

CATEGORIZACIÓN FOCUS GROUP DE COQUIMBO

Introducción.

Se presenta a continuación los principales aspectos que emergieron durante el focus group de Coquimbo, en el cual participaron representantes de los siguientes tipos de actores: exportador, agente embarcador, transportista, autoridad portuaria, concesionario, servicios públicos de fiscalización: Agricultura y Aduana)

A título de comentario general sobre el desarrollo del focus group, se puede señalar una interacción fluida y constructiva entre los participantes, que se reflejó en las soluciones propuestas y en considerar responsabilidades compartidas en las ineficiencias.

I. Barreras.

- Los atochamientos vehiculares en la vialidad de acceso al puerto especialmente en verano.
- El agendamiento y la coordinación en el puerto.
- Falta de espacio dentro del puerto en periodos de alta demanda.

II. Soluciones.

- Construcción de un antepuerto.
- Creación de un parqueadero de camiones.
- Intervenir la red vial urbana de acceso al puerto.

III. Perspectivas de evolución.

- Adecuar los estudios a la realidad local.
- Ampliar los servicios del puerto a otros productos y a carga contenedorizada.
- Definir la ciudad en sus características portuarias o turísticas.

I. BARRERAS.

1. Congestión vehicular en la vialidad de acceso al puerto:

El acceso al puerto se presenta como un cuello de botella en temporada alta debido, a que las vías que llevan al puerto no cuentan con la capacidad suficiente para soportar la demanda camiones.

- Estacionamientos de vehículos livianos en la Costanera.

El mayor problema para ingresar al puerto son los estacionamientos que se encuentran en la Avenida Costanera ya que inhabilitan las dos pistas para automóviles. Se generan atochamientos entre camiones y autos particulares de los habitantes y de los turistas. Es un cuello de botella destacado por varios de los participantes¹.

“(…) haciéndole un requerimiento al Alcalde, es el tema de los estacionamientos que están al costado del mar. Si bien es cierto que es una doble vía la que llega al puerto, el hecho que se estacionen autos [hace que el acceso se transforma] en una vía y media y para camiones (...) solamente una, por lo tanto ¿qué pasa en la fruta? como son muchos camiones, se transforma en una sola vía.”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC) ²

Cabe destacar que, según Miguel Zuvic, gerente de la empresa portuaria, y Robert Hanna, administrador zonal de Transporte Ilzauspe, esta problemática se centra en el incumplimiento de un decreto que establece que las rutas que unen a los puertos con la carretera son de competencia de Vialidad, por lo tanto la Municipalidad no debería habilitar ese lugar como estacionamientos ni menos poner parquímetros.

¹ Esteban Ávila, jefe de desarrollo de negocios de TPC, Vitorio Callegari, Gerente general de Transporte Callegari, Miguel Zuvic, gerente de EPCO y Robert Hanna, administrador zonal de Transportes Ilzauspe.

² Las citas son textuales, sin embargo, para facilitar la lectura, cada vez que fue necesario, se eliminaron términos redundantes, lo que se señala mediante paréntesis “(…)”, y en cambio, si el editor añadió términos o conectores, estos últimos se ponen entre corchetes.

“(...) la municipalidad se arrogó ahí una materia que no le corresponde, porque salió un decreto el año 2009 que establece que todas las rutas que unen la carretera con los puertos son de Vialidad no de la Municipalidad y aquí se decretó que [la ruta que une la carretera con el puerto] se llama la ruta 44, y la ruta 44 la Municipalidad la tomó y empezó a dar parquímetros, asignaciones (...)”

Miguel Zuvic (Gerente EPCO)

Tal como lo mencionó Robert Hanna, anteriormente existía un estacionamiento cerca del terminal pesquero autorizado y que cumplía con el decreto creado el 2009, sin embargo este terreno fue utilizado y arrendado.

“El lugar donde poner los autos lo tenían, lo que pasa es que los obstruyeron porque uno entraba al terminal pesquero y estaba justo hacia el sur, era un estacionamiento, está hecho para eso, pero lo arrendaron así.”

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe)

2. Fallas en la planificación y coordinación de la citación al puerto.

Varios de los actores presentes³ designan como problema prioritario a resolver las descoordinaciones entre la naviera, los exportadores y los transportistas en el proceso de citación al puerto.

- Citación al puerto a la misma hora.

