

# TRANSCRIPCIÓN FOCUS GROUP

## SISTEMA PORTUARIO PUNTA ARENAS

**MIÉRCOLES 28 DE AGOSTO 2013**

*Hora de inicio: 8:30*

*Hora de término: 10:30*

*Lugar: Hotel Diego de Almagro, Punta Arenas.*

1

**Katherine Flores:** Yo soy Katherin Flores trabajo de asistente de exportaciones en Patagonia.

**Eduardo Contreras:** Eduardo Contreras, de Standard Wool.

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

**Gustavo StangYong:** Gustavo StangYong, médico veterinario encargado regional pecuario del SAG.

**Eduardo Zarelli:** Mi nombre es Eduardo Zareli, trabajo en Nova Austral y soy el jefe de operaciones.

**Franco Carpeneti:** Buenos días, mi nombre es Franco Carpeneti de la empresa de transporte Mercosur Cargo, gerente comercial.

**Susana Mayer:** Bueno en este momento faltan algunas personas que dijeron que iban a asistir, tal vez están en camino, pero igual vamos a dar inicio a este estudio. Ahora, primero que todo, ya no primero, lo segundo, les agradecemos el tiempo que ustedes están dedicando a esta reunión, sabemos que todos tienen muchísimas cosas que hacer, por lo que comenzamos a la hora inicial a pesar que faltan muchos de los asistentes confirmados y bueno.

Tenemos como por objetivo de este estudio, algunos ya fueron entrevistados por mí, que es

---

<sup>1</sup> La grabación no comienza desde el principio

detectar los cuellos de botella y las ineficiencias, aquellas barreras que de alguna manera nos afectan directamente en los costos, ahora en los tiempos también. Este estudio no se hace solamente en Punta Arenas, hemos participado ya en 8 puertos de Chile, desde Coquimbo, San Antonio, Valparaíso, Biobío y Punta Arenas. Acá en Punta Arenas, se eligieron algunas cadenas, no todas porque hay muchas cosas que se mueven por este puerto. Se eligió la carne, la lana y el salmón, por diferentes criterios que se analizaron en su momento durante la primera etapa del estudio.

Uno de los objetivos como les comentaba es, a partir de las barreras que nosotros identificamos durante las entrevistas, que ustedes nos digan si son esas o bien a lo mejor hay otra más que no vimos en su momento y que sean compartidas por todos nosotros.

Como ustedes verán no solo entrevistamos al sector público, sino que también al sector privado, porque todos somos parte de la cadena logística. Tenemos que recordar que este *focus group*, si bien es cierto vamos a identificar estas barreras y todas estas ineficiencias, tenemos que considerar como una barrera lo que tiene un nivel macro, que nos afecta a todos por igual e ineficiencia ya es más individual, algo que algunos lo hacen bien y otros no tan bien.

Todas las opiniones que viertan ustedes van a ser bienvenidas, la idea no es confrontarnos ni pelear, sino que opiniones son opiniones y todas van a ser consideradas en su momento y todos los participantes van a tener que dar su opinión respecto a algunos puntos que vamos a ver. Otra cosa que podemos mencionar, vamos a solicitarles la autorización para grabar esta conversación; ahora ¿cuál es el objetivo? Nosotros tenemos que transcribir esto y la verdad que la mejor manera, es que nosotros tenemos una persona especializada para que después ella vea con respecto a los nombres, por eso que es importante, yo les pedí los nombres para así reconocer que tal persona dijo algo, ahora, si hay alguno que dice “la verdad de las cosas que yo no quiero que esto salga”, se toma en cuenta y no sale, eso que lo tengan claro, más que nada es para tener un orden. Ahora, lo otro que les pediría es que la idea es que hablen de a uno en uno.

[Entra en la sala, Gustavo Feraldo, Seremi de Transporte]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Adelante.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Disculpen el atraso, buenos días.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Buenos días y obviamente los celulares que los coloquemos en silencio para que no nos interrumpen en el momento, porque típico que emergen en el momento menos indicado, ¿alguna observación a lo que he

dicho hasta el momento? ¿No? Todos nosotros nos hemos presentado ¿podría presentarse?

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Sí, como no. Gustavo Feraldo, secretario ministerial de transporte y telecomunicación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ah Don Gustavo, la otra vez cuando yo vine usted estaba afuera y tuve que hablar con Exequiel, así que por eso no lo conocía.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** No nos conocíamos.

[Comienza una presentación de diapositivas en formato Prezi]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Bueno, como les comentaba, en primera instancia, éste es un estudio, un estudio que va a evaluar las barreras logísticas de transporte a nivel nacional ¿de qué manera? Identificar estas barreras, dimensionarlas, cuantificarlas y el efecto que tiene sobre la economía nacional, regional, del sector productivo relacionado a la carga movilizada ¿ya? Luego, proponer analizar o evaluar iniciativas que permitan eliminar estas brechas, cuantificando su impacto, es decir, nosotros vamos a tener estas barreras o ineficiencias y ver cómo afecta realmente a los costos y si podemos solucionarlos.

Ahora, ¿cuáles son los puertos del estudio? como les comentaba, Coquimbo, Valparaíso y San Antonio que terminamos la próxima semana, el PTLA es más pequeñito, pero también va a terminar la próxima semana, Biobío, con sus puertos de Lirquen, Coronel y San Vicente, y finalmente Punta Arenas, no es que yo los quiera poner al final, pero ustedes están al final. Ahora, los actores, tenemos al exportador e importador, en la gestión documental tenemos; agentes de aduana, de nave, embarcadores y *forwarders*, en lo que es la manipulación física tenemos depósito de contenedores, acá sabemos que no hay depósito de contenedores, todo está en puerto en Elena. Almacenes extraportuarios acá tampoco existen, empresas de transporte, terminales, sí zonas de extensión, en esta zona no, empresas navieras y de muellaje, esas son nuestra parte que tiene que ver con la manipulación física. Con respecto a los organismos fiscalizadores, como en todos los lugares: servicio de Aduana, Agrícola y Ganadero, de Salud, SERNAPESCA y DIRECTEMAR, eso es en todos nuestros puertos.

Ahora ¿Cuáles son las cadenas que nosotros estamos viendo? En la industria hortofrutícola, es la uva. La uva obviamente en el sector de Coquimbo y Valparaíso; la minería, en el sector de Coquimbo; lo que es el cobre Coquimbo y también Valparaíso y San Antonio. En la industria textil lo que es la lana, bueno ya lo vemos aquí directamente en la zona. En la

industria alimentaria, vino por San Antonio, carne y salmón nos toca en nuestra zona, y en la industria forestal: la celulosa, molduras y papel y eso es más que nada para lo que es la región del Biobío.

Acá tenemos un pequeño cuadro, donde establecemos las incidencias que hay entre el sector exportador y el importador. En ambos casos tenemos dos partes: la parte documental y la parte física, e intervienen las mismas entidades: los agentes de aduana, las agencias de nave en general y los organismos fiscalizadores, todos llegando a embarque o desembarque dependiendo si es importación o es exportación.

Luego, acá nosotros tenemos la lana. Como subprocesos, tenemos: la citación de carga, la coordinación del transporte, el carguío del transporte, el transporte por carretera, tramitación SAG Aduana, estacionamiento en espera de embarque, el embarque y finalmente el cabotaje para llegar a San Antonio, ahí tenemos una foto que sacamos del puerto. La carne y subprocesos: coordinación y transporte para carguío de exportador, fiscalizador SAG, carguío de camión, también desde la bodega al exportador, transporte por carretera, el ingreso a puerto, preparación de carguío para embarque y embarque. Salmón con todos sus subprocesos: coordinación de transporte para carguío en la bodega de exportador, fiscalización, SERNAPESCA en este caso, el carguío y entrega de la documentación en bodega al exportador, transporte por carretera, ingreso a puerto, embarque. Esos serían los subprocesos evaluados.

