

TRANSCRIPCIÓN FOCUS GROUP PUERTO DE SAN ANTONIO

JUEVES 12 DE SEPTIEMBRE 2013

Hora de inicio: 9:45 am

Hora de término: 12:00 am

Lugar: Salón directorio de EPSA, ubicado en el Edificio Corporativo de la Empresa Portuaria San Antonio, Alan Macowan 0245, San Antonio.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Bueno en primer lugar, darles las gracias por asistir a esta reunión. Me voy a presentar primero. Mi nombre es Mario Troncoso, yo estaré a cargo de la moderación de este focus group. Está con nosotros la señora Sabah Zrari, gerenta de la consultora, la señorita Denisse Fernández que es profesional que nos está apoyando, además nos acompaña Gabriel Araneda del Ministerio de Transportes del Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaría de Transportes. Bueno en el caso mío, soy ingeniero civil electricista. Durante los últimos años he participado en muchos proyectos en el área logística, de transporte terrestre por ejemplo, [en] Valparaíso, en Mejillones y en Coronel. Para comenzar les pediré que cada uno se presente, indique su nombre, empecemos con don Carlos.

Carlos Gómez: Hola, soy Carlos Gómez, soy gerente de operaciones de San Antonio Terminal Internacional.

Miguel Godoy: Miguel Godoy, jefe división de STI terminal internacional.

Julio Rojas: Muy buenos días mi nombre es Julio Rojas, soy ingeniero agrónomo y soy jefe provincial de Servicio Agrícola y Ganadero.

Fernando Sat: Fernando Sat, de Exportador Río Blanco, gerente de operaciones.

Priscila Lillo: Mi nombre es Priscila Lillo, jefe de operaciones de Codelco.

Víctor Valenzuela: Víctor Valenzuela, soy asesor de un extraportuario, Puerto Columbo.

Fernando Gajardo: Fernando Gajardo, gerente de concesiones del Puerto de San Antonio. Quiero aprovechar la oportunidad para dar nuevamente la bienvenida que ha dado Mario y agradecer al Ministerio de Transportes que está acá presente, porque creemos que esta instancia que están desarrollando de poder determinar y acotar cuáles son estos cuellos de botella de las cadenas logísticas que Mario ya nos va a explicar, es muy importante para nosotros, para que sepan ustedes que lo estamos tratando dentro de un comité de COLSA, ya vamos a abrir la conversación pero agradecerles que estemos en San Antonio y que escojan nuestro puerto y nuestros terminales para poder trabajar en estas materias y poder incorporarlas en el programa de desarrollo que ustedes tienen para desarrollar en los próximos años. Bienvenidos.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Gracias.

Gabriel Araneda: Gabriel Araneda del Ministerio de Transportes del Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaría de Transportes.

Sabah Zrari: Sabah Zrari, gerenta de Observatorio y Prospectiva.

Edgardo Oliva: Edgardo Oliva, subgerente comercial de FEPASA.

Jorge Leyton: Jorge Leyton, jefe de desarrollo de FEPASA.

Mario Troncoso: Bien. Bueno, como señalaba, le agradecemos su tiempo que sabemos que es escaso. Esta conversación durará más o menos hasta las 12 del día que es lo programado, y como lo indicaba la invitación que les enviamos, nosotros estamos trabajando en un estudio licitado por la Subsecretaría de Transportes, cuyo objetivo es identificar y evaluar cuellos de botella o barreras en los procesos logísticos de 14 cadenas logísticas de carga nacional, en 8 puertos de Chile entre los cuales está el puerto de Valparaíso, en el cual se eligieron como cadenas: la uva palletizada en contenedor, el vino que va en contenedor, el cobre refinado y carga LCE que son de importación.

Uno de los objetivos específicos del estudio es determinar cómo las ineficiencias y barreras se reflejan en las tarifas y costos logísticos en cada uno de los tipos de actores de manera de proponer propuestas de políticas públicas que apunten a disminuir los costos logísticos en Chile.

Nuestra metodología: bueno, desde el mes de junio hemos estado realizando entrevistas. En cada una de estas cadenas que les señalaba, entrevistamos al sector privado, exportadores, transportistas, embarcadores, los concesionarios de los puertos y el sector público y por supuesto el mandante que es la empresa portuaria. Entrevistamos a algunos

de ustedes donde surge lo que conversamos. Bueno, ahora vamos a hacer una pequeña presentación rápidamente para ver el contexto de lo que vamos a revisar.

[Empieza la difusión de una presentación con diapositivas].

Dentro de lo que está establecido, la idea es identificar en un conjunto priorizado de cadenas logísticas, dimensionarlas y cuantificar sus efectos sobre cada actor clave y sobre la economía nacional, regional y del sector productivo, relacionado principalmente con las cargas con estas cadenas logísticas. En segundo lugar es proponer, analizar y evaluar iniciativas que permitan eliminar o reducir dichas barreras, cuantificando su impacto. Para ello los focos están en puertos Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, el Puerto Terrestre los Andes, la región del Biobío, Lirquen, Coronel, San Vicente y Punta Arenas.

Los actores más relevantes dicen relación con los clientes, exportadores-importadores, todo lo que es el apoyo a estos exportadores-importadores, que son los agentes de aduana, los embarcadores, los forwarder, ahí también deberían estar como un cliente y los agentes de nave. Por su parte todo el proceso físico dice relación con los depósitos, los almacenes extra portuarios, las empresas de transporte, los terminales portuarios, zonas de extensión, empresas navieras y empresas de muellaje, por supuesto los organismos fiscalizadores, servicio de aduana, Servicio Agrícola y Ganadero, Servicio de Salud, SERNAPESCA y DIRECTEMAR. Las cadenas que estamos analizando son: la industria hortofrutícola a través de la uva, la minería con el cobre refinado, la industria textil prenda de vestir, de productos en Punta Arenas: la lana, en el caso de la industria alimentaria bebidas y licores: el vino; la carne y el salmón en Punta Arenas y, en Concepción: la industria forestal, la celulosa y todos los productos relacionados con molduras y papel.

Aquí hay un esquema en donde uno muestra lo que se denomina la cadena extendida, por una parte está la zona de exportación y por el otro lado el que recibe o vice versa, aquí está la relación que es un esquema que estamos trabajando en mucho mayor detalle. Levantamos todos los procesos; en el caso de la uva están algunos subprocesos como la coordinación de transporte del retiro del contenedor vacío, su consolidación, la visación de terminal que es importante en el caso de STI, transporte de carretera, la verificación que ocurre con el SAG; en el caso de Aduana, [se] tiene el aforo físico documental, el ingreso al terminal, el stacking y el embarque, eso es en breves palabras.

El cobre refinado: bueno, aquí la coordinación del transporte para el carguío en bodega, en este caso tengo un error porque el tren en el caso de Codelco no está operando pero hay un transporte ferroviario, hay un ingreso al terminal de acopio que en este caso no es el terminal portuario sino un terminal interior, su consolidación, el porteo stacking y el embarque.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Son las dos cosas, nosotros consolidamos bastante cobre en el puerto.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Perfecto, entonces son ambos.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Cobre suelto casi no hay, te puedo decir que 800 toneladas al mes.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Bueno ahí está una foto de nuestro puerto y por su puesto el vino. Aquí hay un asunto bien específico que es la coordinación del transporte, carguío, la recepción en bodega de distribución, aquí en extraportuario SAAM, el retiro del contenedor vacío, su consolidación, su porteo de stacking y su embarque.

Habíamos invitado a Gori y no sé si podrá llegar, él es el almacén de extraportuario y bueno, ante lo que hemos nosotros levantado de las conversaciones y las entrevistas hemos colocado en cuatro puntos bien resumidos lo que de alguna manera hemos levantado, es decir que el primer punto dice relación con lo que uno puede definir que existen los instrumentos que son los sistemas computacionales que están a disposición de todos los actores, sin embargo hay tiempos de espera por no uso de esos sistemas, es decir, ese es un primer elemento que nos gustaría ver. El segundo punto que se levanta que puede ser, pero que hay una preocupación es la operación portuaria 7 por 24, pensando que el terminar opera 7 por 24, bueno ese es un tema que tenemos que analizar. Luego viene, dado que existe el sistema para eliminar algunas cosas y mejorar y optimizar es la integración. Estamos viendo en el presente y futuro; y cuarto un tema no menor, que es, le hemos denominado congestión vial pero no necesariamente, si uno siempre cuando piensa en vial piensa en vialidad externa, pero aquí, al parecer, hay que conversar para poder identificar y proponer. Eso es, los cuatro puntos; ahí hay una foto muy bonita, uno la ve casi de todas partes de la Costanera, y la idea es cómo afectan las barreras identificadas en la estructura de costo de las cadenas logísticas. ¿Es posible bajar esos costos dando solución a estos cuellos de botella? ¿Cuáles son las perspectivas de evolución?

Bueno ahí hemos anotado, hay 3: la infraestructura de transporte, los sistemas computacionales, está el acceso al puerto, el acceso ferroviario, terminales ferroviarios, depósitos de contenedores, los extraportuarios, las vías internas, el polo logístico y el acceso a terminal, entendiendo que el terminal ya es un tema óptimo, y los sistemas computacionales que dice relación con los que de alguna manera uno los ve, que son la Aduana el Servicio Agrícola, el polo logístico que es una fuente de información, los terminales, los depósitos, los clientes y los extraportuarios y a partir de ahí pensamos que uno debería conversar sobre ese tema y eso vamos a manejar.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): No veo Mario, en el tema anterior, la autoridad marítima.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Sí, es que ese es un tema que... [Lo interrumpe Carlos Gómez].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Ese es un caso súper importante lo de la autoridad marítima.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Lo podemos añadir. Bueno, la idea es tener una conversación y discusión en torno a este tema en donde todas las opiniones son bien recibidas, no tenemos que llegar a acuerdo de los temas que se conversarán cada uno puede dar su punto de vista y así mismo respetar las diferencias de opinión con los demás, no hay opiniones ni buenas ni malas y podemos tener tantas opiniones como participantes en la sala, lo que le presentamos no son los resultados finales, sino lo que estamos validando con ustedes. Los resultados de esta conversación serán parte de una síntesis que será parte del informe que se entregará al ministerio, el informe es público, sin perjuicio de lo anterior si algún participante requiere de confidencialidad lo puede solicitar. Estamos grabando la conversación para que sea más efectivo su levantamiento es importante destacar que su posterior transcripción será parte del informe, la grabación solo sirve de apoyo para elaborar la síntesis, por lo mismo es importante tratar de hablar de a uno y más importante identificarse cuando uno habla para que la persona que transcribe pueda entender, así que bueno, yo dejaría aquí los puntos.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Yo soy Carlos Gómez, yo creo que aquí vamos a tener que ver soluciones a corto plazo y a mediano plazo porque hay soluciones que no son para resolverlo este otro mes, hay soluciones que son a corto plazo creo, y aquí mismo nos vamos a dar cuenta de que van a ir saliendo soluciones para poder aplanar un poco toda esta demanda, pero hay soluciones que van a requerir un poquito más de tiempo.