Las navieras citan a todos los transportistas a la misma hora para asegurarse de que la carga va a estar lista cuando el buque llegue, sin embargo esta situación puede generar hasta dos días de espera en puerto⁴.

³ Esteban Ávila, jefe de desarrollo de negocios de TPC, Vitorio Callegari, Gerente general de Transporte Callegari, Miguel Zuvic, gerente de EPCO, Robert Hanna, administrador zonal de Ilzauspe, Rafael Velásquez, jefe de Fiscalización de Aduana y Cristian Reckmann, gerente de planta Rio Blanco

“(…) se mantiene una costumbre de decir yo quiero asegurar la carga porque no quiero perder un minuto, quiero tener toda mi carga disponible para manejar mi carga a mi pinta (…) conversamos con nuestros colegas de las otras plantas y nos citan a todos a la misma hora y somos millones (…) que tienen una cantidad enorme de trámites, que tienen que pasar por etapas de revisión etc. y que, por otro lado, no tienen la misma secuencia de carga (…)”

Cristián Reckmann (Gerente de planta Rio Blanco)

- Llegada previa a la citación en puerto.

Junto con haber problemas en el agendamiento para los transportistas, hay, según Rafael Velásquez, jefe de fiscalización de Aduana, camiones que llegan aun antes del llamado, quedándose en el puerto 1 o 2 días más de lo necesario.

“(…) nosotros como controlábamos las guías de repente te llegaban camiones que traían guías para barcos que llegaban en dos días más, o de repente llegaba un camión para un barco que llegaba el día siguiente, entonces como no hay tanto espacio [y] los camiones son grandes, se atochan.”

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana)

Según Esteban Ávila, gerente de TPC, esta situación no es responsabilidad del puerto debido a que es la naviera quién hace el llamado a los transportistas y que al ser un puerto público ellos tienen la obligación de dejar entrar al camión que llegue y aceptar la recalada de un buque al acercarse al puerto, permitiendo tener camiones parados dentro del puerto más de dos días evitando la necesidad de un agendamiento planificado.

⁴ Cristián Reckmann, Vitorio Calegari, Robert Hannae y Esteban Ávila, gerente de TPC.

“(…) lo otro es que yo soy un puerto público y como puerto público yo no puedo decirle que no a la recalada de un buque ni a la espera de un camión.”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

- Orden y secuencia del embarque.

El problema del agendamiento es aún más crítico para la fruta, según Esteban Ávila de TPC; como todos los camiones son llamados a la misma hora, puede suceder que el camión que llegó primero debe ser el último a embarcar según la planificación de la naviera, produciendo mayores problemas al interior del puerto.

“(…) [para] la fruta el camión de adelante a veces es de un cliente y el de atrás es de otro, [pero existe] un orden y secuencia de embarque que va asociada al cliente que compró un espacio en el buque, por lo tanto ¿qué pasa con la fruta? nosotros acordamos que todos los camiones lleguen y probablemente el primer camión sea el último en embarcarse, y yo recibo al camión y ‘¿oye dónde lo dejo?’, ‘Al fondo’.”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

- Mejorar la planificación es posible.

Según Cristián Reckmann de la empresa Río Blanco y Miguel Zuvic de EPC, los tiempos que se demora cada actor de la cadena en realizar sus actividades son conocidos, por lo mismo planificar y agendar es posible y evitaría el mayor problema que tiene Coquimbo.

“Mira si al final de cuenta todos nosotros sabemos cuánto nos demoramos en cargar, cuanto nos demoramos en descargar eso lo tenemos claro, yo tengo claro que puedo cargar entre tres y cuatro camiones por hora en el ritmo parejo, por lo tanto si tú me fijas a una determinada hora yo me programo y sé que tengo que partir tanto tiempo antes.”

Cristián Reckmann (Gerente de planta Río Blanco)

3. Causas de las descoordinaciones en el agendamiento a puerto.

Se identificaron tres puntos centrales que funcionan como incentivos perversos para una mejor planificación:

- La competencia para la llegada a los mercados de destino.

Para la fruta y en particular el mercado de la fruta primor, el llegar antes que el competidor a puerto de destino, tiene directa repercusión sobre el precio de venta. Por lo tanto, todos quieren embarcar en el primer buque, pero cargar al último, para ser así el contenedor que se descargue primero, complicando el embarque y dificultando la programación.

