

ENTREVISTA CONCESIONARIO PORTUARIO SVTI

Tipo de actor: Concesionario portuario

Cadena logística: Transversal.

Puerto: San Vicente.

Código: 8Conc1SVTI

Nombre del entrevistador	Omar Salgado, Erick Leal,
Nombre empresa u organismo	San Vicente Terminal Internacional
Nombre del entrevistado	Felipe Barison
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	fbarison@svti.cl
Cargo en la empresa	Gerente General
Antigüedad en el cargo	s/i
Antigüedad en la empresa	s/i
Fecha entrevista	12 Julio 2013

DIAGNÓSTICO

1. Dentro del 95% de los casos en que los contenedores se reciben ¿Cuánto tiempo demoran en recepcionarse desde que ingresa al sistema portuario hasta que se coloca en el stacking? (mínimo, promedio, máximo).

No se abordó el tema.

2. ¿Cómo evalúa la gestión de los depósitos de contenedores en la entrega del contenedor al exportador?

No se abordó el tema.

3. ¿Cómo evalúa la gestión de los agentes de aduana o embarcadores en el apoyo al exportador?

No se abordó el tema.

4. Si se entiende Cadena Logística como "el conjunto completo de actores, procedimientos y herramientas que intervienen en el proceso de exportación o importación" ¿Considera que hay ineficiencias en la Cadena Logística, de exportación de productos en contenedor, que transita por su puerto?

Son relevantes para el puerto los siguientes actores: Autoridad marítima, SAG, trabajadores portuarios (sindicatos), Salud, Ministerio del Trabajo, USDA, AAMM, infraestructura. Hay problemas de operatividad en la Bahía (Abastible, Petrox).

En el caso de la Autoridad Marítima, existen cobros excesivos para la navegación en el entorno de la Bahía. Actualmente la tarifa alcanza a US\$5.000 dólares, que si se multiplica por 300 naves al año totalizan US\$ 1,5 millón.

No hay tecnología que permita tomar decisiones operativas que maximicen el uso del terminal, por ejemplo, mareógrafo. Junto con ello, existe escasez de recurso humano y desafíos en la preparación del personal, no solo en el ámbito de las operaciones, sino también en el comercio exterior. Por ejemplo, no se permite *twin operation* que implica hacer la operación de transferencia con dos contenedores. En ocasiones se han suscitado decisiones operativas sin criterio técnico evidente, donde se aplican normas que están fuera del alcance de la operación portuaria.

En lo que concierne al SAG, se incurre en extra costos por revisiones ex post al consolidado. También se generan extra costos por que el servicio del SAG se limita a un horario reducido, ya que el fin de semana no trabajan y la fiscalización debe esperar hasta el lunes, lo que implica perder dos días de operación para el exportador. Otro problema que se genera en esta línea dice relación con la documentación, que muchas veces viene con errores, que retrasan la operación de entrada al *stacking* y que se traducen en esperas en promedio de 2 horas, afectando a alrededor del 1% de los camiones.

Un problema que se ha agudizado dice relación con las altas barreras de entrada al mercado de estibadores, lo que finalmente hace que el puerto pierda competitividad. Los sindicatos han logrado reajustes de 25% cada dos años, costos que no se pueden traspasar a precio y tampoco responden a aumentos de productividad. Por el contrario, también producto del poder de los sindicatos, cada turno pierde media hora de trabajo afectando seriamente la faena continua del puerto. Adicionalmente, existen relaciones sindicales cruzadas que afectan severamente la operación del puerto, como los paros portuarios que responden a problemas de otros sectores, implicando alrededor de 22 días al año en donde el puerto está parado.

Finalmente, la institucionalidad es un elemento que ha limitado el crecimiento competitivo de SVTI, ya que las inversiones públicas en conectividad han favorecido a los puertos privados. Por ejemplo, SVTI no tiene conectividad con la Ruta Interportuaria ni con otras alternativas. Los accesos existentes muestran grandes atochamientos no solo en horas *peak*, sino que también en otros horarios del día. En el caso ferroviario, la operación es muy limitada.

Por el lado marítimo, la bahía de San Vicente también ha mostrado un fuerte deterioro en sus condiciones de maniobrabilidad y posibilidades para crecer. El desarrollo del muelle ENAP no es apropiado para los actuales requerimientos de operación naviera, que incluyen naves de más de 300 metros de eslora.

5. Si la pregunta anterior fue positiva preguntar: ¿Cuáles?
6. ¿Cuáles son las causas de estas barreras?
7. Si no fue nombrado con anterioridad: ¿Los procedimientos del servicio de aduana tienen ineficiencias que causan barreras a la Cadena Logística?
8. Si la pregunta anterior fue positiva ¿Cuáles?

Abordado en pregunta 4.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

9. A parte de las barreras, cuellos de botella o ineficiencias que usted ya identificó a lo largo de esta entrevista ¿visualiza otros?
10. ¿De qué tipos?
11. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?
12. ¿Considera que la oferta de la infraestructura vial y portuaria son acordes con sus necesidades?
13. Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?
14. ¿Por qué?
15. ¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?
16. ¿Estima que habrá algún cambio en las líneas navieras?

Abordado en pregunta 4.

Conclusiones generales

En términos generales, la entrevista se concentró en el ámbito marítimo y las operaciones al interior del puerto. En particular, el entrevistado visualiza temas estructurales relativos a legislación y planificación urbana e industrial que han socavado la competitividad del terminal San Vicente.