

SÍNTESIS FOCUS GROUP DE VALPARAÍSO

Introducción

Se presentan a continuación los principales aspectos que emergieron durante el focus group de Valparaíso, y en el cual participaron funcionarios de una empresa naviera, representantes de una asociación gremial de transporte y de agencias de Aduana, autoridad portuaria, concesionario, servicios públicos (SAG, Aduana, Ministerio de Obras Públicas).

Como observación general, se destaca la numerosa asistencia al focus (14 participantes), la interacción fluida entre los participantes, la clara identificación de los problemas atinentes a la logística marítima- portuaria y la conciencia de la necesidad de una mayor concertación entre actores para resolver los problemas operacionales identificados.

A continuación se describen, bajo la forma de una síntesis, las principales barreras identificadas y las soluciones propuestas por los participantes.

I. Barreras e ineficiencias

PRE- EMBARQUE

- Limitaciones del Acceso Sur a Valparaíso (“Camino La Pólvora”).
- Limitaciones y restricción horaria del modo ferroviario.

CONTROL Y VISACIÓN

- Falta de coordinación entre los actores sobre los horarios y días feriados.
- Horarios diferidos, entre otros, entre el terminal portuario y los servicios de control.

INEFICIENCIAS Y BARRERAS QUE AFECTAN AL CONJUNTO DE LOS PROCESOS

- Carencia de un organismo transversal que coordine y regule la logística marítima-portuaria.
- Falta de reglamento común.
- Congestión en el puerto producto de:
 - Falta de espacio dentro del puerto
 - Atrasos en los depósitos de contenedores
 - Estacionalidad de la demanda para la cadena de la fruta
 - Heterogeneidad de horarios de atención de los servicios.

II. Soluciones

- Aplanar la demanda de los depósitos
- Integrar los sistemas informáticos
- Crear un Reglamento con mecanismos que sancionen los incumplimientos y que monitoreen los desempeños.
- Tener un organismo que organice y regule.

Barreras e ineficiencias

PRE- EMBARQUE

1. Limitaciones del Acceso Sur a Valparaíso (“Camino La Pólvara”).

Si bien se reconoce que la inversión pública que se ha materializado en la construcción del Acceso Sur a Santiago, ha sido un gran avance, se visualiza que a corto plazo lo superará la demanda.

“(…) hoy en día tenemos muchos sectores con 4 pistas, con medidas de seguridad, con pistas de emergencia como corresponde, sin embargo igual tenemos cuellos de botella porque a veces pasamos de 4 pistas a 2 pistas, los tuneles se están haciendo chicos, tengo entendido que más de 60 camiones en la ruta acarrea problemas (...)”

José Egido (Presidente, FEDEQUINTA)

2. Limitaciones y restricción horaria del modo ferroviario.

Una de las limitaciones que presenta en la actualidad la operación ferroviaria en Valparaíso es la restricción horaria, tal como lo reconoció Oscar Ramírez de FEPASA:

“(…) tiene que ver con que Valparaíso tiene una operación que limita a operar durante los tiempos en que el ferrocarril de carga no opera, no funciona, que deben ser 5 horas durante la noche, hasta las 5 de la mañana, ya no podemos estar en la red, pero esa limitante no ha sido una condicionante terminal (...)”

Oscar Ramírez (Jefe de operaciones portuarias, FEPASA)

CONTROL Y VISACIÓN

En ese macro-proceso, el principal cuello de botella señalado es la falta de coordinación entre los actores sobre los horarios de atención.

1. Falta de coordinación entre los actores sobre los horarios y días feriados

La falta de coordinación entre los actores de la cadena logística pone de manifiesto la repercusión que una decisión tomada sin concertación puede producir sobre la carga de trabajo del resto, lo que se traduce por ende por sobre tiempos de espera en el puerto.

“ Entiendo que TPS, a veces, da el domingo y a nosotros nos crea un problema como Aduana porque el día lunes nos genera más trabajo, a lo mejor ese tipo de decisiones la que sea la mejor, que estemos todos en la misma sintonía (...) o cuando trabajan toda la noche aquí en el puerto y nosotros nos encontramos en la mañana, en la madrugada, con 200 camiones!

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso)

Finalmente, se puede destacar que la conversación que se generó entorno a ese tema muestra una voluntad compartida de ir hacia una mayor concertación entre actores de la cadena logística portuaria.