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior, extraportuario Puerto Columbo): Yo quisiera señalar lo siguiente: en el día de hoy, Fernando lo decía, había otra reunión que era a 10:45 sobre el tema de logística también, pero los problemas específicos que la comunidad de San Antonio podría vislumbrar ¿Cuáles eran los problemas? ¿Cuál era la solución? ¿Qué organismo podía intervenir? Y esto con el alto auspicio de COLSA, la comunidad logística de San Antonio, entonces yo debo confesar que me comí la mitad de esto y de la otra, la otra mitad, y es que no había sido invitado inicialmente pero tenía relación con la coordinación de la otra reunión que obviamente enfoca en alguna medida hacia el mismo sentido, creo que esto es más específico, lo otro es un poquito más amplio

pero en el fondo la preocupación es la misma: ¿Cuáles son los problemas logísticos que afectan al sistema portuario? Eso es como primera, ahora, hay algunas observaciones que yo veo que surgen en ambos lados: seguridad, creo que es un tema que estaría faltando, seguridad.

Yo te diría que hay dos aspectos de seguridad que hemos discutido: una es la seguridad laboral, que ha sido un tema que tiene que ver directamente con cada una de las distintas instituciones pero también hay una seguridad transversal en ese sentido, seguridad tanto de los distintos recintos de depósitos: están los puertos, sean los extraportuarios, en las carreteras y es un tema que no podemos negar y que está afectando en muchos aspectos: económicos, [son] mayores los costos de los seguros, la calidad personal de los transportistas, mala fama del puerto y específicamente de los distintos acercados, lo cual trae como consecuencia que cuando ocurre un hecho lo ocultan porque, no sé, es un tema que yo creo que faltaría.

Mario Troncoso (Moderador O.P): ¿Don Fernando?

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Mira yo creo que primero hay que identificar el problema para después dar una solución. Yo creo que el problema que nosotros como exportadores tenemos con el puerto de San Antonio, me voy a enfocar básicamente a este puerto para avanzar, es que primero, no tenemos comunicación con el Puerto. Recién este año hemos iniciado una comunicación con el Puerto, lo cual ha sido bastante bueno y hemos identificado y hemos transmitido cuales son nuestros problemas y se está buscando una solución que ha sido bastante fácil y rápida. Hay problemas entre comillas bastantes tontos como tener una cantidad enorme de camiones que no están visados cuando eso básicamente se puede hacer fácilmente. Ahora ahí hay un problema entre comillas legal o de administración o como se le quiera llamar en que la relación del puerto es con el agente de aduana y no con el exportador, entonces el exportador tiene que darle la vuelta a través de su agente de aduana para entregarle los datos, pero eso, entre comillas, es un dato menor que uno tiene que solucionar, pero hay un tema de información y de comunicación. Ese tema de información que hoy día tiene el Puerto es cero, no existe hacia los usuarios. Está trabajando el puerto para mostrar algo en la cual uno pueda ver e identificar los problemas antes porque aquí está el agente de aduana que hace la pega por uno pero la verdad de la milanesa es que hace lo que le dicen, entonces no toma decisiones y no puede tomar decisiones al respecto a la programación futura porque no tiene idea, el que hace el programa es uno, no son ellos, ellos son un mero intermediario. Por ende lo que requiere uno es información, ahora, aparte de eso nosotros nos vemos enfrentados a que cuando salgan los camiones de nuestros frigoríficos o nuestras plantas hacia el puerto ese espacio de tiempo no es visto por el puerto, porque entre comillas, no es responsabilidad del puerto sino que de la autoridad. Me explico: el camión llega al puerto San Antonio y visado, entra al sistema, es no visado y queda en el limbo, ahora: ¿qué harían un sistema de

aparcadero, estacionamiento y, ¿qué se yo? Pero quizás también es válido considerar que exista una especie de ZEAL para el extraportuario y afortunadamente aquí en San Antonio hay bastantes terrenos para poder hacerlo, para ver toda la ineficiencia que se pudieran crear o existir y no afectar el funcionamiento del puerto que es bastante más caro que tener un local, un espacio físico fuera del puerto y se podría hacer entre comillas fácilmente, pero yo creo que podría solucionar varios problemas de los que tenemos aquí como se solucionaron en Valparaíso, ahora, eso es una medida a largo plazo o mediano pero yo creo que por ahí está enfocado el sistema y a la vez el tema de la integración computacional. Hoy día todo el mundo tiene su sistema y no conversan entre sí, cada uno tiene sus propias tablas que significan tal y tal cosa: el SAG, la Aduana, sistemas públicos, sistemas privados, código 1 significa “a” para uno, “d” para otro y “z” para él de más acá. Tiene que haber una integración, eso se está haciendo pero ha sido al parecer un poco lento. Y lo otro para terminar la operación de 7 por 24 eso es también clave, eso es importante que tengamos que el SAG trabaje 24 horas al día en periodo peak de manera que uno pueda ingresar continuamente los camiones y vayan en flujo normal pero fuera de toda esta cuestión, la que se nos queda y que es una barrera pero súper importante es el tema de los depósitos.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Sí es un desastre

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Hoy día la entrega de contenedores vacíos a nosotros, a los camiones y que después van a las plantas, cargan y ¿qué sé yo? es un desastre, pésimo, eso no puede ser más malo, porque si alguien se pusiera a pensar para hacerlo más malo yo creo que lo hace mejor, eso hay que arreglarlo hoy día de forma urgente y ¿cómo se arregla eso en forma urgente? No lo sé.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Y eso, ¿tú lo ves como un problema común y específico de San Antonio o genérico?

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Genérico, de Chile.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Eso era importante.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Valparaíso, está un poquito más fácil.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Porque queda en las afueras de lo que es el puerto, con eso...

[Conversaciones grupales].

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Efectivamente, al respecto ¿ustedes no operan con trenes en este minuto?

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Ah, ¡con tren! No.

Ahora con trenes es imposible por un tema de la cadena de frío y por la fruta, de poder, se puede, pero es un tema de costos y segundo de condición de fruta porque es cosa de poner el contenedor 2 o 3 días o 4 días antes y se corta ...

Carlos Gómez (Gerente de operaciones STI): Mira, yo voy de nuevo, y tomando de las palabras de Fernando, tú das en el clavo. Bueno porque tú ya conoces, pero el tema de los depósitos los que hasta hace muy poco era un beneficio para las navieras tener los depósitos dentro del puerto, por ende el trasladado en camión le salía más barato que en Valparaíso porque tiene que ir del Puerto a Placilla y cuesta 25 lucas, en cambio desde el puerto hasta SAAM aquí afuera cuesta 10.

Hoy día se nos dio vuelta y ya no es un beneficio porque genera un atochamiento en general porque los depósitos de vacíos, SAAM, Sitrans y los amigos de Teck, están en el área donde los camiones de exportación ingresan al puerto por lo tanto si yo, como dices tú, si es un desastre el tema de contenedores vacíos, lo cual lo es, y hay camiones esperando 10 horas, generando una congestión caballa no permiten que entren los camiones que vienen con la carrera de exportación.

Yo, como puerto, a mí me gustaría detenerme en el tema de 24/7. A ver, nosotros como STI trabajamos 24 / 7 y no hay que habilitar, no hay que pagar, nosotros trabajamos de lunes a domingo, el domingo, vale lo mismo, en la noche también (...) lo que a nosotros nos gustaría es que todos los entes que trabajan para el puerto pudieran tener el mismo horario. Quizás es un problema de presupuesto en el caso del SAG, entiendo, Julio. Quizás para el servicio de Salud deben tener 3 personas trabajando en San Antonio y en realidad necesitan 7. Julio hace todo el esfuerzo para que durante el peak de temporada nosotros podamos ingresar reefer durante la noche, a mí me consta, pero la campana de recepción en el puerto de San Antonio, los tráficos van desde las 9 hasta las 21 horas así para arriba y en la noche yo casi no recibo, y eso es un tema cultural, pasa, y yo te aseguro Fernando, que tu camionero sale a las 6 de la tarde del packing y llega a San Antonio a las 12 de la noche y por alguna razón no entra.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Nosotros trabajamos 24 horas, el problema nuestro es que el SAG hay que habilitarlo antes... [Lo interrumpe Carlos Gómez].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Pero es súper barato.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Pero en el periodo de tiempo, en el verano, está habilitado.

[Conversaciones grupales].

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Nosotros trabajamos 24 horas, el problema nuestro es que el SAG hay que habilitarlo antes... [Lo interrumpe Carlos Gómez].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Pero es súper barato.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Pero en el periodo de tiempo en el verano, está habilitado.

[Conversaciones grupales].

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Yo no iría a temas puntuales, iría a lo general.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Aplanar esta campana de que nosotros pudiéramos tener, así como es el despacho, que los despachos de carga los maneja el terminal por lo tanto mi flujo es súper parejo desde las 8 de la mañana las 6 30 de la mañana, por lo tanto poder tener el mismo flujo en lo que es recepción de carga que hoy día es una campana impresionante, lo otro es tratar de fomentar el retiro de carga por ferrocarril, hoy día es muy bajo y es muy ineficiente sacarlo. Esos son los tiempos que quería decir.

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior Puerto Columbo): No, mira, yo estuve trabajando en el servicio público durante mucho tiempo y quiero referirme un poco al tema. Yo he visto dos cosas que sería muy interesante para considerar en cualquier arreglo de estas situaciones; primero que nada estamos de acuerdo en que pareciera que tiene que haber un estudio de la uniformidad de los horarios de atención, de los servicios públicos, de comercio exterior. La idea sería que inicialmente estos actores tuvieran un horario mínimo, límite, parejo, para llegar finalmente a la ecuación 24/7, pero además de eso tengo que agregar algo que es una cosa que no se comprende, ¿cuál es? Que debería haber una gratuidad en la atención de los servicios públicos y también una uniformidad y decir no es comprensible, racionalmente, de que un servicio como Aduana atienda las 24 horas y no te cobren y los otros servicios si te tienen que cobrar y se generan los problemas que se generan como con el SAG que si habilitaste, que si no habilitaste, etc. ¿cómo lo hace Aduana? El horario extendido en que el personal trabaja está absorbido en su presupuesto de forma previa y calculada de un año para el otro, como una acción más de la tarea a

