

COMUNICADO DE PRENSA

La competitividad del país está siendo afectada por la gestión de los puertos del Atlántico

Los problemas relacionados con la competitividad del país producto de la actual gestión de los puertos del Atlántico, no es un problema de falta de dinero nada más, se requiere migrar hacia un modelo de gestión de clase mundial. Esa es una de las principales conclusiones del estudio “**Los puertos del Atlántico y la Competitividad de Costa Rica**”, elaborado por Luis E. Loría, investigador asociado de la Comisión Asesora en Alta Tecnología (CAATEC). El trabajo de investigación fue desarrollado por iniciativa propia de la Fundación CAATEC, que tiene por principal objetivo ayudar a mejorar y potenciar la competitividad internacional de Costa Rica por medio de acciones que tiendan a mejorar las áreas de infraestructura tecnológica, educación, ciencia básica y aplicada, y generación y transferencia de tecnología, especialmente relacionadas con el desarrollo del sector productivo y la academia.

De acuerdo con el Reporte Global de Competitividad 2009-2010, la principal desventaja competitiva para Costa Rica es la calidad de la infraestructura portuaria. En términos de esa variable, el país se ubica en la posición 128 de 133 países. En América Latina, solamente Venezuela se ubica por debajo de nosotros en la posición 129. Es claro que Costa Rica podría ocupar una mejor posición en el Índice de Competitividad Global si se corrigen los desafíos en materia de calidad de la infraestructura portuaria.

De acuerdo con el informe Facilidad para Hacer Negocios (Doing Business) 2010, los costos de exportación por contenedor en 92 países son menores a los de Costa Rica, mientras que los costos de importación por contenedor son más bajos en 73. En América Latina y el Caribe, los costos de exportación por contenedor en Costa Rica superan a los de 15 países de la región, mientras que los de importación por contenedor son superiores a los de 9 países de la región.

Para tener una idea de la magnitud de la falta de competencia en materia de comercio transfronterizo, al tomar como punto de partida los costos promedio de importación y exportación de un país como Singapur, la diferencia entre este costo y el de los puertos del atlántico, señalan la existencia de un costo mayor para los importadores/exportadores costarricenses de US\$ 742.5 por contenedor movilizado. El mismo costo por falta de competitividad, tomando como punto de partida los costos de Panamá, es equivalente a US\$ 386 por contenedor movilizado en los puertos del atlántico de Costa Rica.

De acuerdo con el estudio, durante los últimos 35 años, los dirigentes de SINTRAJAP han promovido innumerables interrupciones a los servicios portuarios para forzar negociaciones bajo presión, logrando con ello beneficios y privilegios durante dicho lapso. Algunos de ellos, como por ejemplo pagos de tiempo extraordinario fueron declarados inconstitucionales por la Sala IV, al considerarlos abusivos. Otros, que permanecen vigentes, incluyen permisos y licencias para los miembros de la Junta Directiva de SINTRAJAP (en algunos casos, que llegan al 100% de todos los días laborables por año), el cierre total de los puertos durante ocho y medio días al año

(algunos días festivos y otros negociados por el sindicato) y vacaciones de hasta 30 días hábiles por año, aproximadamente un mes y medio, (lo cual aplica para más de 1,000 empleados actuales). A estos privilegios se les suman las incapacidades en la Administración Portuaria que en el año 2008 llegaron a 40,677 días y que fueron disfrutadas por 739 empleados. Un promedio de 55 días en el año por empleado incapacitado, aproximadamente dos meses y medio de tiempo laboral.

El trabajo documenta cómo los paros, huelgas y tortuguismo en los puertos del Atlántico, promovidos por dirigentes sindicales de SINTRAJAP, se llegaron a convertir en una práctica común. Como se detalla en la sección 6., entre los años 2003 y 2008, fue posible documentar 21 eventos de este tipo que acumularon 69 días y 10 horas de trastornos en los servicios portuarios de los puertos de Limón y Moín, un promedio de 11 días y 14 horas por año. A esas interrupciones extraordinarias, se le deben sumar los 8 días y medio por año de cierre de puertos, mencionados en el párrafo anterior, para llegar a un total de aproximadamente 20 días hábiles de interrupción de actividades por año. Esta situación contrasta negativamente con la operación normal de los puertos en el resto del mundo, donde se trabaja 24 horas al día los 365 días del año.

De acuerdo con los hallazgos del autor, los puertos del Atlántico se caracterizan por ser co-administrados entre las autoridades de JAPDEVA y SINTRAJAP, lo cual ha generado toda una serie de distorsiones en la eficiente administración de los puertos, convirtiéndose así en una barrera al comercio y un obstáculo para el desarrollo de la provincia de Limón y de toda Costa Rica.

El estudio concluye indicando que, bajo las circunstancias actuales, una inyección de nueva inversión estatal en los puertos del Atlántico solamente contribuiría a fortalecer la posición de los dirigentes sindicales—aumentando la vulnerabilidad del país hacia el futuro—y a perpetuar la inoperancia del servicio portuario que se encuentra en claro deterioro. Por esto, antes de considerar nuevas inversiones, públicas o privadas, necesarias para hacer viable la modernización de los puertos actuales de JAPDEVA (Fase 1), se deben lograr acuerdos necesarios que permitan, como mínimo, lo siguiente:

- i. Eliminar varios artículos de la convención colectiva que se traducen en costos adicionales para los usuarios de los puertos o en una deficiente calidad del servicio portuario, al compararlo con puertos marítimos de clase mundial. Esto podría implicar renegociar los términos actuales de la convención colectiva salvaguardando los intereses del país ante que los de un grupo particular.
- ii. Regresar la Administración de JAPDEVA a un modelo de gestión eficiente, según las mejores prácticas a nivel mundial, donde la toma de decisiones y asignación de recursos se realizan con criterios técnicos y ajenos a los intereses particulares de una cúpula sindical.

El estudio completo se encuentra disponible en: www.caatec.org