“ Para nosotros como Terminal, efectivamente sería muy bueno que toda la cadena funcionara bajo la misma condición, que como comentaban recién, tenemos problemas que si nosotros actualizamos un diferido durante la noche que es usual y aduana fiscaliza en otro horario, tenemos un problema tanto para los transportistas, por tiempo de espera, por otro lado la aduana que tiene mayor carga esperando. Para nosotros es (...) sin duda que el [tema] que más nos interesa.”

Ramón Moreno (Gerente de operaciones, TPS).

2. Horarios diferidos, entre otros, entre el terminal portuario y los servicios de control.

Al igual que en el focus group de San Antonio, se conversó ampliamente sobre la conveniencia de que todos los servicios tengan los mismos horarios que el Terminal portuario, es decir que atiendan 24 horas al día, 7 días por semana.

“Un tema que para nosotros es bien significativo y que lo hemos conversado con diversos actores, es la relación 7 por 24.”

Ramón Moreno (Gerente de operaciones, TPS)

Sin embargo, varios participantes cuestionaron la viabilidad del 7 por 24 por la interdependencia de los procesos. Es importante destacar que el SAG ya atiende 24 horas y 7 días a la semana, en la época peak de la fruta y que experimentó como marcha blanca mantener esos horarios durante todo el año. Esa última experiencia no fue concluyente.

“(...) pero lamentablemente a veces por otros integrantes de la cadena que no han usado la oportunidad hemos decidido, no seguir con esa marcha blanca [de 7 por 24 todo el año], porque entiendo que el 24 por 7 es un costo mayor para todos, para aduana y todos los que están involucrados en la cadena, por lo que veo que si bien es una necesidad no es de rápida aplicación (...)”

Ernesto Lema (Jefe oficina de Valparaíso, SAG)

“(...) ahora el tema del 24/7, claro, el Servicio de Aduana tiene un horario que en el fondo no es culpa del servicio de aduana porque también quizás nos podemos encontrar en que el 24/7 no es viable para la entrega de las cargas, porque tú puedes desconsolidar por ejemplo las 24 horas, y al otro día vas a tener un tremendo atoché de camiones que van a venir a buscar ese volumen y eso va enlazado también con los demurrage que entrega en el fondo la cantidad de días libres que entrega la naviera a cada cliente, hay muchos lineamientos que es bastante difícil orquestarlo y que el beneficio global coincida con el de cada actores.

Pablo Torres (Gerente general, SAAM)

INEFICIENCIAS Y BARRERAS QUE AFECTAN AL CONJUNTO DE LOS PROCESOS

Producto de lo anterior, y al igual que en el focus group de San Antonio, varios de los participantes deploraron la ausencia de un organismo global o supra que tenga facultades para coordinar y regular la logística asociada al puerto, y que pueda dictar un Reglamento común a toda la cadena.

1. Carencia de un organismo transversal

“(...) no hay un papá, por decirlo, que organice y sincronice todas las actividades portuarias junto con los servicio (...) hay que tener un objetivo y un objetivo que sienta un marco que regule todo esto y un señor que lidere y que sea responsable de que se cumpla esta reglamento (...)”

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA)

“(...) era algo parecido algo que yo quería decir justamente antes, en el sentido de que nosotros tenemos que hacernos cargo de algo y no decir es bueno que se haga, es bueno que alguien, porque ese alguien no es nadie entonces yo creo que un buen punto es analizar la cadena completa de los tiempos de espera, ir por algo concreto, analizar cuáles son los tiempos de espera que hay y como se aborda uno por uno, si el tiempo de espera amerita una operación portuaria de 24 horas se tendrá que hacer y si no a lo mejor no es necesario y no se hace, creo que por ahí podríamos ir abordando y todo lo demás que se ha dicho es parte de la solución, por ejemplo si el tema es trabajar 24 (...)”.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso)

2. Falta de un reglamento común a toda la cadena

“(...) lo que se necesita para el estudio para presentarle a la Subsecretaría es cuales son las necesidades que se tienen que presentar para generar políticas, reglamentos y normativas, por ahí la persona de transporte mencionó que no hay normativas, no hay reglamentos, bueno, está la instancia de la consultora para decir: ¿sabes qué? la necesidad de los usuarios o de los actores de la cadena logística es: determinar un reglamento o una normativa que fije tal criterio dentro de lo que es transporte y el resto de los temas que veo que aquí se discuten, perfectamente se pueden solucionar de las comisiones que siguen a FOLOVAP, de hecho así se ha hecho para solucionar los problemas.”

