



## **COMUNICADO DE PRENSA**

### **“AVANCES Y RIESGOS DE LA LEY CORTA PORTUARIA”**

La denominada “Ley Corta Portuaria” fue aprobada por la Cámara de Diputados, en su primer trámite constitucional, correspondiendo ahora que sea revisada por el Senado. Este proyecto contiene avances relevantes para la actividad portuaria, pero también riesgos que pueden afectar a la economía y a la convivencia nacional.

La Cámara Marítima y Portuaria ha valorado positivamente la decisión del Gobierno de ingresar a tramitación este proyecto, iniciando así un trabajo orientado a lograr una nueva fase de modernización del sector portuario nacional, despejando la “incerteza jurídica” que está en el origen de los conflictos recientes y abordando distintas materias que refuerzan la seguridad de los puertos. Asimismo, apreciamos la entrega por parte del Gobierno de la compensación a los trabajadores, como hito político que cierra un conflicto que causó gran daño al país y a su comercio exterior.

La Cámara y sus socios están avanzando hacia una mayor estabilidad laboral en el sector, manteniendo el compromiso con los derechos de sus trabajadores y observando la eficiencia de la actividad portuaria. Preocupa entonces que algunas modificaciones que introduce el proyecto de ley se aparten de las normas laborales que rigen en el resto de la economía, afecten negativamente la productividad y sean de dudosa constitucionalidad.

El primer riesgo es que 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.

Además, este riesgo se ve reflejado en el rechazo de la indicación del Gobierno que permitía flexibilidad en la organización de las faenas portuarias durante el descanso de los trabajadores, como es la práctica del resto de las actividades productivas del país. Este hecho podría conducir a una interrupción frecuente de la actividad portuaria, con efectos adversos en el resto de la cadena logística y sus actores.

Estas situaciones generarán 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.

Es relevante señalar que la infraestructura portuaria es un activo que pertenece, en gran medida, al Estado, quien recibe ingresos a través del sistema de concesiones. Dicha infraestructura tiene un valor de reposición de más de diez mil millones de dólares, por ende los efectos de esta ley para los ingresos del sector público también pueden ser significativos.

El segundo riesgo del proyecto se origina en un mecanismo de recaudación que tiene serias falencias jurídicas y constitucionales, generadas por la inequidad en la distribución del aporte a beneficio fiscal, tanto entre puertos, como entre las empresas que participan del comercio exterior, todos los cuales se benefician de la estabilidad en el sector portuario. Aquello introduce mayor incertidumbre a las inversiones en el sector, lo que se traducirá en mayores costos y tarifas para los usuarios finales.

Asimismo, cabe señalar que las empresas portuarias concurren al pago de una parte significativa del monto convenido por el Acuerdo entre el Gobierno y organizaciones de trabajadores de enero de 2014. De la misma forma, la Cámara Marítima y Portuaria ha manifestado su disposición para buscar mecanismos que alivien la carga de dicho acuerdo para el Fisco, en la medida que se respeten 4 criterios: (a) que la recaudación sea proporcional al monto comprometido en el Acuerdo de enero; (b) que se logre una distribución equitativa del costo final entre todos los beneficiarios de la estabilidad portuaria; (c) adecuación estricta al marco jurídico vigente; y, (d) sopesar los efectos económicos directos e indirectos.

El Ejecutivo presentó una indicación en esta materia rebajando la recaudación a US\$62 millones, sin perjuicio de que el proyecto estima un pago a los trabajadores ascendiente a US\$53 millones. Tal indicación y el mecanismo de recaudación, que fueron inicialmente rechazados en la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados por apartarse del estándar establecido por la Constitución para tales cargas, fueron posteriormente aprobadas en la Sala sin subsanarse las deficiencias económicas y jurídicas. Esta es una materia que debe ser revisada en la siguiente etapa del trámite legislativo.

Es fundamental remarcar que el carácter estratégico del sector portuario obliga a que el país en su conjunto contribuya a generar un ambiente de estabilidad para su adecuado funcionamiento. La referida estabilidad exige articular soluciones perdurables entre todos los actores relevantes, sin exclusiones de ningún tipo y con la articulación del Gobierno.

Valoramos la disposición de la Cámara de Diputados en invitar y escuchar a todos los actores de esta discusión, lo cual ha permitido recoger las ideas y visiones que sustentan este proyecto de ley. Con todo, esperamos que el Senado analice todas las propuestas y logre una ley que sea beneficiosa para todas las partes y el país.

9 de julio de 2014