

Fecha: 02-02-2020
Medio: El Llanquihue
Supl. : El Llanquihue - Domingo
Tipo: Actualidad
Título: Falta de profesionales: el eran deficit de la industria marítima

Pág. : 4
Cm2: 837,8
VPE: \$ 918.245

Tiraje: 6.200
Lectoría: 18.600
Favorabilidad: No Definida



Falta de profesionales: el gran déficit de la industria marítima

En Armasur reconocen la necesidad que existe de contar con mano de obra calificada, y para conseguirlo realizan una serie de acciones con la ONG Canales, mientras que el Instituto Tecnológico de la Universidad de Los Lagos es el único que imparte estas carreras en Puerto Montt.

Vicente Pereira
 vicente.pereira@diariollanquihue.cl

En tiempos en los que se discute en torno a la validez de la Prueba de Selección Universitaria, en los que se habla de la existencia de carreteras saturadas y de la necesidad de potenciar la educación técnico-profesional en nuestro país, en esta zona existe un área que aún no ha sido explotada del todo por los postulantes a la educación superior.

La marina mercante ofrece un amplio campo laboral, toda vez que existe un déficit de mano de obra especializada para que se desempeñe en las embarcaciones y en labores que son bien remuneradas.

De hecho -dependiendo de la empresa-, los sueldos de un tripulante pueden partir en \$720 mil pesos, mientras que el de un oficial, en 2 millones 500 mil pesos. En el caso de los maquinistas, pueden llegar a los 3 millones de pesos mensuales.

Por ello el campo laboral es amplio. Y es que de acuerdo a las cifras que proporciona la Asociación Gremial de Amadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (Armasur), esta zona (regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes) re-

ta más del 80% de la flota de naves y el 90% de los puertos privados que entregan conectividad permanente en lugares apartados de la zona sur austral (ver recuadros).

Manuel Bagnara, gerente general de Armasur, reconoce la necesidad que existe de contar con más profesionales y aunque precisa que hay gente capacitada, muchos de ellos -en la ac-

tua-

lidad- se están dedicando a otras labores, como trabajar en Uber.

Y es que, complementa Cristián Rodríguez, gerente de la Naviera SMT, en estos momentos existe un envejecimiento de las tripulaciones, lo que genera que se produzca una disminución de personal,

s o -

bre todo en el área de máquina.

Para abordar este escenario, Armasur se abocó a la formación de estos tripulantes, una labor que realiza junto a la ONG Canales.

Fue así como comenzaron a trabajar en liceos, como el Industrial de Puerto Montt y el Instituto del Mar de Chonchi. "Puedes salir de cuarto medio y ser tripulante de una nave mercante", dicen.

Sin embargo, lo que en el papel aparece como algo fácil de lograr, finalmente no es tan así, ya que uno de los mayores requisitos para que una persona se forme en esta área es tener vocación.

Toda vez -dice Bagnara- que dedicarse a esto significa, entre otras cosas, trabajar en turnos de 20 días en el agua y 10 días de descanso. O bajo un régimen de dos días trabajando por dos días fuera.