cumplir, por lo tanto los costos deberían ser absorbidos en los presupuestos de cada servicio público y no a costa de los usuarios del servicio, mi opinión personal es que así deberían ser, racionalmente, puede que esto depende de un servicio de recaudación de dinero y no resulte, primero, para una buena gestión y no sabes cuánto dinero te va a entrar y segundo para una adecuada transparencia, así como tampoco para una mejor planificación de los recursos de cada servicio público. Además del tema de los servicios públicos yo creo que hay otro tema que es interesante, a lo mejor no tan trascendente, pero va en la misma línea, que es el mejoramiento de las habilidades blandas, incrementando una gestión colaborativa de los servicios, me explico, actualmente cada servicio tiene una visión institucional y defiende cada uno su visión, la Aduana como la Aduana, SAG como SAG, etcétera pero no hay una visión de Estado, no hay una visión globalizada de atención, yo creo que ese también es un tema que hay que entrar a estudiar de alguna medida ¿de qué forma se hace este mejoramiento de las habilidades blandas? Una solución a otro aspecto, respecto a los servicios públicos, una solución, ya lo vimos aquí en una exposición es que los servicios públicos deberían estar como en otros países avanzados por ejemplo como nombraron aquí el caso de Australia fuera de los terminales, es decir, para atender aquella carga que se denomina limpia u objeto de fiscalización por cualquiera de los servicios, es decir, que esté sujeto a revisión o fiscalización y ahí en ese lugar especial deberían de tener todos los elementos necesarios, es decir, los andenes, las protecciones, los escáner, todo o que sea necesario, pero el puerto como tal debería ser un flujo, pero no de que si va en la puerta o camino a la puerta, no, devuélvete porque vas a inspección, ándate por allá porque te vas a ir a revisión. Son ideas que de una u otra forma afectan la logística y que deberían estar consideradas, además obviamente, los servicios públicos y comercio exterior en un solo lugar afuera, facilita el trabajo en conjunto y al unísono y uniforma los horarios y hace muchas cosas que en el devenir del puerto es medio complicado, ahora todo esto tiene que ir asociado obviamente con un estudio y presupuesto necesario para cada servicio, ese es el punto, esta cosa tiene su correlato y ahí están los aspectos de la ventanilla única, de los operadores autorizados pero eso por lo menos para comenzar.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): Julio Rojas del SAG. Yo no voy a responder los planteamientos sino que quiero expresar lo que el SAG siente respecto de lo que se ha conversado. Primero que nada, el Servicio Agrícola y Ganadero está claro como muy bien dijo Víctor, que esto corresponde a una política de Estado, o sea yo creo que aquí no pueden seguir los servicios operando solos enfrentando una situación que es del Estado de Chile que es el comercio exterior, el comercio exterior no es del SAG, no es de la Aduana, no es de FEPASA, sino que es de Chile, por ende todos tenemos que estar mirando hacia el norte, que sería el comercio exterior, bueno, respecto a esa materia el Servicio Agrícola y Ganadero tiene claro varias cosas; 1, nosotros somos un servicio altamente intrusivo particularmente en las materias de importación, ustedes saben que abrimos los

contenedores, chequeamos y en exportación, particularmente en la fruta, lo hacemos en origen por lo cual si bien es cierto que no estamos en el puerto, pero actuamos allá, esto evidentemente justifica plenamente que la ubicación física del SAG no sea al interior de los terminales, eso es obvio, ¿cuál es la principal limitante de los terminales chilenos? El espacio físico, y nosotros estamos ocupando junto con la Aduana el espacio que podría ser utilizado de otra forma en beneficio directo de los terminales.

Pero no importa, por último bajo la administración de ustedes, pero eso corresponde no a un presupuesto del SAG, corresponde a un presupuesto del país, es decir, el Estado de Chile tiene que fijar una política que los servicios públicos tienen un lugar físico con presupuesto, con personal, etc. o sea entrara revisar el presupuesto del SAG es irrelevante, y de hecho yo quiero de alguna manera desmitificar una situación del 24/7 porque el SAG atiende 24/7, la diferencia es que es a solicitud de tercero, o sea ¿cuándo el SAG no atiende? Cuando le piden una solicitud al SAG y dice que no, eso no ocurre en la práctica, no ocurre, si al Servicio Agrícola y Ganadero le dicen señor yo quiero que me verifique a las 4 de la mañana se paga y se atiende y eso ha sido siempre por siempre, es un hecho claro ¿cuál es el inconveniente? Como lo decían acá, hay que habilitar el SAG, pero el costo de habilitar el SAG y perdónenme, es francamente insignificante porque el SAG aplica una tarifa que se llama multi usuario, es decir, todo el trabajo se divide por el número de usuarios que lo solicitó al mismo tiempo y llegamos a conclusiones como que el SAG es tan barato que cuesta 6.000 por una noche, entonces nosotros decimos jocosamente que somos más baratos que las niñas y el costos de oportunidad es ridículo, [en cambio] el dejar un contenedor dentro del terminal es tan caro que se justifica plenamente sacar un listado permanentemente. Nosotros en San Antonio, de hecho Carlos Gómez y el suscrito, hemos tenido muchas conversaciones y hemos planteado a la dirección del SAG que quién solicite el trabajo sea el terminal al SAG, o sea STI.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Pero nos dijeron que no, ¿cuál es el problema que tenemos nosotros? Muy cortito. Nosotros como usuarios, yo soy Río Blanco, voy a habilitar y cargar un contenedor y yo le digo ¿cuánto me va a costar esto? No tengo idea cuanto más van a entrar y puede ser que me coma todo el costo y voy a decir 300.000 pesos que estar en la noche, de estar todos los funcionarios, o 200.000 por ahí y ese costo con un solo contenedor es muy caro, ¿qué hago? Espero mañana a las 8 de la mañana, pero ¿qué debería hacer el terminal? El terminal sabe que no es uno, sino que son 50, o 100 o 1, ponle dos pesos más a toda la tarifa y se acabó el tema.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Fernando, no te subo la tarifa, es tan barato el SAG, es tan barato que a mí significa dos trabajadores portuarios ese es el costo, no tengo problemas en absorber todo el valor del SAG, todos los días, yo lo pago, a ti no te sube ningún peso ¿puedo hacerlo Julio?

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): No po, ahora por eso, yo quiero aclarar y con eso termino, yo creo que aquí lo más importante es la comunicación que el exportador conozca los procedimientos del puerto, y lo digo porque yo he tenido reuniones en mi oficina en que he estado con exportadores y el agente de aduana y el exportador me enrostra que porqué yo le estoy cobrando una tarifa en circunstancias que el ya pagó en origen y yo le digo 'señor yo no le estoy cobrando nada' y me ha dicho, 'perdón señor Rojas, me retiro para hablar con el caballero del lado', entonces eso demuestra que el exportador no tiene idea de lo que pasa en el puerto, entonces él le entrega a su agente de aduana, que me imagino que será alguien de confianza, o una empresa que le da un servicio que le satisface y que por ende existe una reciprocidad en comunicación. Por ende el SAG es una caja de pandora que permite muchas cosas no el SAG si no la acción del SAG y que nosotros no tenemos ni pito que tocar. Respecto a lo que dice Carlos, efectivamente porqué el terminal no puede habilitar al SAG porque el terminal no es usuario del SAG, mi usuario es Río Blanco, ese es mi usuario a través de un agente de Aduana X, ponle Juan Carlos Estifen, ese es mi usuario, no el terminal ¿quién me pide el servicio a mí? Río Blanco a través de Juan Carlos Estifen y no el terminal y el SAG, que se puede cambiar evidentemente, ha establecido que solo puede habilitar al SAG quien solicita un servicio y el servicio del SAG es la verificación en definitiva, la verificación del certificado fitosanitario, eso es así, pero eso requiere comunicación, de echo nosotros no hemos desistido en este planteamiento, ojo que estamos diciendo nosotros, yo soy el SAG y Carlos es STI, o sea como San Antonio vamos a insistir y queremos que haya una modificación jurídica, que sea factible. Ahora y con esto termino mi estimado contertulio, nosotros hace 3 años que estamos trabajando 24/7 en STI en periodo peak y hoy día estamos trabajando y les digo que el resultado es lamentable, llegan 3 camiones, 2 camiones, entonces la pregunta es ¿se justifica realmente dejar un contingente ocioso toda la noche por si alguien se le ocurre entrar?

Bueno y de hecho para que ustedes sepan, San Antonio Terminal Internacional hizo un convenio con el Servicio Agrícola y Ganadero que sus servicios informáticos conversen entre ellos, el servicio ha declarado 3 destinos con procedimientos distintos; uno, con esto termino, uno, que es importante, que es el destino sin exigencias cuarentenarias, sin restricciones, que corresponde en San Antonio al 70 por ciento de los camiones que entran al terminal, al 70; segundo, el mercado norteamericano que sí exige la verificación del 100% de sus camiones y tercero son los países con restricciones cuarentenarias que si exige la verificación por ende del 70% que entran al puerto yo no necesito estar presente, el camión entra, entonces eso no lo saben los exportadores, entonces ¿qué es lo que pasa? Aquí es un problema de comunicación, ni siquiera coordinación, que el exportador conozca los procedimientos a los cual se enfrenta su carga en el puerto.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Siguiendo con la línea, Miguel Godoy de STI, voy a hablar de una cosa bien micro, efectivamente con el SAG estamos conversando hace hartos

tiempo de exportación, la importación sin embargo faltan cosas. Bueno, echo de menos a Aduana, SERNAPESCA y el SNS que si bien son medio fantasmas son un caso importante del puerto, este minuto yo creo que, yo le mande un mensaje a Víctor Valenzuela por lo mismo, y creo que no va por habilitar o por lucas, va por no habilitar y por ahorrar lucas. Hay un problema serio que es a parte de las lucas, la hora en que tienen que habilitar, porque el gayo quiere pagar pero el gayo no puede hacerlo es un tema complicado por lo tanto yo soy de la idea, igual que lo que dijo Víctor, de que el SAG y todos los organismos estatales deben estar siempre disponibles, los gayos marítimo portuarios, y como bien decía Victor, la Aduana está ahí haya o no haya trabajo, en la puerta, el SAG debe estar haya o no haya trabajo, igual que el SNS, ustedes saben que si una carga llega el día viernes al puerto, con SNS no puede salir hasta el lunes, porque no está, es más, no se puede ni hablar con ellos, sabe usted, lo mismo pasa con SERNAPESCA, no están trabajando y uno trata de habilitar y no atienden, por lo tanto además de esto de los horarios 24/7, usted dice que existe, perfecto, pero no en la importación, y ahí está la cosa, hablemos cosas reales. El sistema de una forma u otra se tiene que digitalizar, si seguimos con los papeles trabajando, en el SAG se ha avanzado mucho, pero aún hay cosas que son papeles no sé si podemos llegar algún día a conversar tan bien con los otros dos servicios, pero el asunto de la habilitación para todos los servicios no debiera existir y debiera estar siempre habilitado marítimo portuario, el puerto trabaja, en septiembre hay una semana con 4 días feriados y STI trabaja todos los días ¿cierto Carlos?

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Yo trabajo todos los días.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Todos los días, no para nunca, pero hay instituciones que no van a trabajar y eso va a ser un taco.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Pero eso que tú estás diciendo de que no va a trabajar y ¿por qué?

Miguel Godoy (Jefe de división STI): El Servicio Nacional de Salud y SERNAPESCA.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): O sea ¿no van a trabajar? ¿Eso dijeron?

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Si un contenedor se descarga el martes en la tarde no lo vas a poder sacar hasta el lunes, y yo le voy a cobrar el almacenaje en puerto.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Sí, Ese es el tema.

[Conversaciones grupales].

