesos, y dejaron encerrados a los ejecutivos y a la seremi del Trabajo, también presente en la reunión. Estuvieron hasta las 8 de la noche en las inmediaciones de la empresa, y tuvieron que ser escoltados del lugar por la Armada. Luego de una tercera reunión, el 26 de abril, con resultados también estériles, el diálogo cesó por completo.

—¿Por qué están detenidas las negociaciones?

"No hay negociaciones. Esto es un paro ilegal. Nos han puesto candado, tienen turnos de 24 horas cuidando la entrada y se han instalado con campamentos afuera del puerto. Los trabajadores eventuales no están dejando entrar a los trabajadores contratados", detalla Patricio Román, aludiendo a los episodios de violencia, que han incluido apedreos a los buses con trabajadores que intentan ingresar. Al mismo tiempo, y por la escalada de violencia, declara que "vamos a poner incluso un recurso de amparo. Yo personalmente recibí tres amenazas de muerte", sentencia.

> "Hay una serie de malas prácticas administrativas que estamos queriendo cambiar", sostiene Román.

—¿Qué harán para reanudar las operaciones del puerto?

"Necesitamos que nos dejen ejercer el Estado de derecho, que las autoridades vayan, hagan la pega y nos dejen entrar", sostiene Román, por la falta de apoyo por parte de las autoridades de la zona. "A pesar de haber enviado cuatro cartas solicitando ayuda a la delegada presidencial de Biobío, Daniela Dresdner, no hemos recibido apoyo", explica. Al ser consultada por "El Mercurio", Dresdner no quiso referirse a la situación.

—¿Evalúan otras medidas?

"Estamos viendo otras opciones, como contratar seguridad privada, porque como no nos está yendo bien con Carabineros, estamos viendo hacerlo nosotros mismos, lo cual me parece lamentable. ¿Cómo vamos a ejercer el Estado de derecho si no es con la autoridad?".

—¿Qué proyecciones tienen de volver a funcionar?

"Teniendo la posibilidad de entrar al puerto, junto con los trabajadores contratados, Puerto Coronel podría volver a operar a partir de mañana mismo, pero mientras no haya seguridad en el trayecto y en el acceso al puerto, es arriesgar la seguridad de los trabajadores que quieren ir a trabajar.

Estamos llamando a los trabajadores eventuales para que vuelvan a trabajar desde hace más de un mes. Todos los días llamamos a trabajar a más de 150 trabajadores eventuales, y no van, no contestan".

—A seis meses de asumir, ¿en definitiva llegó a poner orden?

"Sí, así es".

—¿Cómo ha sido enfrentar estos conflictos?

"No sabía que me iba a encontrar con todo esto, siendo bien honesto", explica, puntualizando que "en buen chileno, me encontré con el 'tortazo' y junto con el directorio nos hicimos cargo. Sin embargo, fuera del tema laboral, que ha sido muy duro, Concepción nos ha tratado muy bien".

El ingeniero civil industrial de la Universidad Diego Portales trabajó para la gigante Mediterranean Shipping Company durante casi ocho años, y luego para MEDLOG Transport & Logistics por más de una década. Ambos socios de Ultramar le fueron abriendo camino hasta llegar a la gerencia de Puerto Coronel.

—¿Cómo se enteró de las irregularidades en la compañía?

"Me ofrecieron el desafío de tomar Puerto Coronel, y al poco tiempo me empecé a dar cuenta. Me soplaron, en realidad, que había varias irregularidades y las empezamos a investigar", relata Román. "En cierto momento, me las terminó corroborando el mismo presidente (Eduardo Hartwig)", explica con respecto a la querella criminal interpuesta por su parte y del directorio.

—Debe haber sido difícil denunciar a Hartwig…

"Fue muy duro, jamás me imaginé que iba a pasar algo así. Emocionalmente, ha sido muy duro", señala Román, que conocía al expresidente, quien también tuvo cierta injerencia en su llegada a la gerencia del puerto, según explica. No eran amigos, ni cercanos, pero se conocían.

Entrega de "la nombrada"

Peticiones han ido y venido a lo largo de la trama de esta historia, tanto por parte de la empresa como de los trabajadores, tratando de llegar a un acuerdo que permita retomar el funcionamiento del puerto, cuya importancia para la Región del Biobío es crucial. Sin embargo, nadie daba pie atrás hasta el cierre de esta edición.

Según la Unión Portuaria de Coronel, entre las peticiones de la empresa está la entrega de la "nombrada", el aumento de la productividad, bajar las dotaciones y la polifuncionalidad de los trabajadores en las faenas. El 15 de abril, se realiza otra reunión en el puerto, en la cual la empresa entrega una nueva petición, en la que se reducen las dotaciones de trabajadores eventuales, recorte que llega a los 40.000 turnos al año. De acuerdo con el presidente del sindicato N° 1, esta medida dejaría sin trabajo a 500 personas, la mitad de los trabajadores eventuales de la empresa actualmente.

En tanto, Román declara que "el puerto ha invitado a los trabajadores a volver a trabajar, y tiene las puertas abiertas para cualquier trabajador, eventual o contratado".