Nosotros en Punta Arenas, detectamos algunos puntos: primero que todo, el lugar geográfico, con ese no hay nada que hacer, ese es una barrera; la infraestructura portuaria, otro problema que se levantó durante las entrevistas; la frecuencia de los barcos; poca oferta de camiones, ahora que nosotros tenemos por fin un representante de esa área; falta de estacionamientos para los camiones dentro del puerto, en lo que es San Antonio algunos problemas con los privilegios espacialmente en la temporada de frutas y algo que hoy día lo hemos vivido, condiciones meteorológicas que indican el cierre del puerto, que también nos afectan directamente en lo que es la exportación por razones obvias.

Entonces, el ver cómo afectan estas barreras e identificar estructuras de costo es algo que nosotros vamos a ver en este estudio directamente. ¿Es posible bajar estos costos dando una solución a estos cuellos de botella identificados? Y ¿cuál sería nuestra perspectiva de evolución? que eso es bastante importante en nuestro caso, las perspectiva de evolución. Bueno, junto a eso vamos a tener comentarios y observaciones de parte de todos ustedes y junto con la Subsecretaría de Transportes del Gobierno de Chile y Observatorio y Prospectiva Limitada, estaríamos abiertos a lo que es este sistema. Quiero devolverme a lo que son nuestras barreras y quisiera pedir a los integrantes de nuestro panel su opinión. Paola, ¿qué me diría?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Me gustaría a mí que hablaran más, no sé, yo doy servicios a varios de ellos, entonces sería bueno que comentaran ellos primero y yo pudiera [Interrumpe Susana Mayer].

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ok.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Porque siento que igual soy parte de lo que puede afectarles a ellos.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Parte del problema.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Exacto.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Tal vez yo coloco un temita sobre la mesa. Sabes, aquí estamos considerando de que los embarques son prácticamente todos por mar, y no es así, hay mucho movimiento que se hace por carretera y tampoco veo el tema de los controles fronterizos, hay temas de los controles fronterizos que son cuellos de botella importantes y que son realmente un tema digno de resolver y de tratar con cariño, eso lo habíamos visto el otro día en la entrevista que nos hicieron.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Sí, lo vimos.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Lo que pasa que en esta parte del estudio está enfocado en lo que es el EPA, en lo que sale por el puerto.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Pero es que ¿sabes qué?, no es una realidad de la región, nosotros tenemos otro tema además, que es justamente el tema de los tránsitos; los tránsitos Argentina-Argentina vía territorio nacional que también son cuellos de botella que nos influyen en nuestro flujo, lo estoy viendo por supuesto desde el punto de vista de las inspecciones y la fiscalización.

(...)<sup>2</sup> pero también la parte operativa.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Echo de menos esa parte del tema.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** De hecho lo vamos a introducir y es importante porque de hecho eso afecta los costos directamente.

---

<sup>2</sup> No se reconoce quién habla.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Es que yo no tengo idea la estadística del transporte, pero debe ser muy importante la parte de carretera que no está considerada ahí, también y les vuelvo a decir, lo mismo que en alguna oportunidad, el movimiento que hay de forestal Russfin tampoco es despreciable, no sé si está metido en el tema de transporte.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** No, no está metido, pero acá tenemos un representante de los transportes, Franco ¿Qué nos puedes decir del caso?

**Franco Carpanetti (Gerente Comercial Mercosur Cargo):** Bueno que como primer punto, tú tienes lugar geográfico, dada las distancias, estamos en el lugar más austral que podamos llegar y sin una carretera directa en un Chile-Chile, nosotros para llegar acá tenemos dos opciones: hacer un Chile-Argentina-Chile o Chile-Chile a través del transbordador de Puerto Montt. La frecuencia de los barcos en el tema de transporte terrestre, nosotros dimos una frecuencia semanal, lo cual es un cuello de botella porque estamos supeditados a ese embarque y si ese embarque está muy lleno o no sale o cualquier tipo de evento que tenga, obviamente que deja los equipos abajo y te genera un trastorno tanto a nosotros como empresa de transporte y tanto al cliente final y para la persona que quiere ese producto y lo va a comprar y lo va a revender o pero que ya tiene compromisos. Es complicado, con una sola frecuencia, es por un tema de conectividad, no estamos conectados en un 100%, que si tú dices: sabes, yo tengo una alternativa A y una alternativa B, porque también hay muchos productos que no los puedes pasar por Argentina, entonces queda supeditado a transitar por Chile a través del transbordador, o *roll on roll off* y si no tienes alguna otra forma de sacarlo o no hay espacio o la maquina falla, no tienes una segunda alternativa que dentro de los 8 días puedas hacer algo con tu carga, entonces estás diciendo que al haber un evento con tu equipo ya tienes casi 16 días parado el equipo en un punto de Chile.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Que en una planta de proceso puede significar que tú no puedes producir por que no tienes los insumos.

**Franco Carpanetti (Gerente Comercial Mercosur Cargo):** Y pasa mucho como dice Roberto con el tema de los químicos; tú no puedes transitar con químicos por Argentina.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Animales vivos tampoco.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Y eso, es solo lo que es para exportar lo que está saliendo de la región, pero yo creo que también hay un problema de importación digamos, de centro del país o de afuera hacia la región y yo creo que el tema carretero, es más de

importación para Punta Arenas que de exportación.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Perdona Eduardo. Afirmando lo que tú dices, es una de las tantas cosas que hablamos y discutimos en su momento en nuestra primera reunión y aprovechando que está don Gustavo, es que claro, efectivamente nosotros estamos muy lejos de todo y si queremos exportar tenemos que recibir el cabotaje interno que son los insumos, ¿por qué? Porque el cartón tienes que traerlo de Santiago, las bolsas tienes que traerlas de Santiago, el film, viene todo del norte, entonces para nosotros poder exportar, por decir un ejemplo, no sé X toneladas de producción, tienes un movimiento de carga por cabotaje que puede ser el doble, o lo mismo que lo que tu exportas y al final de cuentas significa que lo que hablaba Carpanetti, de que hoy en día tienes una sola nave, que es *roll on roll off*, que te hace el Chile-Chile. Entonces todo está dado por la ley de oferta y demanda, pero yo creo que pasa más allá de eso, acá tiene que haber una decisión de Estado, acá el Estado como Estado tiene que tener otra visión para Magallanes, cambiando eso todos nos vamos a ver beneficiados y vamos efectivamente a poder bajar los costos, pudiendo tener, por decir un ejemplo, no solo las modificaciones que se están haciendo de ampliación en el muelle, te van a permitir el atraque de nave de mayor capacidad, sino decir oye no, vamos también a hacer un sitio de atraque para que también atraque un *roll on roll off* en Punta Arenas, entonces el puerto tiene una frecuencia en Natales y una frecuencia en Punta Arenas, y tener dos naves haciendo, pero claro, nosotros vivimos en una sociedad en que todo está dado por la oferta y la demanda, entonces si no hay demanda claro, no va a haber oferta, pero si creamos también la oferta se puede solucionar parte del problema, hoy en día hay muchos camioneros que efectivamente o mucha carga, nosotros estamos esperando tal *container*, hace 3 naves que no recibo tal *container*, ocupamos con Ultramar.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Pero da lo mismo, es el mismo barco.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Paola?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** No, es que, ese servicio no es con nosotros en realidad, pero.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, pero por la visión general.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Pero lo conoces.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí, a ver por ejemplo, lo que decía Eduardo de la oferta y la demanda, de repente hay clientes que me dicen deberían recalar más veces o recalar naves con no sé, servicio directo a Brasil, pero lamentablemente los volúmenes de carga