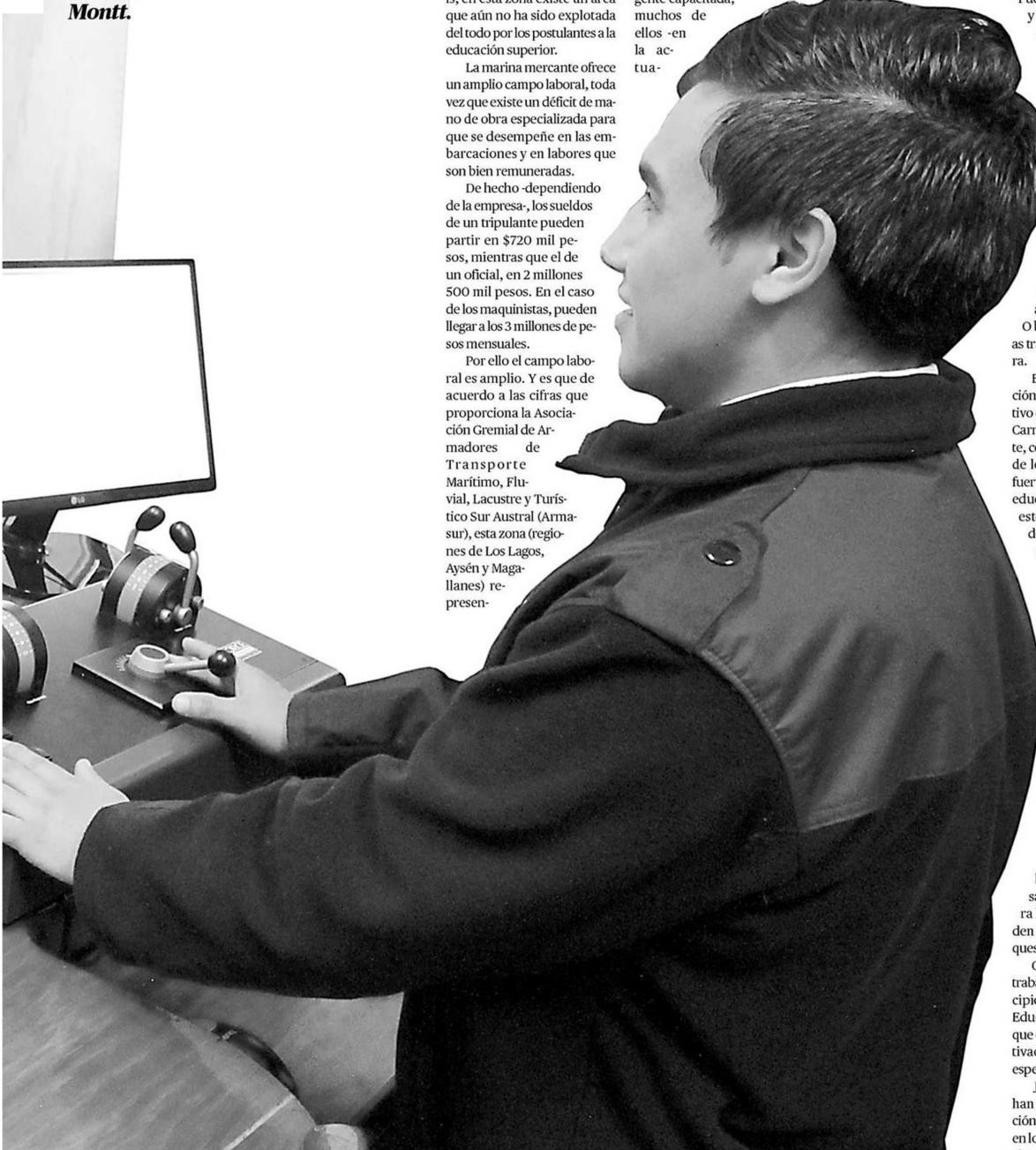
En el refuerzo de la vocación coincide el director ejecutivo de ONG Canales, Eduardo Carmona, quien, precisamente, coloca el acento en que uno de los aspectos que trabajan fuerte en los establecimientos educacionales es en reforzar este aspecto y la motivación de los jóvenes para ingresar a esta área.

Carmona identifica -además- al sector marítimo portuario como uno de los que otorga una gran oportunidad laboral dada la cantidad de oferta laboral que existe respecto de los tripulantes, operaciones portuarias y especialidades que tienen relación con el mundo marítimo.

