

Crisis portuaria en Chile: "Si no se nos escucha, detendremos el país"

ANDRÉS FIGUEROA CORNEJO :: 21/06/2011

Entrevista con Jorge Bustos, Presidente de la Confederación de la Gente del Mar.

Luego de los anuncios realizados por el administrador de turno del Ejecutivo, Sebastián Piñera, el pasado 21 de mayo durante su cuenta anual ante el país, en Valparaíso (capital de la Quinta Región) el 16 de junio dos mil trabajadores, empresarios y autoridades locales salieron a la calle a manifestarse contra las medidas portuarias sentenciadas por el Mandatario.

Jorge Bustos es Presidente de la Confederación de la Gente del Mar (Congemar). Aquí explica las razones de lo que podría ser uno de los capítulos relevantes en la creación de condiciones hacia un paro general de Chile.

-¿Qué iniciativas anunciadas por el Presidente Piñera en su alocución del 21 de mayo dañan las condiciones de vida de los habitantes de las ciudades -puerto?

"Piñera habla de la 'apertura del cabotaje marítimo a naves extranjeras', es decir, habla de incentivar la competencia en transporte marítimo de carga y pasajeros dentro de Chile. Sin embargo, como hombres y mujeres de puertos, nos oponemos a cualquier idea de modificación que pretenda abrir el Cabotaje Marítimo a naves extranjeras."

-¿Por qué?

"Porque los trabajadores, que somos un importante sector directamente afectado, no hemos sido consultados ni hemos participado en el estudio de esta iniciativa. Y al resultar un proyecto inconsulto, desconocemos si el gobierno evaluó las muchas consecuencias negativas que esta iniciativa involucra, incluso algunas de carácter internacional."

-¿Como cuáles?

"Destruiría trabajo de la Marina Mercante Nacional, afectando a alrededor de 20.000 trabajadores directa o indirectamente a nivel nacional, y a sus respectivas familias. Indirectamente, castigaría a otros sectores como a los camioneros, ferroviarios, portuarios, agentes de aduana. Asimismo, estamos ante una inminente y dramática realidad que afectaría los intereses marítimos del país, y que se reflejaría en la desaparición de nuestra marina comercial que efectúa el Cabotaje, con la consecuente cesantía de las tripulaciones de los buques de la flota nacional. Y, por tanto, sería muy difícil recuperar este recurso humano, altamente capacitado y calificado. Pero eso no es todo. La medida antidemocrática impactaría directamente en la seguridad de la navegación y en la protección del medio ambiente acuático. Fatalmente seríamos 'pioneros' en el mundo en dictar unilateralmente una medida que atente contra los propios intereses marítimos del país, sin establecer políticas de reciprocidad. Y te digo que defenderemos a como dé lugar, el trabajo y el ejercicio profesional marítimo chileno en las naves que desarrollen el cabotaje en nuestra

costa.”

Las mentiras de Piñera

-¿De qué se tratan los llamados ‘Almacenes Extraportuarios’?

“Es el antiguo concepto de “Puerto Seco”, o sea, llevarse las actividades portuarias a Santiago. Se argumenta el aumento del flujo de camiones en ciudades portuarias y carreteras, aduciendo ineficiencias logísticas que encarecerían el transporte del comercio exterior nacional. Pero contrariamente, producirá mayor concentración y tránsito de camiones, con la consecuente contaminación ambiental, deterioro vial, e incremento de costos al usuario importador, además de la afectación a la ciudadanía y su calidad de vida en la Capital.” -Sin embargo, Piñera habla que el proyecto creará más competencia, lo que debería redundar en una baja general de precios... “Mira, según la AIC, la propuesta potenciaría mayor competencia en el mercado, generando condiciones para una baja de tarifas y un servicio más expedito y simple. Pero esto es una falsedad absoluta.”

-¿Porqué?

“La actividad de los Agentes de Aduana es una profesión institucionalizada por ley en el país, y se caracteriza por tener alta competencia, buen servicio y bajos costos para los usuarios importadores y exportadores de Chile. De aplicarse la medida gubernamental, este mercado que funciona bien, dando garantías y seguridad al comercio exterior chileno, se distorsionaría en el caso de otorgarle licencia, por ejemplo a los forwarders para despachar, produciendo el efecto exactamente contrario, debido a que ellos representan varias actividades cuyo objetivo principal es el transporte de mercancías, y esa industria está fuertemente concentrada en unas pocas empresas multinacionales que en conjunto con las navieras y compañías aéreas, constituirían un monopolio del comercio exterior, eliminando la competencia. El despacho aduanero quedaría en manos de empresas cuya falta de experiencia y nula preparación profesional en esta materia afectarían seriamente la seguridad jurídica de las operaciones aduaneras. Como consecuencia, se pondría en riesgo la salud de la población, el patrimonio fitosanitario del país, la importante recaudación fiscal que realiza Aduanas (USD 11.500 millones anuales), además de modificar las estadísticas nacionales para la toma de decisiones macroeconómicas que finalmente se traducen en efectos sociales determinados por las políticas públicas. Los agentes de aduana, en su calidad de auxiliares de la función pública aduanera y de ministros de fe, son un aval de garantía y transparencia para el éxito del comercio exterior chileno. Con la idea de Piñera, se verían gravemente mermadas sus actividades, generando el cierre de muchas agencias, con el consiguiente aumento de la cesantía en las ciudades-puerto y el aumento de costos para los usuarios.”