que hay en la zona no nos permiten hacer eso. Lo otro que nos provocan atrasos y todo, son las condiciones climáticas que no tenemos como controlarlas obviamente, y eso si nos provoca hartos trastornos, sobre todo cuando nosotros tenemos que llegar, en el caso de las exportaciones, a conectar a la zona central con otras naves y obviamente atrasa toda la cadena.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Bueno, porque además, nosotros cargamos en Porvenir, a nosotros nos afecta desde tomar la barcaza para llevar un camión a Porvenir, cargar y volver, tratar de llegar a la fecha, tratar de llegar sino es por el *arrival*, tratar de llegar a tiempo. Nos pasa como decía Franco que si el barco se atrasó o se cerró el puerto por mal clima no conectamos con la nave en San Antonio, más aun nosotros como empresa que trabaja con Ley Navarino, nosotros solamente hacemos nacionales, llegamos a San Antonio y otra empresa del mismo grupo empresarial toma la exportación, entonces por lo mismo nuestro flete no cuenta desde Punta Arenas, están separados, entonces ¿qué? Llegamos atrasados, quedamos 5-7 días parados hasta que llegue la próxima nave. Lo otro que hay ahí es una baja de equipos digamos, en el tema que solo se ofrecen equipos de 40, no tenemos acceso a equipos de 20, que hoy en día como está tan difícil el mercado a veces es más fácil vender 7.000, 10.000 kilos de una mercadería y no 18.000 o 20.000 que no se pueden lograr, entonces todo eso igual a nosotros nos afecta.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Que tú ves también una escases de los contenedores.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Claro, porque a veces como te digo, es más fácil llevar con un cliente 7.000 o 10.000 kilos de un producto, pero llegar a 18.000 o 20.000 es mucho más difícil, entonces, a veces, los contratos no se cierran, no se logra porque tal vez el cliente no necesita más. Hoy en día como está el mercado tampoco, entonces no se logra concretar eso porque no tenemos acceso a contenedores de 20, no existen o no hay.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Eso lo vamos a solucionar, no te preocupes

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No, porque estamos sacando.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Lo que pasa que, en la flota de contenedores que tiene la compañía son escasos los *reefer* de 20 pies, pero hemos hecho algo para algunos clientes así que podemos resolver eso.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Se puede resolver.



**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Una consulta, no sé si, ¿en todas las exportaciones que hace Punta Arenas o que sale de Punta Arenas, es vía marítima principalmente o no?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Habría que ver los números pero calcula que todo lo que se mueve en un país, el 90% siempre va a ser por los puertos, o sea, después tienes un movimiento en carga interna que es vía carretera pero todas las exportaciones de la puerta y entrada del país son los puertos y después en pasajeros, los aeropuertos.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Bueno, nosotros eventualmente usamos camiones para salir de Punta Arenas, eventualmente, pero bueno, obviamente está el problema del costo. Conviene a veces más cargar por acá aunque hay mucho más demoras para llegar a destino al Mediterráneo, hemos usado camiones siempre cuando queremos llegar a destino en los barcos que van hacia Europa, en invierno no tanto, bueno este invierno ha sido más benigno pero, a veces no en invierno por el tema climático, por el cruce de la Cordillera, ¿qué sé yo?, pero siempre ha sido un buen servicio los camiones para nosotros.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Siempre, no han tenido problemas de... [Interrumpe Eduardo Contreras, palabras inaudibles].

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Porque nosotros en las entrevistas vimos que habían poca oferta de camiones.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Más que oferta, nosotros necesitamos cierto tipo de camiones para 25 toneladas de eje que al parecer no hay mucho.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Perdón eh, lo que sucede es lo siguiente: el mercado local acá se da que sí tiene, o sea tú tienes oferta de camiones ¿por qué? Porque hay un uniformado que se retira de la institución, se compra un camión y se pone a trabajar, hay camiones, lo que sucede es que no hay empresas. Las empresas de transporte serias son pocas, entonces hay distintos nichos del mercado que no están cubiertos, como bien dice Eduardo, tu hoy en día si tu llamas camioneros te llegan 40 camioneros, pero de los 40, tienes de todo y además los equipos a lo mejor no se ajustan a tus necesidades ni a lo que te obliga la ley para el transporte de carga carretera. Por decir un ejemplo, si tu pides un caminero con rampla plana para llevar contenedores a Porvenir al frigorífico tiene que tener un camión 6x4 con una rampla de 3 ejes, ¿para qué? Para que pueda llevar la carga máxima de un contenedor de 40 que son por lo menos 22.000 kilos brutos, más la carga del contenedor, pero resulta que tú de esos camiones acá consigues a

lo mejor 10, en esa combinación porque no hay, ahora, por ejemplo, acá Carpanetti, ellos no hacen transporte de carga frigorizada.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿No? ¿Por qué no?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Porque ellos hacen solo carga seca, porque los riesgos de transporte en carga frigorizada son mucho mayores y tiene un costo mayor, entonces, ¿quiénes son los que te hacen transporte de carga frigorizada? Son pocos y a lo mejor no cuenta el seguro ni tampoco se ajustan a las exigencias mínimas de seguridad y de calidad, porque hoy en día todos nuestros mercados nos exigen ir siempre un paso adelante. Por decir un ejemplo, que el camionero tenga planes de manejo, de frío, y hoy en día los camioneros como no son empresas sino que son individuales, no cumplen con ningún requisito.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Gustavo ¿qué conocimientos tiene de eso?

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Aquí se han dicho puras verdades. Efectivamente, aquí hay muchas facilidades para comprar camiones, tu hacías la mención hace un momento de que no has visto camiones nuevos, claro, si un camión aquí vale 3.000.000 le damos un camión y tiene 24 meses para pagarlos. ¿Quién es ese camionero? Ese camionero es un ex chofer del y así toda esa individualidad ha ido creciendo así. Poco amigos de la asociatividad, asunto que en algún momento va a pasar la cuenta porque aquí hemos tenido experiencia que en algunos rubros de transporte para hacerles frente a, o generar ciertas barreras de entrada. De repente aquí se habla de que tenemos un cierto proteccionismo con los nuestros, o sea con los regionales, pero hay que tener las condiciones para que eso se produzca cierto, porque hay una condición de libre mercado. Como ejemplo práctico, hace varios años me tocó negociar por mandato del Intendente de la época con ENAP que es de transporte de pasajeros. ENAP tenía 8 funcionarios para tratar con 8 transportistas. Tomó la decisión de tener 2 personas a cargo, por lo tanto se licitó, cuando se licitó, yo lo que hice en un momento fue tratar de postergar porque los 8 prestadores de servicio pusieron el grito en el cielo, tratar de postergar ese proceso y se postergó por un año bajo una condición, que los que asistieron a esa reunión más quien habla, todos ellos se asociaron, ¿qué creen que paso en un año? No pasó nada y llegó Walpén y el resto de la historia.

El problema que cuando llegan empresas de afuera no vienen exclusivamente a ese nicho, Walpén se dio cuenta que el transporte privado tiene ciertas falencias. La barra está muy baja, incursionemos esto, metámonos a este otro nicho, turismo, tenemos flota ociosa, hagámoslo ahí. Entonces todos los que están relacionados con el rubro, sienten que en

algún momento empieza a cojear la actividad, ¿culpa? Nuestra, nosotros no generamos la plata, las barreras de entrada.

Mencionaban recién acá, operación de un transbordador desde Punta Arenas. Hubo un intento hace, año 2009, llegada de la madera. La compañía trajo el Amadeo. Operar en Punta Arenas es hacer una combinación que para una empresa como la de ellos, como Mercosur, indudablemente les podía servir muchísimo, por la combinación, porque aquí también el tema del transporte vía trasbordador se maneja muy mal, es un *roll on roll off*, el concepto no está asociado, el transportista paga ociosamente una cantidad de metros por llevar un choco que es plata que va al tacho. Es distinto la forma que, me imagino, no estoy en la empresa de ellos, pero que ellos lo que mueven, ellos tractorean porque tienen una empresa que posibilita, eso también en el otro ámbito es posible pero vía asociatividad, pero hay absoluta reticencia.