Ernesto Lema (Jefe oficina de Valparaíso, SAG)

Al igual que en los focus group de San Antonio y Coquimbo, se abordó ampliamente el problema de la congestión que se produce en el puerto, en particular en verano, y los factores que lo explican, ocupó una parte importante del focus group. Congestión en el puerto

3. Congestión en el Puerto

Se identificaron varias causas a ese problema tales como: la falta de espacio, las demoras en los depósitos de contenedores, la estacionalidad de la demanda, la heterogeneidad de horarios de los servicios.

- Falta de espacio en el Puerto:

“(...) el espacio es probablemente la principal restricción que tiene el puerto de Valparaíso hoy en día por lo mismo si queremos crecer o aumentar la capacidad del puerto a su máximo posible tenemos que hacer un mejor uso y un uso más eficiente del espacio que tenemos (...)”

Ramón Moreno (Gerente de operaciones, TPS)

- Las demoras en la entrega y devolución de contenedores

“(...) estamos sujetos al cuánto nos demoramos a los distintos otros puntos y se nos acumula en el depósito por lo tanto tenemos una demanda bastante alta (...)”.

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans).

- La estacionalidad de la demanda de la cadena de la fruta y la llegada tardía de los embarcadores

“(...) en la temporada de la fruta (...) se produce un problema bastante serio durante los peak de Enero hasta Marzo que se nos produce un problema de congestión con la flota de camiones y la entrega de la carga de la fruta por parte de los embarcadores y generalmente esperan el último día que se va el buque para cumplir con todo su programa (...)”

Jorge Videla (Subgerente de sucursales, NYK Sudamérica)

Con relación con las demoras en los depósitos de contenedores, que corresponde a un problema también señalado en San Antonio¹, según Jorge Videla de NYK, la fuerte alza de la demanda en la temporada de la fruta de exportación, y los atrasos del embarcador son factores que explican las demoras en los depósitos de contenedores para la carga refrigerada:

“(...) nosotros trabajamos con contenedores refrigerados y se trabaja con una flota bastante acotada y la demanda que hay en esa época nos obliga muchas veces a que el mismo buque que se va a llevar la carga, trae los contenedores, entonces eso obliga a los depósitos a recargarlos de trabajo para poder entregarnos los contenedores en buenas condiciones al cliente en un tiempo bien acotado (...). [Además] el naviero (...) depende del embarcador que cumpla los plazos que él nos está diciendo, el mismo dice : ‘ yo necesito los contenedores con 72 horas antes y me los entrega a 24 horas antes que llegue el buque y eso me produce una desincronización en todo el programa que tenemos”

Jorge Videla (Subgerente de sucursales, NYK Sudamérica).

I. Soluciones

1. Para disminuir la congestión en el puerto:

- Horarios diferidos de las cargas con inspección SAG

“(...) que durante el día se entreguen las cargas que tienen inspección SAG o Aduana y el resto del día se entreguen las demás, porque si el 70% no tiene inspección eso funciona 7/24 sin ningún problema, bueno sacando el domingo (...)”

Alan Smith (Vicepresidente de ANAGENA)

- Retiro de carga limpias

¹ Es un aspecto que los representantes de las comunidades logísticas de ambos puertos presentaron al Consejo regional logístico del 18 de julio del 2013.

“(...) la propuesta de retiro de cargas limpias que a nuestro juicio sería una gran mejora respecto de lo que hay ahora y podría generar una tremenda transparencia con respecto a los costos o debería también transparentar actores que son ineficientes para que se hagan cargo (...)”

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA)

- Trasladar las cargas de los aforo a Retiro de carga limpias

(...) nosotros también podemos hacer un aporte desde el punto de vista de los Extraportuarios: trasladar las cargas de los aforo de las áreas que están en común del sector de Curauma o del sector de Placilla donde están los depósitos que están los extra portuarios, es un tema que se puede controlar, que se puede mejorar (...)”.

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans)

- Aplanar la demanda en los depósitos a través de un sistema informático.

“(...) ha hecho una propuesta el EPV a través de un sistema de computación donde se está tratando de ver cómo se aplanan la demanda en los depósitos ¿qué significa eso? que no va a ser funcional al depósito sino que va a ser funcional al hecho de que existan los depósitos y que realmente los transportistas lleguen cuando tengan que llegar y eso creo que es una ventaja para todo el mundo y todos los que están en esto digamos, y en eso estamos trabajando que partió del sistema de la empresa portuaria.”