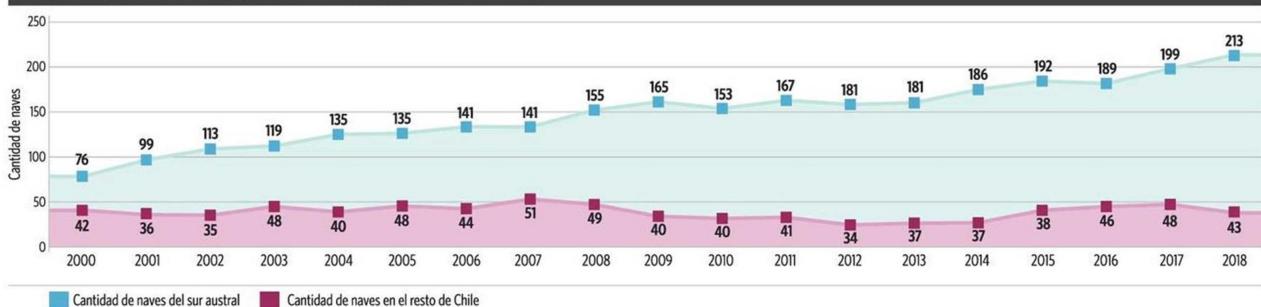
Desde ahí cuenta que están trabajando en poder articular lo que está ocurriendo en las salas de clases con lo que pasa en el mundo laboral, para los cuales los alumnos pueden trabajar a bordo de los buques en cubierta.

Carmona cuenta que están trabajando con los Daem, municipios y con el Ministerio de Educación, con el objetivo de que en los liceos se genere motivación y vocación por estas especialidades.

Junto con ello, detalla que han trabajado en la modificación de las mallas curriculares en los establecimientos educacionales y en el Instituto Tecno-



CANTIDAD DE NAVES EN EL SUR AUSTRAL Y RESTO DE CHILE



gos, de manera de ir generando que los estudiantes opten a estas especialidades a la hora de definir qué carrera estudiar.

Bagnara admite que cuesta convencer a los estudiantes. Principalmente por el tiempo que están navegando y sin poder estar conectados, por ejemplo, con las familias.

OFICIALES

Otro problema del que se dicen cuenta con el paso del tiempo -dice Bagnara- es la existencia de un déficit de oficiales. Para ello comenzaron a trabajar con el Instituto Tecnológico de la ULAGOS, que es la única entidad de educación superior que imparte estas carreras en esta zona.

Fue así como partieron con "Técnico Universitario en Transporte Marítimo Costero"

tario en Electromecánica Marítima". Junto con ello habilitaron el buque escuela que se encuentra en Chonchi. "Ha sido muy bueno porque los niños han aprendido haciendo labores en un barco", afirma.

Bagnara aporta otro dato que permite entender este requerimiento: entre octubre del año pasado y marzo próximo se ha proyectado la llegada de 15 nuevas embarcaciones nuevas. Y todas generan puestos de trabajo.

Al respecto, Julio Pérez, director (s) del Instituto Tecnológico de la Universidad de Los Lagos, recuerda que el trabajo con Armasur lo vienen desarrollando desde 2012, en una alianza que se generó a raíz de un requerimiento de dicha asociación gremial dada la necesidad que existía -en el área ma-

je de contar con pilotos regionales que tuvieran un perfil profesional.

Pérez detalla que lo prime-

ro

ro

que hicieron fue desarrollar la carrera de "Técnico Universitario en Transporte Marítimo Costero", especialidad que permite a los estudiantes egresados de esta casa de estudios poder certificarse ante la autoridad marítima.

La relevancia de estas carreras y en esta zona -según Pérez- radica en que el 80% del cabotaje nacional se desarrolla entre Puerto Montt y Punta Arenas. "La industria marítimo-comercial ha crecido de manera enorme. Más si se considera el traslado de la acuicultura hacia el sur, hacia la Patagonia; entonces, la logística ha crecido en esta área y con ello la necesidad de cubrir puestos



UNA IMPORTANTE OPORTUNIDAD LABORAL OFRECE ESTE SECTOR EN PUERTO MONTT.