Ese buque empezó a pegar, pero obviamente no estaba la condición portuaria para atracar, porque a veces no habían posibilidades de hacerlo por una condición de marea. Quedábamos a media máquina porque no se podía descargar, no se podía cargar porque cambió esa condición y la verdad que fue un desastre. ¿Dónde se fue a operar? Se fue a operar transitoriamente a Laredo. ¿Qué pasó en ese minuto? La EPA, empresa del Estado, dijo por qué tengo que tener un competidor que es del Estado que es ENAP, que pone la infraestructura ¿Qué hacemos? No se opera más y la compañía pescó el barco y se lo llevó para allá. En tercer lugar, el sector transporte terrestre, yo lo llamo es un tanto veleidoso respecto y quizás tiene que ser así, respecto a las condiciones puntuales que se presentan. Por ejemplo hoy día el tránsito por Argentina, hay una oferta fuerte porque las condiciones de intercambio lo favorecen, salvo las empresas serias por la estructura de costo que saben perfectamente qué tan rentable entre comillas resulta operar por allá. El que tiene un camión lo único que saca la cuenta es cuánto me tiene que quedar para pagar la cuota, abstracción total, de que tiene un camión que tiene 1.000.000 de kilómetros, que frente a una pana no tiene como diablo hacerle frente, que la vulnerabilidad frente al cliente es tremenda, por lo tanto el cliente obviamente que ese tipo de servicio a la primera de cambio lo va a desahuciar porque no le da seguridad y va quedando la gente a la ladera del camino.

La operación por Argentina es una operación tremendamente vulnerable, nosotros sabemos, los medios de prensa, hoy día tenemos a LAN, antes fue el tema del gas y suma y sigue, si vamos a la cosa más pequeña, yo lo estoy viendo cotidianamente, las ensilladas que le están haciendo a los transportistas de carga, hoy día a los transportistas de pasajeros, en Argentina no son como los Chilenos respecto a la aplicación del impuesto, el prestador de servicio llega a la frontera y le dice sabes, hoy día tienes que pagar.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Tienen dos impuestos, el legal y el ilegal.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Y eso es absolutamente exigible para el Chileno, entonces todas esas condiciones que hacen que esta vulnerabilidad por ahí, nos haya llevado a estar trabajando en un proyecto que se llama mejoramiento de conectividad Austral, en ese proyecto hoy día se está en un estado, lo que se llama el estudio de demanda donde ya se ha hecho la ronda de conversaciones con muchas personas relacionadas con el rubro y que tienen por finalidad reforzar la conectividad vía marítima, hoy día (...) <sup>3</sup> [se ] ha anunciado de la puesta en operación de un transbordador más grande a partir de diciembre y enero.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿De este año?

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Del próximo año.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Esta temporada no?

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Esta temporada no. Ese buque ya fue adquirido pero está en etapa de acondicionamiento. Aumenta la capacidad de carga, lo que pasa es que también le van a aumentar la capacidad de pasajeros para que su negocio fundamentalmente de turismo también se vea beneficiado. Va a haber una oferta en cuanto a transporte marítimo mayor.

¿Cuál es la visión que uno tiene? Yo creo que hoy día y eso lo han dicho en todas partes, partiendo del ministro hacia abajo, hoy día está la condición dada para que efectivamente el problema de la conectividad Austral pueda resolverse. Hoy no en un escenario de crisis. Nosotros estamos reunidos acá y en Argentina pueden estar tomando unas medidas que los afecten a ellos y únicamente a ellos, y eso es lo peor que puede ocurrir porque ahí las negociaciones son bajo presión porque las autoridades se ven presionadas, porque si queda una embarrada grande ahí, inmediatamente los gremios van a venir contra la autoridad política, la autoridad política se ve presionada y a veces no son las mejores decisiones que se toman bajo ese ambiente, entonces hay que esperar este estado de cosas que es una latencia que está ahí, pero que en algún momento va a terminar, entonces tener esa situación. Por eso, nosotros estamos trabajando de esa manera, el objetivo es: tener una mayor oferta de carga, una mayor oferta de pasajeros pero buscar un segundo buque que permita hacer, lo que decía Eduardo, con operación, si es que no están las condiciones portuarias aquí en Punta Arenas, para hacerlo siempre desde Natales, pero para eso la compañía tiene que hacerlo bajo [Lo interrumpe Eduardo Zarelli].

---

<sup>3</sup> Palabras inaudibles en la grabación.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Un estándar de rentabilidad.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Prácticamente bajo un subsidio.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y Eduardo qué opina?

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Mira, nosotros siempre preferimos embarcar por Punta Arenas digamos, nuestra experiencia por camiones hemos tenido experiencia de que los fardos han llegado a Italia y han llegado mojados y no sabemos dónde, si en Valparaíso o que al camión le entró agua o ¿qué sé yo? Siempre vamos a tener la preferencia de embarcar por Punta Arenas por facilidad, así lo hemos hecho, así que la opción de eso de subsidio y sobre todo eso de subsidio de la carga de que venga del sur, que ¿un camión cuesta cuánto? 3.000.000 traer 25 toneladas a Punta Arenas, y de vuelta nos sale como 2.000 dólares, \$1.000.000, no hay concordancia con el costo de entrada de la mercadería a la salida digamos. Nosotros tenemos harta materia prima en la zona norte, desde Puerto Montt para allá para traer, pero los costos lo hacen imposible, a China cuesta 1.500 un contenedor.

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Claro, tampoco está la relación, porque yo veo el tema costos, son 3600 kilómetros que tienes que venir con un camión desde Santiago a Punta Arenas, y tú dices \$3.000.000, tú empiezas a costear no más y llegas con los 3.000.000 de pesos ras ras y te digo nosotros como empresa por \$3.000.000 no venimos, porque no es negocio.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Así es.

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Entonces, pero y tú vas, un flete Santiago-Concepción, es mucho más caro de acá a Punta Arenas si tú lo sacas por kilómetros, es mucho mejor pagado el flete de la zona norte que pagado a Punta Arenas.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y eso a qué se debe?

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Que acá de repente estamos tan supeditados a la, como dice, la poca oferta de camiones que en realidad no es así, no se está organizando para poner una banda de precio.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** No hay banda de precio.

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** No, tu puedes llegar, no sé, hay una licitación de algo, somos 5, 6 equipos, tú haces una oferta que es razonable, no

pegándose en la cabeza y pueden llegar 2, 4 personas, ¿Qué dicen? sabes que yo hago esto por 2.000.000 de pesos y tú no sabes ni como lo hacen, pero lo hacen.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Porque ellos no tienen que pagar la cuota.

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Claro, entonces tú lo haces y con eso tú dices: chuta, quedas tan cruzados de brazos que al final cuando hablas de precio con el cliente, te dice \$3.000.000, pero \$3.000.000 ¿no es una locura en base a la estructura de costos que tienen ustedes para traer la carga? Pero el mercado ha bajado tanto sus precios y se maneja de cualquier manera que tampoco hay nadie, o que se rija que al final no se po, yo he perdido licitaciones que... [Lo interrumpe Eduardo Contreras].

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Perdón, ¿Cuánto es el cabotaje de San Antonio?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** A ver, yo pienso que hay más demanda de traer carga de la zona central a Punta Arenas que la que sale, entonces obviamente, las tarifas se incrementan en ese tramo porque es donde tienen que pagar los gastos, yo lo veo así.