“(…) la primera fruta que llega a Estados Unidos es la primera fruta que se vende y si no alcanzas a meterla en ese barco tienes que meterla en el otro entonces ahí hay unos dólares de diferencia (…) porque hay que meter la fruta en la última bodega de arriba, la última que echan es la primera que sacan, entonces eso tiene un valor, entonces se empiezan a manejar (…)”

Vittorio Callegari (Gerente Callegari)

- Las pérdidas por día a la gira.

La naviera tiene que asumir el arriendo del buque sin estar produciendo, es un costo que asume el naviero si el buque llega y no hay camiones suficientes para embarcar, por lo mismo prefiere no arriesgarse a que algunos camiones no lleguen y hace un llamado más amplio del necesario.

“(…) si a mí me dicen mira yo te traigo tres parrillas para sacar tres bodegas y yo hago el doble de trabajo y no hay camiones claro hay que pagar un diferencial por no embarcar, por lo tanto es el incentivo (…)”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

- Prioridad de los cruceros.

Como lo señaló Esteban Ávila, los cruceros tienen prioridad por sobre la carga, por lo que si un buque está cargando contenedores y llega un crucero éste tiene que detenerse, salir,

esperar al crucero y luego volver a entrar. Para prevenir esta situación, las navieras buscan que toda la carga esté lista lo más rápido posible para no tener que esperar al crucero.

“(...) el crucero (...), como tiene prioridad por sobre el resto de las cargas ¿qué es lo que pasa? un buque que [llega] justo antes [de] un turno (...) va a salir lo más rápido posible, y cita toda la carga porque sabe que si no alcanza a cargar todo lo que tiene comprometido, tiene que salir, esperar la gira y volver a entrar.”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

4. Ineficiencias en el puerto.

A parte de los incentivos negativos mencionados en el punto anterior, hay ineficiencias dentro del puerto que generan variaciones en los horarios de llegada y de salida, dificultando también, la programación.

- Falta de actualización de la información sobre el arribo de la nave.

Cristian Reckmann planteó que cuando la naviera viene con atrasos o tuvo una falla, la citación a puerto no se modifica y los transportistas llegan a la hora inicial, es decir esos tiempos son asumidos por los transportistas dentro del puerto, tiempos que pueden llegar a ser dos días, lo que se refleja en los costos.

“(...) yo a veces sé que el barco no va a llegar, sin embargo la citación de la naviera no cambia, y si tú no la cumples después dejas abierto el tema de que yo te cité a tal hora, tú no cumpliste, a ellos les da lo mismo si el camión está o no, yo he tenido que pagar sobre cargas de dos días de espera en el puerto Coquimbo, dos días, estando a 20 minutos ¿por qué?, porque la naviera no cambió la citación.”

Cristián Reckmann (Gerente de planta Rio Blanco)

- Preferencias de embarque a ciertos clientes.

Otro de los funcionamientos que generan ineficiencias según Cristián Reckmann de Río Blanco y Claudio Villalobos de SAAM, es la llamada “mano”, es decir, significa que el embarcador le da preferencia a un cliente para embarcar en prioridad, sin embargo, si el cliente que tiene la “mano” se atrasa en llegar, produce demoras en el embarque del resto.

“(…) el embarcador te dice mira tengo la mano así que aprovecha, entonces si tienes la mano es seguramente que entran camiones de la misma empresa todo el rato, del mismo, del mismo, del mismo, hasta que no quede ninguno.”

Cristián Reckmann (Gerente de planta Río Blanco)

- Horario limitado del SAG.

Según todos los participantes que asistieron al focus group, el SAG no funciona 24 horas y 7 días a la semana y muchas veces no cumplen con las horas en que los citan, demorando la documentación y aumentando los tiempos de espera

“(…) citan a sus camiones a acarrear a las 10 de la mañana y los cargan, a las 11 empiezan porque el SAG no llegó, estaba citado a las 8 y llegó más tarde (…)”

Vittorio Callegari (Gerente general Transportes Callegari)

Sin embargo, para Cristián Reckmann de Río Blanco, el problema radica en el procedimiento de fiscalización del SAG que les dificulta organizarse y tener claridad sobre los tiempos.