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Básicamente yo creo que el tema tiene que ver con una cosa que es información y comunicación, yo creo que tú apuntaste muy bien el punto inicial. Yo me estaba acordando ahora de los modelos americanos de puertos. Porque cuando tú hablas del Puerto de San Antonio pero en realidad estamos hablando de tres concesiones, que es STI, Panul y Puerto Central. Pero en el genérico, lo que debiera suceder es que nosotros debiéramos disponer como puerto, y me hago parte de la operación, de toda la información en aquel tema, toda, toda aquella que sea necesaria, siguiendo con esa ruta te invito a formar parte de la comunidad logística de San Antonio, abiertamente, [que] hoy día jurídicamente existe, y que está tomando estos temas, que en el fondo es apuntar a si quieren de verdad que genere el negocio, que el cliente, si nos ponemos a apuntar a otro lado estamos mal. Segundo, creo que parte de lo que está haciendo STI va en ese sentido y en genérico, yo creo que el puerto está y esta reunión tiene que ver con eso y el Ministerio, y el Gobierno, están tratando de ordenar el sistema, alguna de las medidas de impulso competitiva que quedaron demoradas, que tienen mucho impacto, muchísimo que ver con esto y que hay ciertos elementos de esas medidas que son esenciales que se terminen de implementar. Yo veo que, desde el esquema que está planteado acá, la información es un tema esencial y la información pasa porque los actores se comuniquen, sí o sí. Lo segundo, idealmente a través de sistemas lo más posible, por lo tanto los sistemas tiene que poder entenderse, eso es algo que estamos trabajando, yo creo que Fernando va a tomar eso después, el Puerto en particular está trabajando de manera de integrar lo más rápidamente posible los sistemas, porque el camionero tiende a tratar de hacer su pega lo más rápidamente posible, darle vueltas al camión, que es su lógica, porque ahí le entran las lucas, ahora, no necesariamente con orden, te vas afuera, ves tus destinos, te vas a Estados Unidos o te vas a Europa y el genérico, el camión no puede entrar a cualquier horario, entra en los horarios regulados, un poco lo que tu mencionabas, ZEAL ordenó de alguna manera porque es imposible que Valparaíso opere en función de otra manera que no sea esa, y al principio si tu retrocedes, 2 o 3 años atrás, entrar a ZEAL era en periodo peak 24 horas, quedarse pegado arriba, era complejo. Yo creo que efectivamente se ha avanzado en este problema, pero al crecer la cantidad de contenedores movilizados en el puerto y no generarse una condición adecuada en aquellas partes donde rebota el sistema, tu mencionaste los depósitos, efectivamente la percepción que te llega de vuelta que el sistema es lento, porque tú no logras devolver a tiempo ese contenedor por lo que el circuito de ese camión se atrasa y en hacer otras condiciones, ahí hay un segundo tema que tiene que ver con la operación 7 por 24 que funciona en la medida en que los sistemas esten incorporados, que el retiro de los contenedores vacíos funciona en términos bien, o la devolución del contenedor vacío y yo diría que lo tercero es algo que está diciendo Carlos que para tu tranquilidad en el corto o mediano plazo se va a poder, efectivamente se puede mover carga por tren hoy en día, hay que buscar la fórmula de transferir carga, nosotros movemos 7.000 contenedores anuales desde Teno a acá, tenemos muchísima experiencia en exportaciones de productos pecuarios y alimenticios y estamos moviendo carga

refrigerada, no es porque yo sea FEPASA o sea tren, sino que efectivamente el Ministerio le está pidiendo a los puertos que trasladen al menos un tanto por ciento de su carga al tren porque es una forma eficiente, en términos de costos, va a ser más eficiente en términos de tiempo, pero particularmente de, el 4to punto, que tiene que ver con la congestión, si nosotros proyectáramos el crecimiento del comercio exterior chileno para 5 años, aunque le agregaras dos pintas más a la ruta 68 y 78, tendrías pegado todo el sistema, habría un camión detrás de otro.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Ya movimos carga por FEPASA refrigerada el 2002, hicimos exportación, funcionó, no sé qué pasó que después no seguimos.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Hay que diferenciar claramente lo que son los productos que pueden ser vía tren y los que no, los productos de carne o pescado que son congelados, debieran moverse por tren, el cobre, debiera moverse por tren y no por camión, es lógico, pero la fruta fresca, yo no veo que en corto ni mediano plazo pudiera hacerse por tren por un tema de periodo de oportunidad.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Yo vengo de Panamá y en Panamá la fruta chilena la descargamos en Barboa, la subíamos al tren, en el tren la enchufábamos al *reefer* y la bajamos nosotros en Manzanillo, donde trabajaba, y la mandamos para Europa, porque los buques no van a Europa, los buques bajan la carga en Panamá y siguen.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Y muy (...) ¹, porque no tengo otra alternativa, es lo que hay ¿entiendes? O sea hoy día para mí eso es muy malo porque significa, dependiendo de, el tiempo de tránsito, dos tres o cuatro o siete días más y cuando yo tengo una alternativa de ser 0 días ¿cuál escojo? 0 días porque mi fruta me la pagana a la llegada, y si llega podrida, perdí todo.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Pero tú tienes la percepción, por eso te digo que es importante, yo tengo la percepción de que es muy lento.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Yo te estoy hablando de días. Yo tengo muy claro que mientras más días ocurran.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Es que no son días, depende de la zona donde estemos ubicados. Primero, hoy día tú tienes Anderlap (...) ² puesto en los carros instalados, segundo, tienes tiempos de tránsito que son días, es un día, el mismo día, en el

¹ Palabras inaudibles en la grabación.

² Palabras inaudibles en la grabación.

fondo la carga llega el día en que tiene que llegar al stacking, tu programas, cuando mueves 7.000 contenedores....

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Tú tienes un tema que es SAG que tú no puedes, entre comillas, lo que tú quieres porque la fruta tiene que cumplir ciertas condiciones y requisitos, entonces, a lo mejor, por eso dije, en el mediano y corto plazo, habrá que trabajarlo y buscarle el ajuste y creo que no debiéramos centrarnos ahí porque las balas no están ahí, las balas hay que gastarlas en el corto plazo que está el desastre en los depósitos de entrega de contenedores, ahí está el 80% del problema del puerto de San Antonio porque para ir a buscar un contenedor, ir a sacar un contenedor lleno, yo tengo que ir el día lunes, entrar a las 8 30 de la mañana, para sacarlo con suerte a las 6, 8 de la noche, para yo poder cargar a las 12 de la noche de ese día lunes, una vez que llega a mi planta si es de la zona central, que salga de planta 4 de la mañana más o menos para que llegue a San Antonio a las 10 de la mañana y entra en el sistema, cuando debiera ser, 8 30 de la mañana el día lunes y esté en mi planta a las de la tarde.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Mira cuando te... [Lo interrumpe Carlos Gómez].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Eso es lo ideal, ¿por qué sucede esto? Porque no hay ninguna regulación de los depósitos, los depósitos hacen lo que quieren como quieren y con quien quieren, como es monopolio, hoy día no ten entregan los contenedores porque tienen una cola de contenedores, vale decir, los usuarios están cautivos, o van a ir o no cargas y si uno sacara los contenedores antes, en vez de ser día lunes lo sacara el día jueves.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Pero presiona a tu naviera para que se cargue.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Pero ¿Quién es el dueño del negocio?

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Las navieras.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): No, porque tú con MSC por ejemplo contrata a un tercero para su depósito.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Digan su nombre por favor para que... [Lo interrumpe Fernando Gajardo].

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): Fernando

Gajardo, mira, yo concuerdo plenamente con lo que estamos analizando y creo que las conclusiones que cada uno ha señalado son parte de las conclusiones que normalmente nos sentamos a discutir en COLSA, que quiero tomarme menos de un minuto [para hablar de COLSA]. Es la primera institución que tiene personalidad jurídica de comunidades logística, hay muchas comunidades logísticas y a través de su equipo COLSA ha tenido este brillante paso que le permite postular a proyectos y desarrollarlos y ya tiene un gran proyecto que es el proyecto del corredor intermodal Santiago San Antonio, que fue ganado a través de un concurso de prestaciones de recursos que hace la embajada de Estados Unidos por 400.000 dólares, entonces ya es un gran avance. COLSA nace justamente por estas discusiones, ¿cómo nos coordinamos para poder tener mejores rendimientos, efectividad y resolver estos cuellos de botella? Nosotros el año pasado, hicimos como empresa portuaria un levantamiento, a petición del Ministerio de Transporte, respecto de cuáles eran las principales problemáticas que teníamos en San Antonio como sistema y la pregunta que se nos hacía era: ¿cómo el puerto de San Antonio puede aumentar la capacidad de transferencia de contenedores sin aumentar un metro lineal más de muelles? Mira la pregunta que nos hacemos? ¿Cómo un puerto puede aumentar su capacidad de transferencia en contenedores sin entrar a generar obra de infraestructura en los muelles? En ese levantamiento que hicimos se identificaron trece factores que coinciden plenamente con lo que estamos haciendo acá, factores desde el punto de vista administrativo y factores desde el punto de vista de la infraestructura y el administrativo, yo lo separé también de lo que es el papel y lo que es la tecnología, y agregamos 3 factores: tecnología, administrativo, infraestructura. Y fíjate que cuando estaban hablando estaba buscando esa lamina, acá la tengo, la logré encontrar, 13 factores y los voy a enumerar para que vean que son coincidentes: el primero, mejorar la infraestructura vial del acceso al puerto, necesitamos al menos un segundo acceso en el mediano o corto plazo, un millón de Teus, 4.000 camiones circulando promedio que puede subir, por eso que estamos potenciando el medio de transporte ferroviario, que estamos haciendo el estudio ferroviario, 4 o 3 % ¿Cuánto estamos Jorge?

[Jorge Leyton no responde].

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): Llegar a un 20 o 30% que es lo que nosotros estábamos deseando en los próximos 10 años sería fantástico y por eso es que acá aparece como el proyecto de mejoramiento infraestructura ferroviaria y ese proyecto cuando lo evaluamos socialmente ese proyecto por sí solo saca una rentabilidad sobre el 120% social, lo que significaba sacar los camiones de la calle y poner los contenedores arriba del tren, entonces empiezan a salir esos proyectos. El segundo proyecto fue el nodo lógico, nosotros en el nodo logístico, el tema está en el llamado a hacer inversión, hicimos inversiones, 4.000.000 de dólares en la pavimentación que está ahí

atrás, o sea, de la identificación pasamos al hecho, no esperamos que esto viniera de allá y nos dijeran háganlo, hicimos el proyecto, está funcionando, no estamos con los terminales, nos hemos Estado ordenando para poder echar a andar esto, pero se hizo. Mejoras en la ruta de acceso, ya lo dije, creo que tenemos el acceso sur y el acceso norte, necesitamos al menos identificar esos dos accesos en este levantamiento, el tercer punto tenía que ver con la justa equipamiento del procedimiento de terminal, y yo ahí me saco el sombrero con el terminal de STI porque efectivamente ustedes van a invertir en equipo, van traer grúas RTG, van a mejorar la capacidad de patio, que es una de las cosas que a nosotros nos ocupaba bastante porque nosotros los concesionarios, sepan ustedes que a través del contrato de concesión los podemos controlar o de alguna manera llevar el ritmo desde el punto de vista de la eficiencia de la transferencia, lo hacemos por grúa, pero en los patios los contratos no definieron, pero convenimos con STI de poder incorporar 6 RTG que mejoran la capi cada y todo el sistema de transferencia, por lo tanto no ha sido menor, en lo que es aspectos tecnológicos ustedes con los servicios, con la Aduana, con el SAG han avanzado un montón, por lo tanto esa identificaciones que nosotros estamos haciendo ahora, ellos ya las hicieron, hay que mojarlas desde el punto de vista, claro, hay que mejorar el sistema administrativo, que la gente conozca estos procedimientos porque tú los has señalado, la gente no lo conoce, por lo tanto no lo usa. El otro tema era el tema de los depósitos, ya la conocemos, aparece acá: 'localización de depósitos en contenedores vacíos en Malvilla', lo leo textual porque así lo colocamos, lo evaluamos socialmente, sacarlo para acá, ganamos todos.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Perdona que te interrumpa, o sea, aquí hay un tema que es clave, el tema del puerto entre comilla le da lo mismo lo que pase afuera, porque hay un tema que se llama *stacking*.