En el tema marítimo, nosotros tenemos harta carga de retorno igual, no la misma que llega, es más lo que llega a la zona que lo que sale, pero lo que yo veo, en la realidad, con los transportistas terrestres que converso a veces muchos de ellos trabajan en base a un trato y hay veces que el tramo de retorno no lo cobran, lo regalan. Es lo que le pasa a Ruffi, nosotros no podemos competir con los terrestres porque nosotros tendríamos que ir a Porvenir, ir a Ruffi, sacar la carga, llevar la carga, no podemos, en cambio ese camionero que va hasta Ruffi, tiene pagado sus gastos o casi prácticamente pagado con el tramo: zona central-Punta Arenas.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Se aseguran.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Entonces después el retorno, paga después combustible por ir a buscar otra carga a la zona central y vuelve lleno, entonces se me ocurre que va más por ahí el tema de que la tarifa es más cara para los terrestres en la etapa sur, que es la que tenemos nosotros, que en la etapa norte. Ahora, nosotros como empresa marítima, también tenemos costos, porque se acumulan muchos contenedores vacíos y hay costos logísticos por sacarlos de la zona. La acumulación del año pasado en Septiembre-Octubre, el puerto estaba colapsado, las máquinas no podían ni si quiera operar dentro del puerto porque no teníamos paso donde acumular más contenedores y teníamos que recalar buques de otras líneas que van a Brasil, solamente sacar contenedores vacío.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Estamos hablando de contenedores de carga seca.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** ¡Porque los refrigerados lo llevamos nosotros!

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Claro, es que llega mucha carga seca, si la carga *reefer* es a la inversa, es más lo que sale que lo que llega, pero ahí nosotros igual armamos un tema logístico que traemos en los contenedores *reefer* carga seca para poder ofrecer mejor precio de salida y quizás eso podrían hacer los terrestres también, no digo el caso tuyo, pero todos estos que son individuales si organizaran mejor su *round trip* su costo sería inferior, el volver.

**Franco Carpanetti (Gerente Comercial Mercosur Cargo):** Lo que pasa también que el retorno, él dice sabes que pesco retorno por 300.000 pesos y se lo lleva, pero si vas cargado con 25.000 kilos yo prefiero que por 300.000, prefiero que el camión se vaya vacío.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Claro, por mayor gasto de combustible.

**Franco Carpanetti (Gerente Comercial Mercosur Cargo):** Mayor gasto de combustible, mayor gasto de neumáticos, mayor gasto de carga y por 300.000 pesos tú dices ir cargado con 20.000 para arriba preferible ir vacío, aunque creas que ... [Lo interrumpe Paola Telchi].

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** No, pero por ejemplo me refiero yo a armar un tema completo, o sea, quizás tu como más grande puedes, los individuales me imagino que no, pero cerrar un negocio que yo te traigo los insumos y en ese mismo contenedor sacamos carga por el norte entonces pagas completa la vuelta y tus costos se ven reducidos, o sea podemos [Lo interrumpe Eduardo Zarelli].

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Haces un *round trip* y no un *one way*.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Exacto.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ahora perdón lo que pasa es que acá tenemos dos realidades económicas completamente distintas. Efectivamente hay un cambio en la economía mundial a partir de cuándo se masifica el movimiento de carga en contenedores y eso es a partir del año 1990 más o menos, donde nosotros aquí en Chile empezamos a mover carga con contenedor. Indudablemente que, claro, los costos de mover carga en un contenedor vs contra un camión, el volumen, claro que le permite a la

compañía naviera tener mejores precios de oferta hacia los clientes que no puede hacer el transporte terrestre. Son dos realidades completamente distintas. Entonces el nicho de mercado que apunta el transporte terrestre es uno ¿Cuál es la necesidad inmediata? No hay barco, ah ya, perfecto, lo traigo por camión cuesta \$3.500.000 pero te pongo dos choferes y en 48 horas lo tiene en Punta Arenas. Son realidades distintas.

Lo que pasa que yo creo que lo que nosotros tenemos que abocarnos es decir, ya, lugar geográfico, sí, tenemos esta problemática, infraestructura portuaria, sí, necesitamos una decisión de Estado; o sea aclaremos, yo soy Argentino, nací en Buenos Aires, vivo acá hace más de 20 años y me siento más Magallánico que muchos y ¿por qué digo esto? Porque conozco, he viajado, he estado en un montón de lugares y uno ve las distintas realidades y si comparamos la costa atlántica con la costa del Pacífico obviamente que el gobierno argentino a pesar de todas sus medidas proteccionistas y todo lo demás, al final de cuentas, yo no soy pro Kirchner, se están fortaleciendo sus cadenas de distribución, están fortaleciendo los muelles, o sea los puertos de entrada. Tú vas a Ushuaia y tienes un tremendo aeropuerto que hicieron una isla y la ampliaron y la conectaron con tierra del Fuego para poder hacer un aeropuerto, hoy en día el puerto que o sea yo los que conocemos Ushuaia sabemos, nosotros tenemos más capacidades de puerto que en Ushuaia, pero resulta que ellos mueven más carga que nosotros y eso no debería ser así, lo que pasa que nosotros tenemos que tener una visión de Estado y la visión de Estado es estratégica y eso nosotros tendríamos que ser capaces de hacerlo llegar al gobierno central porque Gustavo lo sabe, porque él vive acá y conoce la realidad, el tema es por ejemplo, muelle Prat. Muelle Prat es un buen muelle y todo, pero ya no sirve para transporte de carga. Ese muelle tendría que ser para transporte de pasajeros y nada más, entonces los barcos pesqueros y los movimientos de contenedores en el Muelle Mardones. Pero Muelle Mardones tiene problema de diseño, entonces sí, hay que buscar otras realidades, sí haría falta un rodoviario, un lugar donde pudieran llegar todos los camiones y se concentren todos los camiones de carga. Hoy en día, tú tienes camiones por toda la ciudad y eso no es bueno, tienes accidentes, tienes tacos entonces indudablemente que es una visión de Estado.

El Estado tiene que decir ya, los camiones no pueden cruzar por toda la ciudad para llegar al Muelle Prat, tendrían que moverse por otras rutas y llegar al Muelle Mardones y ahí concentrar el movimiento de carga. Porvenir: hay una serie de leyes que incentivan la instalación de las industrias de mano de obra, pero eso no sirve de nada si no tenemos casas para que viva la gente y si no podemos hacer una zona extraportuaria. Nosotros, con el gerente anterior de SAAM, estuvimos trabajando en un proyecto para, ojalá, poder hacer una zona extraportuaria en Porvenir, pero lamentablemente no se dio, entonces sí sería bueno esa visión a futuro, pero tiene que ser una visión de Estado porque indudablemente a lo mejor los primeros años no va a ser rentable, pero una vez que esté la estructura, todo



se va canalizando, tendría que haber una zona extraportuaria en Porvenir, o sea tu Paola tu sabes bien la cantidad de carga que movemos, nosotros el año pasado, solamente en exportación, más de 700 contenedores y nosotros hacemos toda la logística, nosotros vemos los cruces de la barcaza, entonces, pero eso no, o sea nosotros hemos aprendido a valernos por nuestras propias manos, pero no es lógico, tendrían que haber otros nichos ya cubiertos por otras empresas o por el Estado

**Sabah Zrari (Gerente general de Observatorio y Prospectiva):** En Ushuaia, ¿Ushuaia tiene las mismas condiciones climatológicas que Punta Arenas?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, lo que sucede es, o sea [Lo interrumpe Sabah Zrari]

**Sabah Zrari (Gerente general de Observatorio y Prospectiva)** Hay mucho viento por ejemplo?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, allá hace más frío, pero no están tan expuestos al viento, entonces el muelle está más cubierto, es más cerrada la bahía por eso lo ideal sería, yo no sé, no he visto los estudios de viento ni las correntometrías ni las batimetrías, pero lo ideal efectivamente como indicó don Gustavo sería decir por ejemplo, hay que hacer un nuevo muelle o mejorar él que tenemos en Mardones, pero si vamos a hacer un nuevo muelle ¿dónde se hace? se hace para el lado de Laredo o para el lado sur? Que los camiones no tengan que cruzar por la ciudad, que puedan ir por fuera o por las avenidas y no por dentro de la ciudad y segundo que no sea un muelle de penetración, un muelle de penetración es el muelle Prat porque se adentra hacia el mar, sino hacer un muelle costero donde queda mejor resguardo, por decir un ejemplo, el muelle de Chacabuco, bueno tú conoces cerca.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Eduardo a ti, ¿Esta parte extraportuaria no te afecta?

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** No, para nada.

