

El documento cuestionado aborda temas laborales, de integración de directorios y aportes al fisco, entre otros:

Sector portuario critica la política logística que aprobó el gobierno de Boric en su último día

MARCO GUTIÉRREZ V

Pasadas las 17:30 horas del pasado 10 de marzo, en la última jornada completa de gobierno del entonces presidente Gabriel Boric, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) envió un comunicado que tituló: “Avance histórico: Chile aprueba su primera Política Nacional Logística Portuaria”.

La cartera añadía esa jornada que tras cuatro años de trabajo interinstitucional y con “el objetivo de fortalecer el sistema logístico-portuario nacional”, se aprobó ese documento por los ministerios de Transportes, Economía, Trabajo y Defensa, cuyos titulares lo firmaron.

Pero el visto bueno y publicación de dicho texto de 15 páginas —Resolución Exenta N° 1099— inquieta a las empresas del sector marítimo portuario local, que critican el informe divulgado horas previa al arribo del gobierno de José Antonio Kast.

El documento señala directrices para el rubro —que podrían necesitar de proyectos de ley— en materia laboral, administración de puertos, integrantes de directorios de las empresas portuarias estatales y aportes económicos al fisco por las externalidades que genera el movimiento de carga, entre otros.

Los reparos

La Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) realizó un informe con cuestionamientos a varios aspectos de la política logística portuaria. Una de las materias criticadas es la propuesta del Ejecutivo de incluir a autoridades locales —representantes de alcaldías o gobiernos regionales— en los directorios de las empresas portuarias estatales. Sobre eso, el reporte del gremio señala que “cuando se discutió el texto de la Ley de Puertos (19.542), expresamente se analizó la viabilidad de incorporar en los directorios

La Cámara Marítima y Portuaria espera plantearle sus reparos al MTT. La cartera indicó que “todas las políticas públicas son revisadas permanentemente”.



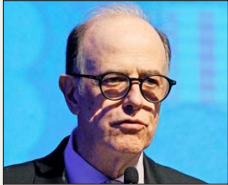
Cerca del 90% del comercio exterior de Chile se realiza a través de los puertos. La Campport dijo que en los últimos 22 años, el sector aportó al Estado cerca de US\$ 6.000 millones.

rios de las empresas portuarias estatales a los alcaldes y/o intendentes de la comuna o región respectiva. Dicho análisis estableció que existían evidentes conflictos de interés entre las funciones que la ley asignó a las empresas portuarias estatales y los intereses de las municipalidades y autoridades regionales... Desde esa fecha hasta hoy nada ha cambiado al respecto, por lo cual sigue siendo altamente inconveniente la inclusión de estas autoridades en los directorios de las empresas portuarias estatales”.

En materia laboral también hay dar-

dos al texto del gobierno anterior. La Campport defiende que “la existencia de los trabajadores eventuales no responde a una situación particular del país; ellos existen en la mayoría de los puertos del mundo”.

El gremio describió que en 2024, “el promedio del ingreso líquido mensual de los trabajadores con renta fija y variable fue de \$1.867.698/mes, el de los trabajadores eventuales adscritos a un CPPT (Contrato de Provisión de Puestos de Trabajo) fue de \$1.462.202/mes y los trabajadores eventuales puros fue



“Cuando hay un documento oficial de un gobierno sobre política sectorial, ese texto rige hasta que no se cambie. El llamado es a revisarlo críticamente y si es razonable su aplicación o modificarlo”.

DANIEL FERNÁNDEZ
PRESIDENTE DE LA CAMPOR

“Todas las políticas públicas son revisadas permanentemente por el ministerio”.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES

de \$1.327.114/mes”.

El presidente de la Campport, Daniel Fernández, sostuvo que “se insiste sobre cierta precariedad de los trabajadores eventuales y eso no es así”.

El documento gremial también señala que “no es necesaria la creación de un órgano técnico dependiente” del Ministerio de Transportes para coordinar al rubro y su planificación, pues ya existe la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog).

La Campport, asimismo, estima que no se requiere ninguna atribución adicional del MTT en el funcionamiento de los puertos privados, que principalmente están ligados a los sectores minero y de energía. Estos se guían a través del Ministerio de Defensa, utilizando las facultades del DFL 340.

Sobre el aporte al fisco por las externalidades generadas por la carga movilizadas que plantea el documento del Ejecutivo, la asociación portuaria advierte que “cualquier cargo adicional que se realice al comercio exterior afectará la competitividad del país, que terminarán pagando todos los chilenos”.

Revisión

Fernández explicó “cuando hay un documento oficial de un gobierno sobre política sectorial, ese texto rige hasta que no se cambie. El llamado es a revisarlo críticamente y si es razonable su aplicación o modificarlo”.

Afirmó que solicitaron vía Ley del Lobby con el Ministerio de Transportes, que lidere Louis de Grange, para plantearle los puntos de vista del sector.

Consultado el MTT sobre una eventual revisión del documento que aprobó el anterior gobierno sobre política logística portuaria, indicó que “todas las políticas públicas son revisadas permanentemente por el ministerio”.