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans)

- Coordinar los horarios

“(...) yo creo que es importante cambiar un poco el switch a las 24 horas globales por horarios estables que permitan dar eficiencia y coordinar, después nos encontramos con que los actores públicos y privados almorzamos en horarios distintos, cosas tan tontas como esa, el SAG almuerza a las 2, SAAM tiene horario que no es el mismo que los agentes de aduana, entonces yo creo que hay cosas de los horarios que organizar más allá que 24 por 7, yo haría horarios que fueran eficientes para la cadenas.”

Alan Smith (Vicepresidente, ANAGENA).

- Integrar los sistemas informáticos

Se planteó también como solución una mayor integración de los sistemas utilizados por los distintos actores de la cadena. Es un aspecto que generó un amplio consenso

“(...) lo estamos tratando de hacer, por ejemplo con el Puerto de Valparaíso y el departamento de informática en Santiago entonces la idea es poder tratar de integrar nuestro sistema multipuerto con el sistema ZEAL cosa de que los camiones cuando ingresen al peaje de camiones en ZEAL inmediatamente que el sistema le diga si necesita o no inspección SAG, eso lo estamos trabajando, la última reunión se hizo hace un par de semanas (...)”

Ernesto Lema (Jefe oficina de Valparaíso, SAG)

2. Establecer un Reglamento, con sanciones en caso de incumplimiento.

“(...) falta un ente, pero no estoy viendo una cosa burocrática, sino que un ente que defina ciertas cosas tan básicas, solo defina un par de cosas como por ejemplo qué es eficiencia, porque alguien dice, bueno en esta solución busquemos indicadores de eficiencia pero ¿qué es lo que es eficiencia?, si uno toma a cada uno de los actores va a tener distintos indicadores entonces falta una definición completa (...)”.

Ricardo Ghiorzi (Gerente de operaciones, ZEAL)

4.

“(...) ahí hablamos nosotros de esta famosa entre comillas fiscalía o centro que tenga que ver con la determinación de las multas y quién paga y quien no paga y que (...) asuma su responsabilidad. Los tiempos se van a agotar porque va a costar plata y en este minuto le cuesta plata pero solamente al dinero nuestro, identificar también y hacer un informe mensual, semanal, no tengo idea, con ranking, quienes son más competitivos, ya que esa palabra está tan en boga, o quienes cumplen realmente con los horarios que tienen que cumplir y quienes no lo cumplen (...)”

José Egido (Presidente, FEDEQUINTA)

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA):

“(...) tiene que haber alguna entidad que lidere el tema, no sé si el Ministerio de Transportes o Aduana, no sé, pero tiene que haber algo que lidere porque alguien va a cometer alguna falta o va incumplir este reglamento y ¿dónde va a reclamar? o se va a limitar a hacer solamente un manual de buenas prácticas que no nos va a servir de nada (...)”

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA)

3. Crear un organismo que organice y regule.

Al igual que en el focus group de San Antonio, la necesidad de una entidad supra, fue presentada por varios de los actores presentes como una solución a los problemas de descoordinación.

“(...) el óptimo de cada parte no es el óptimo del sistema y eso es lo que hay que resolver, porque al depósito lo que le interesa ojalá es entregar los contenedores cada 3 minutos y darle un horario al transporte y al transporte le conviene lo contrario, que estén las 24 horas y cuando llegue el carro, entonces según el lado en que nos colocamos evidentemente cada uno va a tener razón desde su punto de vista, pero el óptimo que queremos buscar es el del sistema y no es la suma del óptimo de las partes y eso es lo que tiene que ver con alguien que defina los procedimientos y pueda ver en definitiva cual es la justa medida y normas que permitan organizar de la mejor manera el sistema y eso no es simple, en definitiva por eso estamos aquí así que yo creo que en el punto tres de la integración de los sistemas más bien un tema pero lo que hay que hacer es organizar los procedimientos y las empresas primero”

Alan Smith (Vicepresidente, Aduana)

Sin embargo, algunos de los participantes se mostraron más bien partidarios de encontrar soluciones locales y de alcance más inmediato.

“(...) veo muy difícil que esperemos que venga un solo ente o una sola autoridad y nos arregle este tema a todos, creo que la forma en que se ha dado el último tiempo puede ser medio lento para algunos o mejor para otros, ha sido tratando el tema uno a uno (...)”

Ramón Moreno (Gerente de operaciones, TPS).