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** En Ushuaia estos muelles, ¿cómo se llaman lo que están fuera del muelle, los almacenes que tienen en Ushuaia?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** La zona extraportuaria.

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Ah sí, las zonas extraportuarias son manejadas por privados y dentro de esos privados hacen desconsolidaciones de toda la

carga y hacen la logística completa, ellos, como privados, ellos vienen, sacan los contenedores y hacen todo el movimiento, papeleo, todo y desconsolidan, despachan para acá, para allá.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Eso se hace en otras zonas igual, San Antonio, Valparaíso, de hecho SAAM es zona extraportuaria en otras zonas de Chile.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Sí, no si aquí es la única zona en que, no es la única, Coquimbo también, en todo caso considerando el tiempo tenemos que ver otra área que son las matrices de tiempos y de costos logísticos, vamos a comenzar, ¿todavía tienes unos minutitos?

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Sí, dale.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Con la lana y estábamos con Eduardo viendo el efecto que tiene el impacto sobre el sistema, sobre su empresa, en la consolidación me decía que tenía un tiempo máximo de 2 horas.

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Yo creo que son como 2 horas, la verdad no hay gran queja, en el sentido de que le pedimos a SAAM que ponga al camión que coordine con el SAG que vaya a la inspección y es súper fluido digamos, no tenemos gran movimiento de contenedores, son 4 contenedores en promedio a la semana, que debemos cargar.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Ahí entonces, el actor más importante en este caso será SAAM?

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Sí SAAM, siempre es el que coordina el camión y ve la inspección de la certificación, pero a veces llega el inspector y no ha llegado el camión o llega el camión y no ha llegado el inspector.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y por qué pasa eso?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Nosotros tenemos tiempos de respuesta de acuerdo a las solicitudes del usuario, pero eso tampoco se condice con la disponibilidad de los contenedores, pero tampoco tiene gran incidencia digamos en los costos que sea crítico.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ok y ahora en cuanto a la generación de la documentación, esto tiene un tiempo que, bueno, depende de ustedes.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Sí de la gente de aduana, acá en Punta Arenas, por lo menos mi experiencia, es muy fluido en ese aspecto.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Y disculpe, nosotros como SAG y me imagino que los otros servicios públicos también, estamos obligados a tener una respuesta en un tiempo determinado, y eso está por sistema de calidad, para nosotros la responsabilidad es muy grande en ese aspecto.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Y generalmente hacemos *stacking* así que estamos con tiempo anticipado, así que la documentación no es tan cuello de botella.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ahora, en la Aduana, ¿cuánto se demora más o menos?

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Nosotros no, o sea Aduana- SAG, SAG es el que sella digamos hasta donde entiendo son ellos quienes hacen una doble... [Lo interrumpe Susana Mayer]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Es que nosotros lamentablemente no tuvimos [Lo interrumpe Gustavo Feraldo]

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Es que la inspección física en este caso de la lana es solamente SAG, no hay salud ni ninguna cosa.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Y es en la planta.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Es en la planta, ellos nos colocan el sello.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y eso cuánto se demora?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** No, son horas, nosotros nos ponemos a la disposición de solicitud del usuario, eso depende del y si él dice que a las 10 de la noche nosotros estamos a las 10 de la noche.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ya y ¿cuánto tiempo se demora esa inspección?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Lo que se demora en cargar el camión la verdad, son 2 o 3 horas.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** 2, 3 horas como máximo y obviamente que aquí en este caso [Lo interrumpe Gustavo StangYong]

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Pero eso no es un problema del SAG, media hora en SAG si no tuviéramos que cargar.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** No, si sé, es que va de la mano.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Y muchas veces la inspección es anticipada, en el fondo, viene Eduardo y dice estos son los fardos que van y son esos los que se inspeccionan y la, verificaciones, nuevamente en la carga industrializada no hay mucho que ver.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Ven el contenedor vacío.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Uno verifica que el contenedor venga fumigado como corresponde, como lo requieren los servicios, las autoridades sanitarias de destino.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Claro, pero en realidad como bien tú dices depende que sea de lo que se demore tu empresa, ahora, el acceso a puerto.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Ahí nosotros vemos más esa parte, que de repente se provocan congestiones, sobre todo los días que llega el *roll on* que llegan muchos camiones, entonces, porque tiene que ingresar al puerto, entonces ahí se demora.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Cuánto se demora?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Es que ahí es relativo, yo no tengo un control.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Pero así como máximo estimativo ¿o podríamos después dejarlo?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Averiguarlo, mejor, hay días que hay más congestión en el puerto.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y el mínimo que se demora en ingresar?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Unos minutos y depende de si le toca aforo físico o no en realidad, pero si no le toca aforo físico, la agenda de aduana, pasa a la aduana a hacer ingreso y después viene al stacking, es algo que fluye.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿20 minutos?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Claro, pero va a depender de si la aduana está atendiendo a otra persona, si hay camiones esperando obviamente te tienes que poner a la fila y esperar el ingreso.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Exactamente, ahora, cuando hay aforo físico, ahí intervienen en el caso.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Aduana y el cliente.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Y para nosotros es una complicación tremenda como SAG, porque no intervenimos del aforo físico, nos rompen los sellos y tenemos que recertificar, es una complicación tremenda.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Pero ahí a ustedes los desestabilizan en cuanto a tiempo porque ustedes están programados para ir para otros lados.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** No, porque el aforo físico si es en San Antonio y la certificación va desde Punta Arenas, hay que hacer una recertificación absolutamente completa y no se puede hacer si no están los papeles originales, es una complicación tremenda.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Cómo lo soluciona?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Con una coordinación que muchas veces depende del privado, no de uno, que es un problema del Estado pero que lo resuelve el privado eso es una cosa bastante sui generis.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Y porque en el fondo son ustedes.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva):** ¿Cómo lo resuelve?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Con mucha buena voluntad.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** No nos ha tocado hace tiempo eso.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Nos pasa con los cueros por ejemplo, de repente los cueros no están del todo escurridos y eso ustedes lo deben sufrir.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro, pero hay una cosa que hay que entender que es ¿qué es el aforo físico? Porque el aforo físico que estamos, entiendo, que se está hablando es el aforo de aduana.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Y ¿qué es lo que dice la Aduana? Ellos tienen una serie de cantidad de órdenes de embarque ¿ya? Entonces se van a embarcar como exportación tantos contenedores y ellos dicen ya: vamos a inspeccionar todas las abordes de embarque que terminen en 4 y después las que terminen en 7 y ahí es donde se produce el aforo, pero ¿qué sucede? Que en mucho de nuestros casos los contenedores ya están despachados o sea qué significa, que están consolidados, que ha habido un surveyo que se ha contratado para verificar la carga que están cerrados, están sellados y despachados, llegan al puerto y hay que abrirlos y te dicen: perfecto pero ¿cómo verifico? Te dice el de la aduana que es lógico, ¿Como verifico que las mil cajas que tú dices que envías están? Hay que descargarlo, ya perfecto si a lo mejor si es lana o es madera uno lo baja y lo vuelve a subir, pero si están las condiciones dadas, porque si es lana y está lloviendo se le va a mojar la lana y resulta que se hace a la intemperie.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ahora, ayer fuimos a puerto Mardones y ellos adecuaron un sector, un andén y el camión se pone aculatado hacia el andén y están bajo un galpón, esta temporada va al menos a ser así.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Perfecto, pero si es carga refrigerada.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva)** Con la aduana, bueno

