

ENTREVISTA AUTORIDAD PORTUARIA

EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

Tipo de actor: Autoridad portuaria. Nivel gerencial

Cadena logística: Transversal

Puerto: Valparaíso

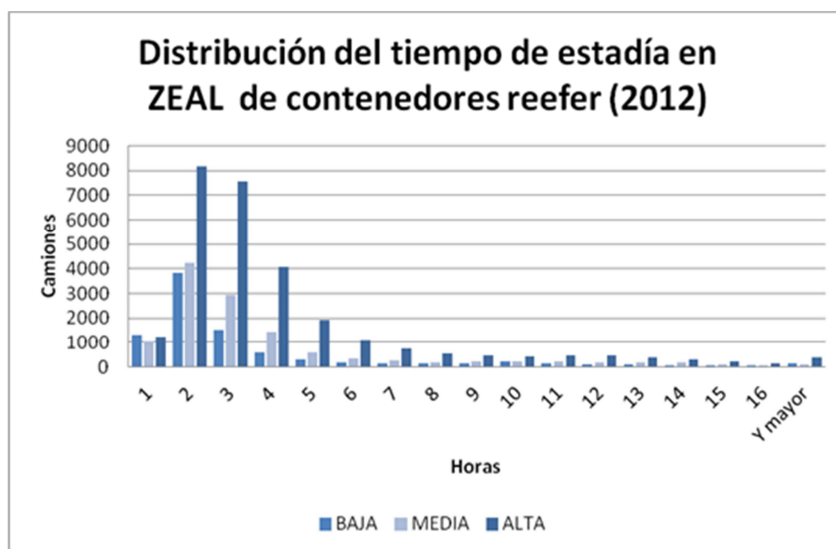
Código: 5VPr1

Nombre del entrevistador	Mario Troncoso F.
Nombre empresa u organismo	Empresa Portuaria Valparaíso
Nombre del entrevistado	Gonzalo Davagnino
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	gdavagnino@puertovalparaiso.cl
Cargo en l'empresa	Gerente de Logística
Antigüedad en el cargo	5 años
Antigüedad en la empresa	5 años
Fecha entrevista	28-06-2013

DIAGNÓSTICO

1. ¿Cuánto tiempo demora en recepcionarse un contenedor desde que ingresa al sistema portuario hasta que se coloca en el *stacking*? (mínimo, promedio, máximo).

Promedio: 3 horas 38 minutos. Mínimo 40 minutos. Máximo 16 horas.
Se adjunta gráfico:



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

Los depósitos son un cuello de botella. Existe una gran concentración. La falta de inversiones genera un funcionamiento precario que se transforman en ineficiencias.

3. 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 Hortofrutícolas en contenedor, que transita por su puerto?

Sí.

4. Si la pregunta anterior fue positiva preguntar: ¿Cuáles?

- En los depósitos de contenedores.
- En las plantas.
- En los organismos fiscalizadores de los puertos.

5. ¿Cuáles son las causas de estas barreras?

- Depósitos: “no se entiende que un exportador que tiene una planta en Curicó deba retirar el contenedor en Valparaíso. Esto generalmente ocurre debido a que el naviero vende flete directamente y el da ventajas a su cliente entregando el contenedor en la planta, pero si la venta del flete es a través de un *freight forwarder* debe retirar en Valparaíso”.
- Planta: la información enviada al puerto no es la definitiva, sino que varía por cambio de mercado.
- Organismos fiscalizadores en puerto: no trabajan las 24 horas e interrumpen el proceso de exportación e importación.

6. Si no fue nombrado con anterioridad: ¿Los procedimientos del servicio de aduana tienen ineficiencias que causan barreras a la Cadena Logística?

Sí.

7. Si la pregunta anterior fue positiva ¿Cuáles?

En la fiscalización de la carga. Aduana confía más en la fiscalización con el “ojo humano”, que implica presencia en las puertas para ver la carga.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

8. A parte de las barreras, cuellos de botella o ineficiencias que usted ya identificó a lo largo de esta entrevista ¿visualiza otros?

Sí.

9. ¿De qué tipos?

Fallas de mercado.

10. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

“Las compañías navieras en Chile tienen un rol perverso. Son armadores y vendedores. Como vendedores manejan ventajas sobre el resto de las empresas, por ejemplo en lo referido a los NVOCC (*Non Vessel Operated Common Carrier*)”.

11. ¿Considera que la oferta de la infraestructura vial y portuaria son acordes con sus necesidades?

No.

12. Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?

La infraestructura vial no satisface la demanda actual y la portuaria hoy se encuentra colapsada. Los ferrocarriles no pueden operar por falta de infraestructura y un reglamento de intermodalismo.

13. ¿Por qué?

Falta planificación espacial:

- “No existe planificación fina entre el MOP y el MINVU. Por ejemplo, el camino La Pólvara es una ruta hecha al mínimo costo, no se resolvió”:
- Relación de las poblaciones con la ruta. Permanentemente existe apedreamiento a los camiones.
- Ruta riesgosa para el tránsito de camiones con carga. Topografía y pendientes.
- Estas situaciones aumentan los costos logísticos del comercio exterior.

En la parte portuaria:

- Actualmente colapsada
- Mediano plazo sin problemas.

Largo plazo en planificación.

14. ¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?

Diseñar los proyectos viales de acuerdo a los requerimientos y no de acuerdo a presupuestos decididos políticamente.

15. ¿Estima que habrá algún cambio en las líneas navieras?

- El transporte marítimo seguirá operando como lo hace hoy.
- Las grandes naves recalán en los puertos chilenos.
- Es probable que existan algunos servicios feeder pero serán los menos.

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

Son facilitadores del comercio exterior, por que su función de apoyo a la fiscalización la hacen bien. Sin embargo, en cuanto a la coordinación del comercio exterior la hacen mal.

Los Agentes de Aduana participan en sociedades que dan servicio de transporte, embarcador y otros. Esto provoca un problema al mercado, pues al tener la función exclusiva de agente de aduana, la integran con otros negocios, generando una mala evaluación de ese rubro

.

17. ¿Qué soluciones cree usted que deben implementarse en el futuro para mejorar el desempeño de la cadena logística? Si se entiende Cadena Logística como *"el conjunto completo de actores, procedimientos y herramientas que intervienen en el proceso de exportación o importación"*.

No respondió la pregunta.

Conclusiones generales

La entrevista arrojó información sobre:

- Atochamiento dentro de los depósitos.
- Organismos fiscalizadores con horario discontinuo.
- Infraestructura vial deficiente.
- Tiempos de espera en recepción de contenedores.