-Pero el proyecto considera en transporte caminero, normas técnicas más modernas que las vigentes, permitiendo el mejor aprovechamiento de las nuevas tecnologías para incrementar la productividad y eficiencia...

“Rechazamos esos argumentos porque estimamos responsablemente que la única manera de desarrollar el transporte de carga carretero con nuevas tecnologías, aumento de productividad y eficiencia es creando una Ley de Transporte de Carga por Carretera para

Chile. No hay otra.”

-¿Y que hay de los transportistas multimodales como nueva forma logística?

“La aplicación de ese modelo de transporte, contrariamente a lo señalado, produciría una monopolización de la cadena logística, provocando una concentración en sus funciones y eliminando las responsabilidades que cada sector tiene hoy en ella. Y concentración significa que unos pocos actores dominan el mercado con la consecuente multiplicación de abusos, privilegios, colusión, evasión tributaria e incrementando el costo final de las operaciones, que terminan dañando la competencia y al consumidor final.”

La Coordinadora

-¿De qué modo se ven tocados los trabajadores de la Banca?

“Eso tiene que ver con el circulante que se mueve diariamente en Valparaíso, el cual en más de un 90% se explica por el comercio internacional. Por lo tanto, de aplicarse las medidas, con un par de sedes bancarias bastaría. A lo menos 16 oficinas cerrarían sus puertas.”

-¿Qué es la Coordinadora de Defensa de las Ciudades-Puerto?

“La Coordinadora es la respuesta a dos cuestiones centrales. La primera tiene que ver con la centralización del Estado que comporta el proyecto. Ella cobraría un movimiento de monopolización de la economía del comercio exterior y la consecuente cesantía global en las ciudades-puerto. Esto implica afectar, en forma inmediata más de 17.000 empleos directos únicamente en la Región de Valparaíso (Fuente Estudio Universidad de Valparaíso). Si esa cifra se multiplica por la composición familiar de cada trabajador, el número aumenta considerablemente. Y estamos hablando de cifras que no incluyen la empleabilidad indirecta de la región (comercio, transporte, turismo, etc.). Nuestra Coordinadora implementará todas las acciones que sean necesarias, tanto a nivel local como nacional, para rechazar y revertir estas medidas, con el objetivo de instalar al breve plazo una mesa de negociación con el Gobierno que nos permita avanzar en soluciones reales para nuestras ciudades y con la participación de la ciudadanía y los sectores directamente involucrados.”

-¿Y en los puertos distintos a los de Valparaíso?

“A nivel nacional, todos y cada uno de los puertos terrestres, marítimos y aéreos, y las ciudades que de ellos dependen, se verían fuertemente perjudicadas por los efectos políticos y sociales, todavía no cuantificados. Se trata de un traje hecho a la medida para los grandes grupos de transportistas internacionales aéreos, marítimos y terrestres, en cuya elaboración se nos excluyó en nuestra calidad de actores más relevantes del comercio exterior chileno (Servicio Nacional de Aduanas, asociaciones marítimas y portuarias, Federación Nacional de Dueños de Camiones, Agentes de Aduana, Almacenistas Extraportuarios, y otros sujetos relevantes de la cadena logística). Todo esto únicamente traerá a las ciudades-puerto más cesantía, y en Santiago mayor centralización y contaminación.”

¿De qué se trata el ‘Porteñazo’ que están organizando para el mes entrante?

“Se trata de una acción ciudadana transversal contra la concentración monopólica, es decir, contra el modelo económico y contra el centralismo, y a favor de la real descentralización del poder del Estado. Debe ser el inicio para que los ciudadanos pongamos en la agenda política nuestras propuestas, nuestros sueños y esperanzas. Los políticos no saben qué es lo que la gente necesita, por lo tanto debemos hacernos visibles, gritar hasta que nos escuchen, o simplemente, queden sordos. Y si el grito de la razón no alcanza, entonces detendremos el país, junto a los que el sistema pretende hoy hacer desaparecer. En definitiva, debemos decirle al gobierno, que nosotros somos los que movemos al país y que se acabó el recreo. Que de aquí en adelante, deberá empezar por tenernos respeto, a lo menos.”

Anexo

RECHAZAMOS TAJANTEMENTE LAS MEDIDAS DE LA AIC RELATIVAS AL COMERCIO EXTERIOR CHILENO POR LAS SIGUIENTES RAZONES:

- Favorecen concentración del poder en muy pocos grupos económicos
- Generan monopolio, centralización económica y política y, por tanto, ahogan la libre competencia
- Generan cesantía en las ciudades-puerto del país, por la centralización de la actividad portuaria en la Capital. Valparaíso, por ejemplo, pasaría a ser un museo histórico de lo que fue el principal puerto de Chile. Esto necesariamente afecta el comercio local y la economía global de la región.
- Desmejoramiento en la calidad de vida de los santiaguinos, por mayor contaminación y daño vial.
- Se trata de medidas absolutamente inconsultas, pues el documento AIC se elaboró sin incorporar a todos los entes involucrados en el comercio exterior chileno.
- Al traspasar la función fiscalizadora de los agentes de aduana a los forwarders, el Estado estaría abandonando las funciones que le son propias.

21 de junio de 2011

La Haine

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/crisis-portuaria-en-chile-si-no-se-nos-e