supongo que ya hablaron, ¿alguna solución que hayan contemplado en conjunto?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Eh, lo que pasa que es como bien dice Eduardo, es una decisión de Aduana, no es del SAG. Los aforos físicos que se producen aquí en Magallanes eso no es un problema porque eso es aquí mismo, pero sale una carga consolidada ya despachada y la exportación es por el puerto de San Antonio o no se los que hacen, por ejemplo Patagonia, que las exportaciones no es Magallanes, pero los sellos van desde Magallanes con la certificación de Magallanes, que no es el caso de Patagonia.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Sí, van certificado acá.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Ah, va certificado acá. El aforo es en San Antonio en Lirquen o Valparaíso y hay que hacer una recertificación que es toda una complicación administrativa y ¿Por qué ocurre normalmente eso? Porque uno nunca sabe en qué barco va a embarcar porque pierde la combinación entonces la documentación dice, no sé, vía Cóndor a cualquiera nave o sustituto y eso ya es un motivo como para que muchas empresas hagan el papeleo definitivo en otras zonas, por eso no podemos intervenir nosotros desde acá.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Tienen que ser los originales.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Es que nadie va a certificar de nuevo si no tiene los papeles originales en la mano.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Por supuesto, tiene que llevarlos.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Y si el cliente ya lo ha despachado a su destino.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** A nosotros nos ha pasado eso, nosotros salimos de Porvenir con certificación y nos ha pasado que a veces en San Antonio se han ido a aforo y es un problema porque obviamente rompen sello, revisan carta, por ser congelado tiene que ser un frigorífico limitado y el SAG se toma todo su tiempo allá en San Antonio, en emitir nuevamente el certificado, sacar nuevamente los originales para despachar nuevamente el contenedor, en tanto se nos puede pillar el stacking, la hora, el día.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Perder la nave.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** ¡Exactamente! ¡Todo el almacenaje! Además, no tenemos personas, trabaja nuestro agente de aduana entonces a través de terceros vamos haciendo la documentación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Y la gente de la Aduana en este caso debería hacer una parte muy de ustedes para poder.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** O sea de hecho trabajamos de la mano constantemente, que ellos son nuestros ojos allá, a pesar de eso, cuando pasa este tipo de cosas [Lo interrumpe Eduardo Contreras].

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Son costos que hay que absorber.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Como dice Paola cargamos la nave y... [Lo interrumpe Susana Mayer].

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Tiene que esperar ahí en stacking, y ahí obviamente el costo que significa esperar... [Lo interrumpe Paola Telchi].

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** La mayoría de los servicios son semanales, entonces perdiste un buque hoy y tienes que esperar 7 días que significan costos de energía al frigorista, almacenaje, etc.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** El mismo transporte que nos lleva el contenedor y todo.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ahora, con respecto a los tiempos para entrar a puerto, después de entrega de los documentos, eso también va a depender de la congestión que haya en el mismo puerto me imagino, porque el puerto hoy en día, nosotros lo conocimos bien ayer en el día y hay unos sectores donde está ahora pavimentado por suerte, porque la calle central antes era la única pavimentada y ahí se atochaba y ahora van a pavimentar otro sector, también afortunadamente, pero no creo que sea para esta temporada, ¿más o menos cuanto tiempo es ahí?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** ¿Lo que permanece en el puerto? Es que depende del arribo de la nave.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Depende?



**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí, o sea, es que por ejemplo la carga seca, nosotros le damos un *stacking* continuo a los clientes, entonces la nave puede zarpar para hoy día y ellos te pueden cargar mañana para la próxima, entonces puede estar una semana la carga, ahora, la carga *reefer* son un poco más, por los costos que implica, entonces ahí los tiempos son más.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Por el enchufe?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Claro, entonces ahí nosotros generalmente vamos un día antes y si el cliente, hay muchos clientes que tienen problemas en sus cámaras, ingresan igual antes y asumen ellos los costos, o clientes como <sup>4</sup> [...] que carga muchos contenedores que obviamente no podría cargar 15 contenedores en un día están obligados a mantener un sistema de carga diario y están obligados a sumir los costos que implica mantenerlos enchufados.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Lamentablemente no vino Aduana, el tiempo de fiscalización de Aduana, de los que manejan estos datos, ¿cuánto es?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Yo creo que es relativo también.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Aduana no, para nosotros no, es SAG, cumple la doble función digamos, no vemos funcionarios de Aduana.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Nosotros allá en Porvenir tenemos problemas sobre todo por ejemplo si se programa una carga un día viernes a veces conseguir gente de aduana que trabaja hasta las 4 de la tarde, hay que ir a buscarlo.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Tienes que solicitarlo?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No, se solicita como cualquier SAG 48 horas antes, pero como te digo, cuando son días viernes o se vienen para Punta Arenas entonces a veces, no trabajan.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Un problema que yo veo con frecuencia es SERNAPESCA, porque trabaja los viernes medio día y muchos clientes que no logran embarcar porque no tienen como hacer sus trámites con ellos.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** O sea es tan cierto eso que

---

<sup>4</sup> Palabras inaudibles en la grabación.

nosotros en los controles fronterizos nos toca a nosotros hacer el trámite por cuenta de ellos.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Y como un viernes medio día, o sea.  
[Risas generales].

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** O sea claro, nosotros tenemos muchas naves llegando los fines de semana, entonces si ese cliente no alcanzó a hacer los tramites el viernes o el jueves temprano pierde la nave y tiene que esperar una semana más

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Y eso es el exportador quien paga.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Claro.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** En el caso del SAG nosotros hemos pedido tramitación un sábado y nunca hemos tenido problemas.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Nosotros también.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Pero lo hacen de un día para otro y no hay problema?

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** No, con anticipación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** 48 horas.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** O 24 horas.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Sí, pero también nosotros tenemos una labor facilitadora, en el fondo si hay un problema [Interrumpe Susana amyer]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Son flexibles.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Es bastante flexible, aun que en el papel no es flexible, porque para nosotros la formalidad de toda la tramitación es muy importante porque estamos metidos en calidad entonces no podemos estar saltándonos los pasos, pero no se trata de tener un dialogo de sordos, sino que se trata de facilitar las cosas.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** El embarque, ¿de qué va a depender en general?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** ¿Que se concrete el embarque? Que esté la nave, las condiciones climáticas.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** La certificación.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** No, pero ya estando en el *stacking* la carga recibida.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Eso, más que nada las condiciones climáticas.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** O sea, nosotros una vez que recibimos el *stacking*, se supone que ya está toda la documentación aduanera y sanitaria y todo listo.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Bueno, yo me tengo que ir.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** No y justamente terminamos y Eduardo te damos un montón de gracias por poder darnos tu tiempo porque Eduardo tiene que hacer algo ahora y nos pidió que iba a venir, te damos un pequeño presente y nos comunicamos cualquier cosa.<sup>5</sup>

[Se retira Eduardo Contreras]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Tenemos la carne también.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Allá bueno, cargamos directamente en Porvenir y de allá sella SAG, hacen inspección y viene sellado directamente.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Sale como de las plantas de ellos.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Exactamente.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y el tiempo aproximado?

---

<sup>5</sup> Se le entrega una caja de chocolates.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Bueno allá se demoran, por un tema primero que se pide un contenedor el día desde que llega la barcaza a Porvenir, se descarga al día siguiente, nosotros tenemos esa complicación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Llegada del contenedor, me dices que esa es por lo menos un día entonces.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Claro, o sea depende, de si vamos por Delgado o vamos por Tres Puentes, porque depende de los tiempos, pero igual si se pide una barcaza a las 9 generalmente llega a las 11 30 y en la tarde, al día siguiente se viene.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Dos días máximo?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Dos días máximo.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Y ¿quién es el actor involucrado en este caso? Me refiero los dueños de la barcaza