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): No, pero reclaman todos Fernando!

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Pero déjame llegar, o sea, si el contenedor está dentro del puerto va a estar el día lunes, pero no se va a carga en rigor hasta el miércoles, entonces lo que pasa del lunes hacia atrás es lo que importa porque ese es el periodo en que hay una congestión, un malestar y un gasto de plata enorme ¿qué va a hacer el puerto si al día lunes no tiene la cantidad de contenedores, porque para tras está trancado el sistema? No va a correr día domingo o el día sábado, para tener mayor tiempo, para tener los contenedores aquí, por ende no es si poner más o grúas o menos, es solucionar el problema para atrás y ese es el problema que nos vemos enfrentados hoy día nosotros como usuarios, de que los sistemas no comunican, de que no hay información, yo como lo vimos hace un rato atrás, yo no tenía idea de que yo era causante un porcentaje altísimo de que no tenía los datos y para mi es todo automático, porque ellos no se

comunican.

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): Quiero terminar la idea, entonces dentro del tema de la localización de los depósitos hoy en día también ya existe como una migración de algunos depósitos que se están pidiendo, que son vecinos tuyos, se están tendiendo, nosotros como empresa también vamos a atender en nuestras próximas licitaciones de concesiones en el área del sector sur, privilegiar un tipo de carga que tenga más relación con los terminales. Con el tema de los depósitos es un tema importante que hay que abordarlo directamente, es un trabajo que estamos haciendo a través de la comunidad logística, porque ahí necesitan equipamientos, mejoras de conectividad, de comunicación, o que tú estás viendo del horario, hay un gran trabajo que hacer ahí y finalmente el tema de la autoridad marítima que no está la autoridad marítima presente, que lo dije al comienzo yo, que tenemos que tocarlo con cierta suavidad, lo hemos conversado con ellos, hemos tenido reuniones y le hemos señalado cuales creemos que nosotros son algunos puntos que deberíamos abordar yo creo que lo que es atinente a esta mesa, Carlos no sé, es la autoridad marítima, no me voy a referir a los cierres porque es un tema de otra mesa, pero principalmente es el tema de la recepción de esta comitiva, nosotros identificamos aproximadamente en la recepción de naves un promedio de pérdida de alrededor de 20 días en el año, eso lo evaluamos desde el punto de vista de los activos y llegamos a entre 10 y 15 millones de dólares que estaba perdiendo el puerto por el solo efecto de perder estos días de recepción y ¿cómo se cuentan? Esperando que vayan a buscar arriba, que llegue, porque a este lo preside la autoridad marítima

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Entonces porque... [Lo interrumpe Fernando Gajardo].

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): Todos esperando ahí 20 minutos, suma, entonces esto puede ser un poco, hoy día las naves que estamos recepcionando son aproximadamente el 30% de estas naves que recalcan primera vez en este puerto porque pasan a veces por Arica, esas no tienen este protocolo, o no debieran tenerlo, por lo tanto es un tema administrativo que ya la Aduana lo ha levantado, el SAG en algunas cosas lo ha levantado los procedimientos administrativos, entonces yo creo que selectivamente claro uno puede una vez hacer una recepción, pero las otras pueden ser administrativas, y ahí se gana bastante tiempo. Resumen en estos 12 o 13 proyectos que nosotros identificamos el puerto podría estar y movilizar 400.000 Teus para que vean, solamente con este efecto administrativo y dejar de perder 14 o 15 millones de dólares por el otro efecto administrativo de la recepción de nave, entonces son cosas que ya están evaluadas hoy hay que ir un poco más adelante y ponerlo en la práctica, ponerlo en la lista.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Mira yo quisiera detenerme también en un

tema, voy a quedar grabado, lo asumo, el tema de la autoridad marítima. Yo fui marino así que tengo conocimiento de lo que voy a hablar. Efectivamente la autoridad marítima hoy día cumple un rol de servicio y un rol de autoridad; pero a estos caballeros les cuesta cambiarse el sombrero entonces para todos los efectos generalmente son autoridad, cuando ellos participan en esta comisión de recepción o de despacho de una nave en la cual efectivamente estamos hasta 50 minutos con todo el personal esperando que el subteniente baje de la recepción y no nos permite ni siquiera poder trincar o destrincar los corredores para comenzar a trabajar. En vez de ser un servicio se mantiene en su rol de autoridad, eso es un tema que hay que manejarlo, no sé con qué ministerio, porque ellos son del Ministerio de Defensa pero resulta que están afectando el Ministerio de Hacienda y al final el Ministerio de Economía y el de Agricultura, están metidos y son estos caballeros, y a su vez este país que es bastante original somos de los pocos que nuestros prácticos o pilotos, los que atracan los buses, pertenecen a la armada, o sea, son ex marinos pero pertenecen a la armada y están contratados por la autoridad marítima para que nos presten un servicio pero son almirantes, son ex almirantes que en realidad no dejan de tener su rol de autoridad. Ellos trabajan en un rol de un día cada 8 días, no viven [en San Antonio], vive 1 que es en San Antonio, el resto obviamente vive en Viña del Mar, por lo tanto cuando tenemos estos cierres de puerto imprevistos, porque entró neblina, no quiero ponerme más papista que el papa, pero a veces hay mucho viento entonces estos grandes marinos temen atracar un buque porque hay mucho viento, pero cuando me abren el puerto, tenemos 9 buques afuera esperando, los 8 sitios desocupados y tenemos 1 o 2 prácticos para hacer todas estas maniobras y como nos pasó ayer, que probablemente tu tenías embarque ahí, el buque había llegado a las 6 de la mañana y terminamos atracando a las 4 de la tarde porque abrieron el puerto a las 10 de la mañana y hubo 11 maniobras, el buque de chips empezó a trabajar a las 9 15 de la noche, el puerto se abrió a las 10 de la mañana y empezamos a trabajar a las 9 10 de la noche, esto es una ineficiencia total y la culpa de esta ineficiencia es de la forma en que la autoridad marítima maneja el negocio de los puertos, es un tema que es importante que lo podamos dejar ahí.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Tanto es así que a veces te cierran una hora y a la media hora lo abren entonces tienes que sacar la nave.

Sabah Zrari (Gerente O.P.): Priscila, perdón, no te he escuchado, hablamos de la fruta, no sé si quieres decir algo.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Nosotros la parte del cobre, lo que más nos afecta es el acceso a los terminales, de echo que el puerto no tenga un terminal ferroviario a nosotros nos significó dejar de traer la carga directamente desde Rancagua y tener que cambiarla a Valparaíso, para traerla teníamos que traerla fuera del puerto, pagar un porteo y que ese tercero lo entrara al puerto y que es carísimo, entonces se tuvo que tomar la

decisión simplemente de cambiar la carga.

Miguel Godoy, STI: Pero ¿cómo es eso? La carga... [Lo interrumpe Carlos Gómez].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): No es así, no importa Miguel, pero no importa, Codelco negocia con la línea naviera y tienen un contrato con (...)³.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): No, nosotros no, lo que pasa es que nosotros trabajamos con distintas líneas navieras, en el caso de las que trabajan directamente dentro del STI nosotros tenemos que llegar con la carga al STI, ... [Lo interrumpe Carlos Gómez].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Tú trabajas con (...)⁴de todo lo que es oriente y (...)⁵trabajar en Valparaíso, las cargas que trabajan conmigo son las cargas que van para Europa y son 600 toneladas al mes, es esta oficina.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Ya, le estoy explicando cómo es el sistema nuestro, para entrar esas cargas directamente, si es que las traemos desde Rancagua, nosotros estábamos embarcando solamente Ventanas, porque no podemos traer carga de Rancagua y traerla en camiones es demasiado caro.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Consíguete fletes más baratos.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Por eso le estoy explicando, si hubiera todavía la vía férrea dentro del puerto... [Lo interrumpe Jorge Leyton].

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Que llegue a Puerto Central.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Claro como era antiguamente que nosotros teníamos un espacio dentro del puerto, era más fácil porque se descargaba y la misma entidad [Lo interrumpe Carlos Gómez].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Valparaíso no tiene vía férrea dentro del puerto.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Pero llega directo al Ultraport que es el sector, está dentro del puerto.

³ Palabras inaudibles en la grabación.

⁴ Palabras inaudibles en la grabación.

⁵ Palabras inaudibles en la grabación.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Pero es lo mismo que aquí, yo te voy a llevar, si tú permites que yo te acompañe te voy a llevar a la bodega de Ultraport aquí que queda al lado del ferrocarril y tú vas a querer que te mande una foto de la bodega de Ultraport en Valparaíso y vas a quedar donde mismo.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): No estoy hablando de esa carga, estoy hablando que la carga de El Teniente y que va al STI.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Es casi nada.

Edgardo Oliva (Subgerente comercial FEPASA): O sea lo que tú estás diciendo de que no puedes embarcar vía ferrocarril por San Antonio.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Claro, eso nosotros no podemos [Lo interrumpe Carlos Gómez].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): En Valparaíso tampoco.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): En Valparaíso llega hasta Bellavista.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): No al puerto... [Lo interrumpe Priscila Lillo].

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Pero digamos, está adentro.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Aquí con el Ferrocarril llegas al lado de donde está el ácido sulfúrico y eso es en la bodega de Ultraport, igual que en Bellavista.

Edgardo Oliva, Fepasa: Disculpen, pero ahí básicamente el efecto es el alza de costos que tuvimos cuando partió puerto central eso es básicamente.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Claro y que a nosotros nos sacaron..

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior Puerto Columbo): Si me permiten mira, yo quisiera tocar un par de temas 2 o 3 temas que yo creo

Sabah Zrari (Gerenta O.P.): Perdón, disculpe pero no sé si Priscilia terminó.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Entonces, para nosotros como te digo es un

pacto más que [No continúa hablando].

Sabah Zrari (Gerenta O.P.): Perfecto, a parte de ese aspecto o ese cuello de botellas ¿otros que quisieras mencionar?

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Lo otro es el que hablaron, que el sistema de Aduana trabaje 24 horas en la parte de aforo físico porque la verdad que hoy entramos en el tercer turno de noche y sale con aforo físico y queda ahí deambulando o se va a *stacking* y después hay que ir a retirar el contenedor, volver a sacarlo, llevarlo de nuevo al andén al día siguiente en horario hábil entonces eso igual atrasa un poco y hay congestión el puerto. Eso es como lo que la Aduana trabaja solo hasta las 9 y lo que entre después y quedó con aforo ahí quedo.