ULAGOS



EL INSTITUTO TECNOLÓGICO DE LA ULAGOS OFRECE ESTAS CARRERAS.



LOS ESTUDIANTES REALIZAN LABORES EN TERRENO.

**MÁS DE
95%
RECALADAS DE
NAVES NACIONALES**

**MÁS DE
85%
DOTACIONES DE
NAVES NACIONALES**

**MÁS DE
90%
NAVES MAYORES DE
LA FLOTA NACIONAL**



**MÁS DE
3.000
PERSONAS
EMBARCADAS**

**20.000
EMPLEOS
DIRECTO E
INDIRECTOS**

**FLOTA DE
200
NAVES MAYORES**

de trabajo en el área portuaria como en navegación, a través de estos pilotos, es creciente cada día".

También, dice, se debe generar una renovación del personal y a través de este programa se dio solución a este requerimiento.

El siguiente desafío, sostiene Pérez, surgió de otra necesidad: cubrir el área de máquinas. Por ello, en conjunto con Armasur y ONG Canales, dieron vida a otra carrera: "Técnico Universitario en Electromecánica Marítima", la que permite a los egresados, a través de la Autoridad Marítima, obtener una certificación de oficial de máquinas.

Ambos títulos los otorga el

instituto de la ULagos. Sin embargo, para que estos profesionales se puedan desempeñar en el mar y no sólo en tierra, requieren de una certificación extra y que la otorga la Autoridad Marítima.

Al respecto, Felipe González, capitán de Puerto de Puerto Montt, explica que el control para convertirse en oficial de marina mercante se toma en Valparaíso, mientras que para las naves menores, en Puerto Montt. Además, precisa que tras estas autorizaciones y al tratarse de títulos profesionales, la persona que logra ser propietaria de nave pesquera siempre tendrá su título.

Sin embargo, debe renoverlo sólo mediante un exa-

men médico que diga que se encuentra apto para realizar esta actividad.

CARRERAS CORTAS

Julio Pérez, en tanto, describe que ambas carreras que imparte el Instituto Tecnológico son de corta duración.

Es así como "Técnico Universitario en Electromecánica Marítima" (profesional que se desempeña en la sala de máquinas) tiene una duración de dos años y medio, más un semestre de práctica; pero a partir de 2021 tendrá una extensión de cinco semestres, dada la actualización de la que fue objeto. Mientras que "Transporte Marítimo Universitario" dura dos años y medio, inclu-

yendo la práctica.

Otra particularidad es que el 80% de los estudiantes que asiste a este instituto goza de gratuidad.

Alejandro Tenorio, quien es director nacional de la Alianza Marítima de Chile (agrupación sindical), reconoce que ha sido crítico de la formación de estos profesionales, ya que, a su juicio, lo que se requiere es generar un incentivo que permita que estas carreras sean mucho más llamativas, para que generen un mayor interés.

Pero ello afirma: "podría comenzar a cambiar, dado que Contraloría habría aprobado el 'el nuevo reglamento de titulación, que vendrá a solucionar una de las críticas que yo he

realizado en torno a que la carrera sea mucho más llamativa, de que los ascensos sean mucho más rápido".

Y aunque sostiene que aún falta la promulgación de parte del Presidente, si este proyecto, en el cual participó, se concreta, generaría una serie de

CON LA PESCA

Una de las acciones realizadas por Armasur tiene que ver con realizar un trabajo junto a los hijos y nietos de los pescadores artesanales, de manera de apoyarlos para que puedan estudiar estas carreras.

Al respecto, Juan García, presidente del Sindicato de Pescadores Artesanales de Anahuc, explica que trabajan en un plan piloto con jóvenes egresados de la educación media y que, por lo mismo, están en condiciones de realizar estos cursos.

Lo que sí plantea es la importancia de que estos alumnos puedan desarrollar gran parte de sus estudios a bordo de una embarcación.