“(…) la problemática que tienen los inspectores del SAG a veces es que como no hay una estructura de orden de camiones, de repente tienen que ir a ver el de allá y después el de allá, no es que primero vea este, después viene el otro, no el gallo dice ‘vamos con los de Río Blanco’, y tiene que ver ya ¿Cuáles son los de Río Blanco? y ahí ve, ‘yo’, y quien más, ¡allá!,

entonces en el puerto no hay un orden, no es que a los camiones le dicen
ya tu ponte allá , no, se van quedando ahí.”

Cristián Reckmann (Gerente de planta Rio Blanco).

5. Espacios limitados en puerto.

El fuerte aumento de los volúmenes de transferencia de minerales y de la carga de los parques eólicos se suma, en verano, a la fruta, lo que hace más necesario la necesidad de crear un antepuerto.

“(...) el volumen (...) relacionado con la parte minera es enorme entonces, está creciendo bastante fuerte y nos vamos a encontrar con un periodo próximamente en la temporada de la fruta que viene, donde va a estar Teck ya embarcando, viene Caserones y va a tener todo un tramo importante en la parte de fruta entonces, ese tema del antepuerto es sumamente importante a analizar dentro de la primera prioridad.

Claudio Villalobos (Agente SAAM)

“Hay que solucionar el tema de los eólicos, ya tenemos el proyecto de Siemens, con el Arrayán que han llegado, 6 buques y se pronostican 8, 10 por ahí (...) El año pasado se llegó a un acuerdo en que los buques eólicos no arrimaran durante la temporada (...) pero este año por lo que yo he escuchado de TPC (...) se tendría que hablar con ellos (...) ”

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana)

La falta de estacionamientos en el puerto conlleva a los choferes a estacionar en las calles aledañas al puerto, lo que produce tensiones con los particulares (turistas y habitantes) así como a las autoridades municipales y Carabineros:

“Este puerto es chico, no hay espacio adentro para estacionar, por lo que estacionamos en la calle, lo que nos genera problemas con Carabineros (...) Aquí en Chile, el camión molesta. En el verano, yo he

escuchado a la gente, dicen. ‘¿cómo pueden dejar circular a camiones cuando nosotros tenemos que salir de vacaciones?’. Falta para que este país sea grande como exportador”.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe)

II. SOLUCIONES PROPUESTAS.

- Intervenir la red vial urbana de acceso al puerto.

Una solución propuesta por Esteban Ávila de TPC es intervenir la gestión del tránsito en la red vial urbana de acceso al puerto.

“(…) cambiar la dirección de acceso al puerto, hay calles que tienen mucho tránsito, para hacerlo más expedito, a cambio de otra vía que tendríamos que hacer una entrada y una salida (…)”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

- Creación de un antepuerto.

Debido a todas las problemáticas ya revisadas y a que el puerto está teniendo cada vez más problemas de espacio, todos los participantes del focus group, plantearon la necesidad de un antepuerto.

Una de las opciones propuestas por Esteban Ávila es hacer un antepuerto en Panul, que es el lugar que han tenido que habilitar en momentos peak del puerto, sin embargo Panul queda a 15 kilómetros del puerto, lo cual le genera mayores costos y tiempos a los transportistas.

“(…) nosotros cuando quisimos plantear la idea del antepuerto la temporada pasada se lo comentamos a un transportista y obviamente esto repercutió en todos lados, porque el costo de mandar un camión desde la planta al puerto es uno, pero la enviar fruta desde la fábrica o perdón desde el frigorífico al ante puerto y desde el antepuerto a Panul el costo es otro (…).”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

Por lo mismo se han tenido que buscar otras opciones dentro de las cuales TPC ha pensado en el terreno de Ferronor cerca del puerto.

“(…) yo creo que puede ser incluso con Ferronor [quien] nos tiró la idea, el triángulo de la inversión que tienen ellos que está cercano a puerto que es un sector que está cercano al tren.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

Sin embargo, Rafael Velásquez, planteó la opción de que usaran una cancha de futbol que queda frente al puerto más que como antepuerto, como parqueadero de camiones, lo cual colaboraría al orden y a la disminución de los atochamientos.

“(…) nosotros también vemos otra opción como Aduana, hay una cancha de futbol que está ahí al frente, nosotros le hemos dado la posibilidad para que (...) se estacionaran los camiones al frente y pudiéramos aparcarlos ahí y utilizar esa puerta que está ahí que se construyó para que los camiones se estacionen fuera de la zona primaria y puedan ingresar (...) siempre y cuando la empresa portuaria o TPC tenga ahí vigilancia y que no ingrese cualquier persona y que sean solamente los camiones (...).”