Miguel Godoy, STI: La Aduana trabaja hasta las 23 horas pero hasta las 21 horas inspecciona.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): O sea perdón, aquí se habló de trabajar las 24 horas, o sea hay que aclarar conceptos, yo creo que es súper importante eso y yo insisto y no voy a cagar a Aduana ni remotamente, la Aduana es mi gran socio aliado y mi gran socio que tenemos en este puerto en particular, pero la Aduana evidentemente tiene el mismo problema que tenemos nosotros, o sea la carga de trabajo en el tercer turno no justifica necesariamente tener un contingente para este tipo de cosas, por eso es importante y yo veía delante y perdonen que me extienda, pero todos ustedes, todos sin excepción trabajan de acuerdo a programas y de acuerdo a cargas de trabajo, nosotros igual, si nosotros no tenemos una programación y no tenemos carga ¿cuál es el objeto de tener un cristiano? Es como decir tener una persona que esté en el peaje por si pasa un auto, que no es lo mismo, tiene un costo y ese costo no digo que lo asuma el SAG o la Aduana, lo asume el Estado y ese es un costo y también tenemos que evaluarlo.

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco): Y lo otro que tiene que estar en comunicación también son el tema de las líneas navieras y que de repente uno tiene una caja a último momento pero la línea naviera trabaja solamente hasta las 5 de la tarde entonces después no hay visación y eso significa que uno se tiene que quedar en algún recinto esperando que sean las 8 de la mañana y empiecen a trabajar para poder bajar recién al puerto. Sabah y domingo tampoco trabaja la naviera.

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior, extraportuario Puerto Columbo): Lo que yo decía es que es un poco tema de tipo general que si son cuellos de botella o aspectos logísticos, mira yo tenía anotado por acá algunos aspectos de que se repiten fundamentalmente, hay dos personajes que actúan muy fuertemente dentro de cualquier

aspecto de la cadena logística, uno ya se ha señalado que es el agente de aduana y aquí reiteradamente en COLSA lo que hemos planteado que hay que fortalecer a los agentes de aduana con la calificación de los empleados de los agentes de aduana en base a competencia ojalá encontrar la manera de incentivar la residencia o permanencia de los agentes de aduana en la zona, específicamente, porque la permanencia es en Valparaíso y fundamentalmente en Santiago, lo cual por ejemplo, está el tema de que no trabajan en las noches y por lo tanto pasa lo que dices tú de que ¿para qué van a ir si no viene nadie? Ese es un tema. El otro tema es con los transportistas que es muy importante, pero acá y yo creo que es la recaída de todo Chile, pero fundamentalmente en San Antonio, el tipo del transporte está atomizado y la mayor cantidad de transportistas son aquellos que tienen 1, 2, 3, 4 camiones y creo que, no sé, alguien sacaba un porcentaje pero el 10% son de grandes transportistas, no sé si tú lo tienes, básicamente es mayoritariamente que es de uno o dos o tres, entonces ¿cómo te contactas con ellos? ¿Cómo lo haces? Además de que el nivel de competencia, saben manejar.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Es que, perdona, no se debe contactar con un transportista, se debe contactar con el que origina la carga al transportista que es el responsable de lo que lleva arriba, si yo hago mal la pega él no tiene idea, él es una simple persona que tiene una cosa de aquí a acá, el que tiene que solucionar el problema soy yo y que somos bastante menos, porque hoy día exportadores de fruta son más o menos 700.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Sí, pero la fruta es un agente de carga

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Ok, pero los camioneros son miles.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): El problema es que todo el sistema está orientado al agente de aduana, el concepto, los reglamentos, todo.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Estoy de acuerdo contigo, pero el comercio exterior chileno [Lo interrumpe Fernando Sat].

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Estoy de acuerdo, no estoy diciendo lo contrario pero tú me tienes que obligar a mí, como lo estamos haciendo ahora, en que yo haga bien mi pega, vía qué? Vía cobrándome multas. Entonces si tú me cobras una multa porque yo no te entrego la documentación X, pero mi informante es mi agente de aduana ¿qué voy a hacer yo? Cobrarle al agente, a mi agente de aduana, yo a él le voy a decir: 'compadre esta multa la paga usted, y eso se arregla automático' ¿Qué va a hacer el agente de aduana si tú sigues cobrándole al agente de aduana? Le va a echar la culpa al SAG, a la Aduana, al aire, a todo para no perderme como un cliente, entonces va a quedar todo

ahí, como ha quedado los últimos años, pero el que tiene que arreglar el pastel soy yo, si yo le entrego la información al agente de aduana, automáticamente en forma digital, si yo se la entregó a el, va a salir todo mal para adelante.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Lo que pasa es que para todo efecto tiene razón pero hay cosas que (...) ⁶, fruta, pero hay un millón de cosas más que van al puerto y para todo efecto el empleado es el que (...) ⁷ y está muy presente, incentivar a la gente que vive acá por ejemplo es importante, porque si no está nos quedamos parados.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Lo que vamos a hacer este año con la información que vamos a generar, te aseguro que vamos a disminuir enormemente los tiempos y eso va a ser muy bueno pero va a traer un beneficio súper bueno, pero no para el puerto, sino que va a ser del puerto para atrás, porque el puerto tiene el *stacking*, nosotros tenemos que abocarnos hoy día a solucionar del *stacking* para atrás que ahí está el gran problema, hoy día y yo lo he mencionado, el tema de los depósitos, los depósitos ¿trabajan 24/7.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): No.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Hasta las 6 de la tarde, y ¿por qué?

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): No sé, pero ustedes tienen que preguntar.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): A ver, si es un tema de la naviera, es un tema de naviera y de autoridad.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Si eso pasara sería un hito que marcaría... [Lo interrumpe Miguel Godoy].

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Trabaja por sobre los horarios, lo que pasa es que tiene que habilitar... [Lo interrumpen].

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): ¡Ah, también! la habilitación es un concepto transversal.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Trabajan de 8 a 18 que es el horario que trabajan y después hay que pagar por la cantidad de contenedores que quieres.

⁶ Palabras inaudibles en la grabación.

⁷ Palabras inaudibles en la grabación.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Resulta que si yo tengo un servicio que es malo, que es pésimo y me obliga a habilitar para eso, porque como no me lo dan en el horario habitual,

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): es perverso,

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): es perverso. y ¿por qué? Porque no hay ningún ente regulador, ¿qué debería hacer el Estado? No permitir que el dueño o usuario del depósito sea un colindante de la naviera y que sea un ente tercero cualquiera.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): ...y el SERNAC?

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Fernando, perdón, ¿los *packing* trabajan solo el sábado hasta medio día?

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Espérate, que una cosa son los *packing* que son las plantas embaladoras y otras cosas son los frigoríficos, que son los que prestan fríos, toda la fruta sale, fruta enfriada e inspeccionada por el SAG y esas plantas trabajan 24/7, o sea todo lo que son los frigoríficos trabajan 24/7 en forma normal, salvo el día domingo porque los días domingos nosotros no podemos trabajar por la ley del trabajo, hay que tener un día de descanso, entonces para nosotros los días domingo es muy difícil porque aunque queremos no podemos, no tengo.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): ¿Ni de apoyo en temporada?

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Lo que hacemos ahí es tener un turno extra de otros funcionarios, de otra gente, entre comillas 'galletas', para poder hacerlo.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): Aquí es interesante aclarar lo siguiente del *packing* de la fruta, el *packing* trabaja en la medida en que tenga fruta para embalar, puede trabajar un sábado en la tarde, un domingo, si tiene la fruta tiene que hacerlo.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): El *packing* es y se embala y después va a frigorífico y eso es un proceso que dura más o menos un día, si es el sábado, la fruta está lista un día domingo.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Gracias. Don Víctor.

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior Puerto Columbo): Continúo. El tema

de la agencia de aduana y de los camioneros yo insisto que de alguna forma hay que tratarlo. Pero hay algunos otros aspectos por ejemplo el tema de los servicios públicos.

[Risas]

Me voy a saltar el tema de los servicios públicos.

No, no. Lo único que quiero decir en relación a los servicios públicos es que por ejemplo aquí una de las alternativas que se está viendo es la mayor utilización de los sistemas computacionales, una integración de los servicios computacionales. Hace ya muchos años que Aduana y los distintos servicios públicos están gestionando un sistema que le llaman ventanilla única. Sicex... Ese es un avance que deberíamos aquí como una voz potente apoyar, en ese sentido y veo que está medio escondido, que de repente sale, que no sale, no sé, creo que es, lo mismo que el operador económico actualizado, pero ese ya es otro tema. Mi reflexión final, hay una cosa muy clara, fíjate que aquí usted señalaba de que un exportador, todos tenemos claro que nuestro país basa su crecimiento en las exportaciones, no hay duda, la manera con que te entre plata para la casa sin embargo, y eso y creo que se ha dicho de una forma y yo lo digo con mayor fuerza, no existe ningún organismo que se preocupe de facilitar el proceso logístico de la cadena una vez obtenido el producto hasta llegar a destino, no existe, no obstante de que la política chilena económica está basada en la exportación ¿qué organismo en este momento se está preocupando de la exportación?

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): ⁸ Sí [la Subsecretaría de Transportes], el caballero que vino y se fue.⁹

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior Puerto Colombo): Pero se fue. Fíjate que cada mejoramiento, cada avance, surge de la necesidad creada por las distintas situaciones, es decir, tú reaccionas frente a un problema, tú te acomodas o planteas ideas, pero no hay alguien que piense o que esté pensando como Estado, como global y que mejore, sino que cada vez se acomoda a la realidad local sin que exista un ente que se preocupe del desarrollo armónico y global como Estado, yo creo que ese es un pensamiento interesante que de una u otra forma debiéramos dejar establecido porque es como incomprensible si ahí está la plata, tengo que, porque mayoritariamente todo a Estado enfocado a las importaciones y en las importaciones todo se facilita, tienes menos derechos, tratados, tienes acuerdos y en las exportaciones a bueno arréglatelas, un poco así yo lo veo y en ese sentido yo creo que siempre y es un tema que se ha estado conversando hace mucho, hablan de un Ministerio del Mar, de una Subsecretaría de comercio exterior o hablan como se hacía en Colsa que le llaman SERNAC de Comercio Exterior que se preocupe de ver cuáles son las distintas fallas y ver como coordinar, lo mismo que existe un SERNAC financiero un SERNAC de otro tipo, del consumidor, un SERNAC de comercio

⁸ No se reconoce quién habla.

⁹ Se refieren a Gabriel Araneda quien tuvo que retirarse.

exterior, no lo sé, yo planteo como una reflexión final, global en el sentido de que debiéramos tender hacia allá como país.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Gracias. Fernando.

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): Para reforzar básicamente una cosa que lo vi en titular, que tiene que ver con los sistemas de tecnología, yo creo que estimamos que es importante y tiene que quedar, estaba revisando y aparece ahí en la línea, pero más que la integración solamente de los sistemas computacionales que uno piensa que tienen que estar integrados los terminales y los servicios públicos es importante todo lo que es la conectividad hacia atrás, yo creo que lo que es la concesionaria de las rutas, cada una de ellas o los operadores ferroviarios, tienen que estar integrados, y esto tiene que ver con las nuevas licitaciones que se van a generar porque entiendo que esta licitación en un par de años más se vuelven a re licitar por lo tanto esa incorporación tiene que estar, o sea que no quede en el Ministerio de Transportes sino que también al Ministerio de Obras Publicas a través del Departamento de concesiones que tiene que estar o sea tiene que ser parte de la integración que ellos tienen que proveer para los servicios porque finalmente son los camiones que llegan al puerto, que transitan por su vía que pagan peaje que llegan acá al puerto, hay unas ganas de ganar por todos lados.

