



Pleamar



Luis Negreiros Criado

Enero 2010

Chalacos piden al Gobierno medidas de emergencia para modernización y fortalecimiento de TP Callao y otros puertos

La inversión pública se torna vital en el Terminal Portuario del Callao para salvar a Enapu. Enapu naufraga frente a Dp World y en medio de declaraciones unas más sonoras que otras. La cuenta es regresiva a mayo próximo.

La reunión sostenida entre los sindicatos portuarios, Enapu, representantes de la Estiba, pequeños transportistas y empresarios de ADEX el pasado 29 de diciembre en el Congreso de la República, desarrolló una agenda poco usual de revisión de la política portuaria que estos años se viene practicando con cara al año iniciado, sostuvo destacando su importancia, el congresista Luis Negreiros Criado.

En dicho evento, todos convinieron en la urgencia que Enapu dispusiera de inversión pública y de facilidades que le permitiera afrontar la competencia de DP World en mayo

próximo. "Es un reclamo justo y debe ser atendido sin mayor demora para salvar a la empresa portuaria nacional de su desaparición. Es demostrable que Enapu aún tiene las capacidades para seguir sirviendo con eficiencia al país", agregó Negreiros.

Recordó también que el Estado, durante los últimos 20 años, no había permitido la reinversión en el Terminal Portuario del Callao ni en todos los demás puertos. Las utilidades de Enapu, que fueron al tesoro, eran más que suficientes y varias veces superior en relación con los montos de inversión que ahora requiere.



Precisó que esta demanda no era demagógica ni contraria a la libre competencia. "Se basa en el reclamo constitucional de Igualdad de Trato en relación con las facilidades e incentivos que ha recibido y recibirá de DP World", agregó.

En ese sentido, Negreiros se refirió a que Fonafe no ha incluido en sus anuncios al Terminal Portuario del Callao ni a otros puertos regionales de Enapu. "Este olvido del holding de las empresas del Estado podrá resultar muy caro".

Otro aspecto a tener en cuenta en Enapu continuó Negreiros Criado- es que se debe impulsar una gestión innovadora, decidida, sin vasallajes burocráticos que conduzca a la empresa a salvara y no seguir hundiéndola por omisión o por acciones deficientes. Es una constante el nombramiento de ejecutivos sin dominio empresarial portuario y naviero.

Asimismo, dijo el parlamentario aprista que Enapu puede ofrecer tarifas y servicios competitivos similares a Dp World con apoyo en sus propios recursos y no de subsidios, "sólo se requiere de inversión pública para equipamiento e infraestructura, inversión que será productiva ciento por ciento y muy favorable en términos de rentabilidad y de seguro y pronto retorno. La versión de una Enapu ineficiente y una "carga para el Estado o los

usuarios" que pretenden hacer creer grupos interesados y mercantilistas, es falaz", comentó.

"Con inversión pública en infraestructura portuaria precisó Negreiros- nuestro comercio externo será el más beneficiado; un modelo de desarrollo del Terminal Portuario del Callao sin la participación de Enapu descapitaliza al Estado y beneficiará únicamente a determinados grupos de poder económico, como viene ocurriendo con la controvertida construcción del puerto de Ancón, que se permite en una bahía y apenas a 18 millas del Callao".

¿Por qué no inversión pública en infraestructura portuaria en el Terminal Portuario del Callao? ¿Cuáles son las razones en contrario para no hacerlo? Preguntó el dirigente portuario.

Finalmente, Negreiros Criado recordó que en el Congreso obra un proyecto de ley sobre la Modernización y Fortalecimiento de Enapu con dictamen favorable desde hace varias legislaturas. "Como se sabe, la Comisión Permanente recibió nuestros pedidos constantes para que sea debatido".

Diálogo puede solucionar problemas social y humano de los estibadores



La Comisión Multisectorial, integrada por representantes de ministerios, entidades competentes del gobierno, empleadores, sindicatos y la Confederación de Trabajadores del Perú, aún no ofrece resultados que esperen ansiosos de ésta los trabajadores para atender los requerimientos de modernidad laboral y de equidad en sus ingresos. Esta comisión se creó a cambio de evitar o conjurar perturbaciones a la paz laboral en nuestro puertos; así lo dio a conocer el parlamentario aprista, Luis Negreiros Criado.

"La Comisión puede cumplir las tareas de facilitar la justicia laboral portuaria si se propone acometerlas, cuenta con representatividad suficiente, fuerza moral y legal para hacerlo. Las agencias de Estiba ganan muy bien con los costos laborales que cobran a los dueños de la carga, que es la base de cualquier solución", agregó el parlamentario aprista.

Algunas agencias marítimas bloquean la negociación colectiva por rama haciendo creer que afecta a unas y beneficia a otras, cuando este tipo de negociación ofrece la opción de un piso salarial a las empresas **para competir**

sin impedir mejoras si decidieran hacerlo a nivel de empresa", Es una aberración después de la sentencia del Tribunal Constitucional de hace pocas semanas que continúen con la estratagema de una negociación por empresa, que sólo queda en fintas, con la complacencia al parecer del Ministerio de Trabajo.

Agregó, en ese sentido, que sería una mayor pérdida de tiempo y de sufrimiento que esta Comisión no ofreciera soluciones y quedara en las redes del palabreo y el burocratismo.

Evitemos frustrar diálogo

La Comisión -continuó Negreiros- debe tomar en cuenta el Dictamen del Congreso sobre las modificaciones a la Ley del Trabajador Portuario, el que, en rigor, impulsa el diálogo social y la negociación colectiva para solucionar la problemática laboral y social de los estibadores. "Evitemos frustrar el diálogo, que es arma democrática para la paz social y laboral".

La Comisión Multisectorial cuenta con una magnífica oportunidad para acordar elevar el valor del turno de trabajo que ahora es de hambre, y mejorar las duras condiciones del trabajo portuario. El trabajo portuario en el Perú es precario y se agrava aún más con los salarios de los estibadores de puertos vecinos de otros países que movilizan a igual que nuestros estibadores la mismas mercancías.