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana)

- Solución propuesta por representantes de TPC y SAAM: habilitar un parqueadero de camiones.

Sin embargo, Esteban Ávila y Claudio Villalobos, agente de SAAM, proponen como solución, un parqueadero de camiones que permita hacer la citación al puerto según las necesidades de los buques. Sin embargo, el parqueadero no solucionaría el problema de las demoras que tienen que asumir los transportistas por el bajo nivel de agendamiento, pero sí los atochamientos que se generan dentro de los puertos.

“(...) pero no un antepuerto por el sistema aduanero sino simplemente como parqueadero de camiones y que ordene los camiones (...)”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

III. PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN.

1. Adecuación a la realidad local.

Miguel Zuvic de la empresa portuaria, destacó la necesidad de efectuar estudios viales que tomen en cuenta en su metodología la realidad local.

“(...) yo participo en varios talleres básicamente citados por vialidad donde están tirando temas viales, y estamos tan mal, tan centralizados que por ejemplo lo que es acceso al puerto, las metodologías aplicadas es una metodología aplicada en todo Chile (...) y mide el flujo de vehículos en los meses de invierno y esa no es la realidad acá, entonces yo digo oye hay que medirlo en el verano (...) Santiago está congestionado en invierno por lo tanto ahí viene el tema, pero lo aplican en todos lados (...)”

Miguel Zuvic (Gerente general EPCO)

2. Definición de la ciudad.

Surge la problemática de que se defina cuál es la vocación de la ciudad, si es portuaria o turística, de manera de tener claridad sobre los lineamientos a seguir incluido los aspectos medioambientales.

“(...) pero ahí falta que es un tema de la definición de la ciudad, de si la ciudad quiere ser una ciudad más industrial o turística (...)”

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

3. Lograr servicios de línea regular para el Puerto de Coquimbo.

Al exponer las cadenas seleccionadas para el estudio tanto Esteban Ávila, Cristián Reckmannn como Vittorio Callegari plantearon la necesidad de servicios de línea regular. Proponiendo la entrega de servicios de línea para que el puerto pueda embarcar carga contenedorizada, gracias a la generación de un tercer sitio dentro del puerto, que permita tener más espacio para este tipo de carga.

“(…) Ahora si usted me pregunta a mi porqué son los costos tan altos hoy día es básicamente porque no existe un servicio de línea regular a través de Coquimbo (...) pasa porque un servicio de línea pide la reserva de sitio (...) hoy en día por la congestión del puerto y (...) por un tema de alcance comercial, no estamos dispuestos a otorgar una ventana (...) pero, ahora con el proyecto del sitio 3, vamos a ubicar todo lo que son los graneles al sitio 3, quedamos con el sitio 1 y 2 desocupados, entonces cuando eso pase, el puerto de Coquimbo estará dispuesto por un tema comercial a otorgar ventanas dentro del sitio 1 y 2 y una vez que eso pase hay que encontrar un servicio con las características adecuadas, con los calados adecuados que sean capaces de llevarse un volumen de contenedores que en la zona existe, lo que se hace es un flete terrestre”.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC)

Lo anterior permitiría disminuir los costos logísticos de los exportadores, en especial de los productos que se exportan en invierno, y en contenedor.

“(…) Desde el punto de vista de nosotros, los exportadores de fruta, [consideramos] que solo centrarse en la uva, no sé si es lo más adecuado porque la verdad es que la uva de mesa quizás sea el producto que menos costos nos genera en este aspecto porque tenemos el Puerto cerca y tenemos una logística que es bastante más manejada porque es local, los camiones termos con los que trabajamos en la época, son contratados en la zona y se mueven bajo una logística súper dinámica, es muy distinto cuando tenemos que mandar fruta a Valparaíso y San Antonio, ahí sí que

tenemos barreras logísticas. Hay cítricos, hay paltas, hay granadas se ha diversificado la oferta frutícola y hay un movimiento en una temporada que es contraria a la de la uva, entonces además le da al puerto la posibilidad de extender su funcionamiento, de trabajar con una economía de escala por mantener equipos todo el año con una dinámica más o menos estable. Es un tema súper importante atacar, podemos arreglar el otro claramente, si igual tiene avances, pero ahí tiene una relevancia fundamental.”

Cristián Reckmann (Gerente de planta Rio Blanco)