Mario Troncoso (Moderador O.P): El tema de la integración, porque hablamos de integración como un ente que no se manda solo, hay que, como señalas tú, hay que tener... [Lo interrumpe].

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): Eso se está haciendo entre comillas con la ventanilla única, con servicios, Aduana, SAG ¿qué sé yo? y eso viene, se está haciendo fuertemente y debería estar ahora este año, o sea nosotros participamos de la marcha blanca y debería estar por salir dentro de unos meses, lo cual es bueno y hay que seguir integrando, pero también es verdad que el tema de información computacional tiene que ser también entre particulares, vale decir, el puerto con los agentes de Aduana por ejemplo.

Mario Troncoso (Moderador O.P): No, si la pregunta es un poco para darle contexto, porque el problema está identificamos ¿Cómo se soluciona? ¿Hacia qué solución va? Yo por ejemplo, y conversando en las entrevistas, STI tiene un sistema de porteo, que de alguna manera uno lo ve extendido hacia el importador y el exportador, existe, entonces el tema es, ahí yo veo que hay una integración, pero cuando hablamos de más integración, o sea probablemente ya es un terminal, aquí van a haber dos terminales, entonces, no pueden aparecer dos terminales con distintos sistemas porque ahí va a ser tu problema, la pregunta derecha es ¿Quién debería cumplir esa función de gestionar, de integrador? ¿Debería ser la empresa portuaria? ¿Debería ser otro?

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): Hay dos cosas ahí que tienen que ver con la integración, nosotros de alguna manera como autoridad portuaria, llámese autoridad portuaria no la que escuche recién, sino la autoridad portuaria facilitadora en estos temas, concesionaria en segundo piso y administradora de los contratos, creemos que deberíamos ser nosotros y lo ha dicho Jorge desde el punto de vista que estamos promoviendo a través de la comunidad logística porque ahí está el tema, no es un tema propio de la autoridad portuaria, quien lo empieza a mover puede ser la empresa portuaria, ok, lo asumimos, pero es un tema común porque aquí poner en la mesa temas que pueden ser comerciales, yo no sé si vamos a estar de acuerdo que una y otra instrucción ponga la lista de sus clientes en la mesa, que es un tema de madurez desde el punto de vista de lo que cada uno quiera lograr lo vamos a hacer en un periodo muy corto, pero tiene que estar amparado bajo este paraguas de todos los actores, ese es un tema que lo hemos asumido y estamos trabajando en él y hay una presentación que hicimos del comité ejecutivo de COLSA respecto a la visión que tenemos de este tema de desarrollar los sistemas. Hay otro tema que tiene que ver con los protocolos que se pueden usar, que creemos que debería haber un estándar nacional, o sea no podemos arrancar acá para que en Río Blanco me digan en Coquimbo están aplicando este sistema. Nosotros, se lo hemos dicho al Ministerio de Transportes, no tenemos ningún problema como empresa portuaria, si ellos quieren ratificar los protocolos, que se están ocupando en Valparaíso o que se han ocupado pero generemos una uniformidad de tal manera en que vivamos en esa línea, o sea que todos escribamos en el mismo teclado, y del otro somos nosotros. Hay dos cosas ahí, se lo planteamos también en estas 13 medidas, se lo dijimos a la Subsecretaria que era conveniente de que el Ministerio de Transportes y de Telecomunicaciones determinara cuales eran esas líneas, bajo qué esquema vamos a trabajar.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Yo estuve tiempo atrás en una reunión en Valparaíso muy parecida a esta, y yo creo que estamos todos trabajando en la misma línea, van todos para allá, el gerente de EPSA, junto a EFE y nosotros, y vamos para el mismo lado parece, el ejecutivo de COLSA está más o menos para donde mismo, sin embargo creo que hay que hacer algunas cosas ya, yo he estado en tantas reuniones pero no hemos avanzado mucho, partir por lo menos por lo pequeño, tomarnos de un tema, con lo pequeño. Hay cosas que no vemos, solo hablamos de intereses propios, pero no de intereses comunes, por ejemplo, una cosa es el incentivo a la agencia de Aduana ¿cómo? No sé, pero ahí tenemos desventajas, 3.000 gayos viernes y sábado viajan urgente de Valparaíso a Santiago. Y otra cosa importante que me he dado cuenta por ejemplo con los Argentinos, es que hay un mundo aquí en San Antonio de camiones que siguen dando vuelta todo el día, 3, 4 días, no me he dado cuenta porque, el banano efectivamente es importante dentro de la zona, en este minuto esos gayos están compitiendo todo el día, yo no sabía ¿ustedes saben que el único consulado está en Valparaíso, no hay en San Antonio? por lo tanto las preocupaciones

que tienen de la página web el gallo, tiene que preocuparse de cuándo sale el contenedor y urgente (...) ¹⁰, del agente de Aduana y mandar el correo a Valparaíso con el número timbrado, timbrarla y venir por acá corriendo a despachar el contenedor con miles de contenedores a mano, o sea miles en el mes y eso todos los días de que estamos luchando y es que todavía no ha llegado a Valparaíso, y es un tema que también es invisible, ahora ¿por qué no hemos tenido, si este puerto es importante, el más importante de Chile ahora, porque no tenemos consulado? Y es un tema que es invisible, pero es un ayuda, si ustedes van, sale el camión vacío del depósito.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Son detallitos tontos que influyen hartito.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Están ahí los camioneros comiendo y tomando café 4 días, también lo ven en Valparaíso, entonces igual estamos avanzando Fernando, yo también lo vi en la otra reunión, pero hay cosas que tienen que pasar ya, de una vez por todas, a mí me dijeron que es imposible que tu traigas a los Argentinos para acá, pero hay que hacerlo, si yo les digo sabes que, bueno, son detalles que yo pongo en la mesa, hay que hacer cosas ahora, ya estamos en temporada.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): Perdón, ¿no sería interesante invitar a esta mesa también al gremio de transportes? Es súper importante.

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): Yo vengo en representación de la gente de AGTSAI que es la asociación de transporte, estoy remplazando a Ramón Ruiz que es el presidente que está en Europa así que me pidió que lo representara.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Pero, yo contrato a él y él hace lo que yo le digo, si yo le digo ándate a la punta del cerro y para eso me cobra una tarifa y se va a la punta del cerro, ahora si está bien o está mal no es problema de uno.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): No, yo creo que el tema es que lo planteaste tú, y que debería plantearlo el... [Lo interrumpe Fernando Salas].

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): Es que yo tenía varios puntos pero... [Lo interrumpe Sabah Zrari].

Sabah Zrari (Gerente O.P.): Pero es el momento.

¹⁰ Palabras inaudibles en la grabación.

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): Lo que pasa que ya se fueron corriendo muchos de los temas que a transporte le afectan directamente, tal como Fernando ha machucado mucho y en la correcta dirección el tema de los depósitos pero ustedes hablaron de la hora de recepción que a partir de las 9 de la noche no llega mucho camión, pero si el tipo con el contenedor se fue a presentar al depósito ayer a las 8 de la mañana, lo cargaron, le entregaron el deposito a las 6 de la tarde, se fue a la planta, llegó, lo iban a cargar a las 12 de la noche y ¿en qué minuto duerme este caballero? ¿En qué minuto opera su vida? Hoy día los transportes tenemos un serio problema a nivel de los conductores, recurso escaso, caro y muy desmotivado con el tema portuario, creo que ahí no están mirando que hay personas que están directamente afectados, temas familiares, hay una serie de temas que me hubiera gustado antes pero... [Lo interrumpe Mario Troncoso].

Mario Troncoso (Moderador O.P): Pero ahora es el momento.

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): Y he ido reflexionando varios puntos que ustedes han tocado, entiendo que todos conocen los problemas pero vuelvo a poner un poquitito en observación que miren al transporte no en su calidad de camionero como dijeron si no en la parte fundamental de la cadena logística porque si no llega el problema para acá, se queda allá el problema.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Profundizando un poco más ese tema, nosotros hoy día tenemos muchísimos problemas más que hace 10 años atrás con el problema del transporte y es básicamente por lo que dice Fernando, no hay choferes, se cabrearon y se cabrean porque los tramitan, los tramita el puerto básicamente no, si uno pone en la balanza no es un problema de puerto, es un tema de ineficiencia anterior, hoy día para tener un contenedor hay que, primero hacer una cola enorme para el depósito y segundo cuando llega a la oficina el funcionario llega y dice no, no está activado su *booking*, vuelta de nuevo, o no está pagado el *gate out*, otra vuelta para atrás que son 2 pesos, bueno y por qué no se obliga, porque esto no es un tema nuestro, es un tema de la naviera de colocar ese detallito del *gate out* en el BL, porque se tiene que arreglar la naviera con el deposito que son ellos mismos.

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): Y no hay línea de crédito para el cliente porque ellos no funcionan con línea de crédito, por lo tanto llegaron ahí y hay que empezar a llamar a la empresa.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Los gate out hoy día son de la naviera.

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): Pero si es culpa de ellos!

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Bueno pero oye, un barco no lo puedes sacar si no lo has pagado ¿cuánto tiempo pasa en ese periodo? Estás hablando fácil entre 4 y 6 horas, ¡horas! entonces un camión que partió a las 8 30, ¿porque no lo arreglamos ahora? Este año y te soluciona en un 80% el problema de camiones.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Pero en los depósitos no hay nadie [en el focus group].

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): Mira qué raro, en ninguna reunión no hay nadie de los depósitos y de las navieras.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): Integración se llama eso, integración.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Siempre estamos los mismos de siempre.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): No hay nadie de la naviera y no hay nadie de depósitos, cuando son los causantes.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Bueno, está Víctor de depósito extraportuario, pero no es el depósito de contenedores.

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Yo tengo una pregunta, un transportista me comentó lo mismo, Miguel Godoy, no hay incentivos, además que (...) ¹¹, pero además conversamos el tema, y no pasaba todo porque sea así de sencillo, no es que se arregle todo, igual no están preparados para tener 24/7 porque el chofer tiene que dormir y ellos no tienen 2 choferes por camión, tienen 1.

Mario Troncoso: Va a subir la tarifa.

[Conversaciones grupales].

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Acuérdense que todo esto lo paga la carga.

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): Tal como Fernando que ha dado los depósitos y cree que hoy día uno de los puntos fundamentales para sacar un 30% de infraestructura de camiones es que los depósitos trabajan 24 horas porque es la forma de ser eficiente, si la cantidad de tiempo perdido es impresionante.

¹¹ Palabras inaudibles en la grabación.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI) Pero ¿cómo lo obligamos?

Sabah Zrari (Gerenta O.P.): Si, es la pregunta que me hacía.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Bueno primero, en mi visión particular, es que no esten ligados a la naviera, con eso ya solucionaste

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): No hay ninguno que no esté ligado a la naviera, y te lo puedo dar por firmado, ninguno, acuérdate que SAAM se separó de CSAV y son empresas totalmente diferentes!¹².

[Conversaciones grupales].

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): CONTOPSA es un depósito extremadamente eficiente ¿porqué CONTOPSA es eficiente?

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Y no vas a dar ningún otro nombre, el resto no?

[Conversaciones grupales].

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Hasta el año pasado, [CONTOPSA] tuvo una baja enorme de servicio y ¿qué hizo? Mejoró su tarifa y como ya tenía el funcionamiento ordenado, súper ordenado, está funcionando bien, pero el resto de los depósitos es un desastre

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Y eso que gracias a Dios, tú vas a buscar tus *reefer* arriba, perdón, alguien embarca por (...) ¹³, ahí están los *reefer* abajo.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Un último punto el tema de...

Sabah Zrari (Gerenta O.P.): Es que no terminó Carlos, ¿por qué es eficiente?

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): Solo es estar organizado, no tiene ninguna relación conmigo, como STI, pero están organizado, están planificados, tienen buena jefatura y tienen la visión de que van a crecer, van dos pasos antes, ¿qué pasa hoy en día con el depósito que están al frente del Puerto, para no dar el nombre porque está grabado? Tienen la caga, si de repente me llamó MSC de un sopetón, se han pasado dos años y no han

¹² El tono es irónico.

¹³ Palabras inaudibles en la grabación.

logrado sobreponerse a este saparrancho que fue MSC .

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Porque no están capacitados para enfrentar la carga, no dan abasto y ¿quién paga esa ineficiencia? El transporte y yo.!

Mario Troncoso (Moderador O.P): Fernando, el cuarto punto como que no lo hemos redondeado.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): ¿Congestión vial?

Mario Troncoso (Moderador O.P): Si o sea [Interrumpe].

Jorge Leyton, FEPASA: Sabes lo que pasa, que está completamente copado con las intervenciones en el sentido de que la temporada alta efectivamente hay congestiones en la llegada al Puerto, pero en la, hoy día es por temporada y en la temporada alta en la entrada hay, incluso eso se está extendiendo hasta la Malvilla por lo tanto la mirada, como decía Fernando, de que las 3 medidas en consideración, porque si planificas ordenadamente, trasladas una cantidad de carga, la que sea posible, hacia el tren, vas a lograr una descongestión, es evidente, pero aquellas que son de corto plazo, que son operativas y que tienen en corto y mediano plazo una posibilidad de ejecución efectivamente van a ayudar a que esa congestión no se produzca, pero si no solucionan las otras, en Valparaíso, en Coquimbo, en San Antonio y Antofagasta o donde vayamos creciendo como país, porque hemos ido creciendo y hemos tenido, ojo entre comillas, hemos tenido una visión baja, hemos tenido suerte de que el crecimiento no ha sido todo lo esperado, pero si hubiese crecido más estaríamos con los puertos reventados por todos lados.

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): : Mario, yo antes de irme quiero hacer el último comentario porque me tengo que ir, quiero solo dejarles en la mesa la siguiente reflexión por favor, nosotros los meses, quiero que tengan la visión de alguien que exporta fruta, los meses de Junio, Julio y Agosto individualmente esos meses han movido mucha más carga en container que los meses de Marzo, Abril y Mayo, los meses de Marzo, Abril y Mayo nosotros en ningún mes llegamos a los 60.000, en Junio, Julio y Agosto nosotros hemos sobrepasado con creces los 60.000 contenedores mensuales, no hemos tenido ningún evento de congestión, los meses de Junio. Julio y Agosto ningún evento de congestión, lo que hoy día genera congestión Fernando es el *reefer*, el *reefer* genera la congestión porque se recibe en 12 horas en vez de poderse recibir en 24, entiendo el problema de los camioneros, no soy ciego, entiendo la cagada que tienen los depósitos, no soy ciego, quizás el SAG también tendría que ayudar, eso también tenemos, son temas que hay que revisar, pero hoy día tenemos que enfocarnos en ese punto de ¿cómo solucionamos el tema de depósitos? Y recepción más extendida.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): : Mira a propósito, yo lo he dicho en forma reiterativa y casi majadera, eso hay que enfocarse en.. y dos que la información que tú como puerto necesitas te la den, alguien y ese tiene que ser para ti el agente de aduana para mi yo y tú te das cuenta (...) ¹⁴

(...) ¹⁵ Y la recepción? La naviera?

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI): (...) ¹⁶ El transportista

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): ¿El transportista derechamente?

Miguel Godoy (Jefe de división STI): Sí, porque el muchacho, yo le encuentro razón, el hombre sale del *packing* a las 6, del permiso yo no tengo idea, sale de Curicó, viene en su camioncito y va a cachar que va a llegar al puerto a las 11 y dice puta ya no me atienden y se cala a dormir, no sé si en el camino no tengo idea, o pagará o se va a su casa, no sé. Entonces ese chofer llegó, se despertó a las 6 de la mañana en el camión y se fue al puerto y llega al depósito y está vacío y se pone al principio de la fila y no puede entrar porque es un *reefer*, porque no está visado o porque el agente de Aduana es cuarentenario y tiene que presentar el documento y los amigos del agente de aduana vive en Valparaíso llega a las 9 y ya ese weon está ahí metido con este camión

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Totalmente de acuerdo, pero yo no sé eso.

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Entonces como yo no lo sé, no aprieto a mi compadre y no aprieto al agente de aduana y yo le pago a él y a él para que hagan bien la pega y si no están haciendo bien ¿cómo lo sé? sí, no lo sé.

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior Puerto Columbo): Fernando, esa información tú no la tienes?

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco): Hasta hace un mes atrás no estaba ni siquiera arriba de la mesa, hoy día la espero de aquí a un mes más y con eso yo voy a apretar donde está el problema.

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI): yo tengo un estudio de tiempo completo porque

¹⁴ Palabras inaudibles en la grabación.

¹⁵ No se logra identificar en la grabación quien habla.

¹⁶ No se reconoce quién habla.

nuestros conductores, al menos en mi empresa, cuentan con un sistema donde digitan todos los tiempos ellos mismos y yo tengo un estudio completo de tiempo y lo pongo a disposición.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG): Yo quisiera hacer un alcance respecto a esto, mira Servicio Agrícola y Ganadero, este conflicto lo vive en todas partes evidentemente excepto en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, ¿saben por qué? Porque nosotros tenemos el famoso sistema multi puerto donde tiene acceso el exportador y en Arturo Merino Benítez actúa la contraparte del SAG como exportador, no el agente de aduanas, entonces hay una comunicación directa entre el SAG y el exportador, sin el agente de aduana metido entre medio, entonces ahí ya no hay ningún argumento por el lado porque está el interesado con el fiscalizador entonces hay un dialogo, primero y esto que quede claro y lo va a entender perfectamente Fernando, y lo hemos dicho en todas las mesas.

El SAG es un ente técnico y quiero por favor y ojo que dije técnico porque está compuesto por profesionales y técnicos y frente a nosotros tenemos un mocoso o una mocosa y por favor no estoy descalificando a nadie, estoy diciendo por edad, aquí en San Antonio tenemos un mocoso y una mocosa que no entiende nuestros códigos para nosotros, perdónenme, somos profesionales del tema y al frente tenemos una mocosa que lo único que la han dicho es tramítame este papel delante del SAG, entonces el mocoso yo le digo oye tenemos un problema, por decir una cosa, con la temperatura y al cabro le da lo mismo, no tiene idea lo que significa eso, no sabe, oiga señores del SAG vamos a poner las cortinas. Las cortinas, ustedes saben que es uno de los pasos de atmosfera controlada, atmosfera modificada. El cabro no tiene idea ¿quién lo va a hacer? ¿Cuándo? ¿A qué hora? ¿Dónde? Entonces ahí se genera este impasse de comunicación que hace imposible el desarrollo del trabajo, entonces yo no estoy diciendo que en San Antonio, no quiero que se me mal interprete, no estoy pidiendo que eliminemos al agente de aduana, eso no es así, lo que nosotros hemos sostenido que es fundamental la participación de la cámara aduanera y de Anagena como ente rector de los agentes de aduana de tal manera que ellos y así se lo hicimos ver en una reunión que tuvimos hace un mes atrás con el director regional del SAG en Valparaíso le dijimos que es fundamental la calificación de su personal que atiende este tipo de materias. La fruta es un artículo extraordinariamente perecible, es fundamental que la persona que lo maneje tenga conocimiento a los menos de qué se trata.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Hay un tema que me queda en el tintero que es el acceso ferroviario y espacio de donde opera el tren.

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): Yo quiero responderte ese tema. El tema de la congestión vial desde el punto de vista, hablemos de congestión vial y ferroviaria, o sea no congestión ferroviaria pero tema vial y ferroviario. Desde el punto de vista del tema vial, la necesidad de la incorporación de un nuevo acceso,

eso es importante, sector norte y sector sur y además lo que hemos estado viendo acá de la coordinación o la gestión administrativa, gestión de vía, comunicación entre los actores eso es fundamental, es un tema interno que tiene que ver con la regulación de las capacidades existentes, o sea si hoy día yo no regulo la capacidad que tengo de 250.000 vehículos hora, camiones hora, se me va air a las pailas, es así, se me cogestiona inmediatamente, por eso es mayor capacidad y regulación. Desde el punto de vista ferroviario hay un tema que nosotros le entregamos al Ministerio de Transportes que estamos abordando la otra vez desde dos puntos de vista, el tema de la materia de los terminales al interior del puerto, que vemos que es importante desarrollar Barranca y además el tema del acceso a la terminal de STI de alguna manera para potenciar esa, pero lo que nosotros hemos planteado es un tema más comercial que operativo, desde el punto operativo está la viabilidad de los accesos San Antonio y hay que potenciar con EFE las zonas de carguío y descarguío

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): Fernando, un cachito, que es un tema anterior que te va a interesar, tu mencionaste que había un tema con las personas, ahora me pongo la capucha de COLSA y ese es un tema que sí se trató, efectivamente vino esa presentación a través del área de transporte terrestre y el Puerto por un lado y COLSA atendieron esa problemática, porque ¿te acuerdas que hubo toda una presentación y se atendió y por eso apareció el tema? [Interrumpe Fernando Gajardo].

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio): Le pasaron una maquina al pavimento.

Jorge Leyton (Jefe de desarrollo de FEPASA): No, fue bastante más allá de eso, hay baños y hay una serie de atenciones pero, a ver, tu no resuelves el problema de hoy día, evidentemente lo que tu estas planteando es un tema mucho más profundo no solo desde el punto de vista desde el transporte terrestre sino que tiene eco en el transporte ferroviario y tiene eco desde el punto de vista de atención genérica, por lo tanto para que tu vieras que ese punto se tocó en específico, fue planteado incluso en el consejo logístico regional por, ya ni me acuerdo, pero fue un tema súper relevante. El tema central que tiene que ver con lo que es ferroviario, efectivamente, como modo, estamos trabajando con el ministerio, con EFE y con el Puerto particularmente por dos temas, uno que tiene que ver con medidas de corto plazo, inmediato que tiene que ver con aumento muy importante de la capacidad de transporte, con medidas higiénicas que son relativamente fáciles de implementar al corto plazo y dentro de las medidas de mediano plazo están las que menciona Fernando que es en acceso a STI que está ya trabajo y conversado y todo lo que es el trabajo en la patio el cual estamos nosotros como FEPASA trabajando potentemente para hacerlo rápido, eso.

Mario Troncoso (Moderador O.P): Bien, agradecemos todo su, primero su presencia su aporte y van a quedar sus opiniones y sus ideas en el estudio, muchísimas gracias.

Sabah Zrari (Gerenta O.P.): Tenemos un regalito¹⁷.

[Fin del Focus group].

¹⁷ Se entregan cajas de chocolates.