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Claro, los de transporte SAAM en este caso, ellos nos envían los camiones con... [Lo interrumpe Susana Mayer]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Le vamos a poner SAAM, no Paola, ¿la consolidación?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Bueno eso... [Lo interrumpe Susana Mayer]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Con los tiempos.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No nada, allá se da también se da 2 horas lo que se consolida, el SAG es rápido en ese aspecto.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿El SAG cuánto se demora con ustedes?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No, un par de horas no más.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Dos horas?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Sí, un poco más.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Estamos de acuerdo?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Sí, no es que nosotros tenemos tiempos de respuesta muy precisa, no podemos escaparnos con los tarros.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y la consolidación va por parte de ustedes?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Sí.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿La documentación también?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Es rápida y no, comienza todo desde Porvenir con la documentación. A veces nos demoramos con el tema que ya le había mencionado de Aduana, pero eso es cuando inspección de aduana cuando hay que ir a buscar, traerlo.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y el máximo que se puede demorar?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No, es que eso es muy raro.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Como cabotaje, entonces la tramitación es bastante menor, ellos en San Antonio hacen sus trámites aduaneros de exportación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y le podemos poner media hora, una hora?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Sí, media hora.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Eso es más bien por las leyes de excepción que por la exportación.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Sí, claro.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Acceso a puerto.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** También es rápido si una vez llegando acá pasa al *stacking* y listo

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿5 minutos?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí es que igual viene con todo listo, así que es llegar y entrar.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Puede ser 5 minutos?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Es que tengo que tener números, después que se entregan los documentos en el puerto.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Ahí va a la zona de *stacking* y esperas el embarque.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ahí se va a *stacking*, pero ¿el tiempo sería?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** A ver, si nos regimos por los *stacking* oficiales es un día antes que llega la carga, pero ellos igual a veces cargan con más días de anticipación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Pero eso es a favor, no en contra, porque el *stacking*... [Lo interrumpe Katherine Flores].

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Pero a veces pasamos por un tiempo que allá tenemos que estar cargando para, por el tema que, a veces podemos tener problemas climáticos o que las naves no llegan entonces.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ok, fiscalización de Aduana.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Eso es lo que debe ser, una vez que se está cargando, SAG revisó, y le sigue aduana.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Va como a la par.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Sí, es que trabajan más o menos de la mano.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Bueno el embarque va a depender de las condiciones climáticas en realidad ¿no cierto? de las condiciones meteorológicas.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** O sea hay varios factores, pero él que más nos afecta son las condiciones climáticas

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Cuáles otros serían?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** O sea pueden haber paros portuarios, o sea hay varias cosas que retrasan los itinerarios.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Sí, me imagino cierto.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** De camioneros, si nos ha pasado.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** La protesta del gas.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** La protesta del gas les ha afectado y ¿qué tiene que ver el gas?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Porque cortaron los caminos.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ah, ¡ya!

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Demurrage no tienen ustedes por lo menos?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Entonces ahí, tendríamos ese, y mire aquí ¿Don Eduardo?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ya el mismo problema que tienen las señoras o señoritas de que tener un día para llegar con el contenedor, eso es igual.

**Susana:** Por lo menos un día.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** La consolidación son dos horas, es lo que uno se demora en cargar un contenedor.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** El actor directo también es ... [Interrumpe Katherine Flores].

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, esa es la realidad.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Es por la distancia.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Indistintamente de quienes sean los actores, o uno puede decir [Interrumpe Paola Telchi]

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Pero ellos coordinan con varios proveedores de servicio.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Sí, de transporte, o transporte terrestre, pero a ver, acá no es un problema de que sea SAAM que se demora un día o que el transportista. Solo distancia: son 310 kilómetros desde acá a Porvenir, si se va por arriba tiene el cruce, entonces tiene esa complejidad.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Es por la lejanía más que nada.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro, y ni le cuento cuando salen los Argentinos de vacaciones, tiene una cola de 14 kilómetros para el cruce.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿La generación de la documentación?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Eh ahí se demora porque nosotros tenemos que validar con SERNAPESCA, o sea nuestra generación de la documentación, tú cargaste el camión y como tenemos todo en línea automatizado, cargaste el camión y hacemos la factura, pero en la presentación de esa documentación, eso se puede demorar fácil de un día para el otro o 8 horas, sería laborable.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** 8 horas, que sería lo



mismo que acá y sería en este caso SERNAPESCA.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Sí.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ahora, acceso a puerto.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** El acceso a puerto, muy distinto a la realidad que tienen las señoras o señoritas. Nosotros estamos cargando, para que te hagas una idea, un promedio de 3 a 5 contenedores por día, y estamos hablando de lunes a sábado, entonces, claro, es un problema porque el puerto el viernes en la tarde, el sábado al medio día, cerró la puerta. Entonces, claro, nosotros antes teníamos más recursos, ahora ya estamos más pobres, entonces cuando teníamos más recursos teníamos acá nuestra propia zona extraportuaria donde teníamos una capacidad de 100 contenedores con enchufe, más que la empresa portuaria.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ahora en la empresa portuaria hay un aumento de enchufes.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí, aumentó.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Sí.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Claro porque se había colapsado.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Sí, ya, entonces el acceso a puerto, el problema son los fines de semana, que al final de cuenta los contenedores tenemos que dejarlos en patios de terceros enchufados hasta que esté habilitado para no tener que habilitar el puerto.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Claro ¿y en normal?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Normal, no hay problema, uno llega y entrega.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Es inmediato.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Sí, no hay ningún problema.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** 5 Minutos.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** No sé si 5 minutos, yo creo que 15.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Gracias, entonces el problema es el otro, el máximo.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Que son los fines de semana.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Y que igual implica costos porque el transportista le deja su... [Lo interrumpe Eduardo Zarelli]

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Camión cargado, enchufes.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Los servicios.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ah, claro porque tiene que quedarse con su contenedor ahí.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Y a su vez el contenedor también hay que enchufarlo, ponerle una persona que revise la temperatura.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Qué usan acá, el sistema de *under line* o el sistema de *jet set*?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** No sé.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, los camiones, es que por eso vamos a ver de las empresas de transporte. Hoy en día acá en ese aspecto hay una demanda insatisfecha porque claro, si hay 2 *jet set* en Magallanes, es mucho.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Y los costos son elevadísimos entonces muchos.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Claro, porque... [Lo interrumpe Paola Telchi].

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Las empresas cargan 5.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** O quizás las empresas podrían traer.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Hemos tenido.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Pero son muy caros.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ahora, ¿esos cuando se ocupan? cuando tu vas a llevar carga frigorizada con contenedor vía transporte terrestre, entonces si vas a Ushuaia te ponen *jet set* o te vas a Osorno o te vas vía Osorno en transporte carretera.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Tampoco los usan si generalmente usan estos *thermo King*.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro pero ahí es donde debería ocuparse el *jet set* ahora ¿qué pasa? Que un contenedor refrigerado si tu cargas con temperatura buena, o sea, menor a -18 °C, cierras, le das el golpe de frío de no sé 5, 6 horas, mientras tienes la documentación. De ahí se viene para acá, con la temperatura que nosotros tenemos [en Magallanes] la carga pierde un grado cada 24 horas, en estas condiciones, todo eso nosotros lo tenemos medido. Es muy distinto en verano que tú puedes tenerlo a lo mejor pierde más temperatura pero no el centro térmico, si no en los exteriores, principalmente la capa superior. Ahí no tenemos problemas, el problema es el fin de semana, como hablamos los tiempos de espera.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Y que pasa por el horario en que opera el puerto.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Pero hay que considerar de que si es que la carga se va por tierra ninguna de estas facilidades está ni en el puerto de Puerto Natales ni en los controles fronterizos.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** No, si estamos claros. Ahora, tiempos de espera para entrar al puerto, después de la entrega de los documentos.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, eso no es problema porque es cabotaje.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Cabotaje, es lo que se demora en llegar, tiempo... [Lo interrumpe Paola Telchi].

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Que pase la cola si es que hay.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿20 minutos, 10 minutos?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Para el ingreso al puerto, si es que es relativo a la

congestión que tenga.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Si no hubiera nadie, en 7 minutos entra.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Todo depende de la congestión, ahora fiscalización en aduana.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** No, no hay porque ustedes hacen cabotaje.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Exactamente, cabotaje.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** ¿Ni si quiera para salir de Porvenir?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, sí nos revisan cuando entramos, o sea toda la carga que nosotros llevamos de cabotaje nos revisa Aduana, por decir un ejemplo: todos los camiones que llegan de materia prima, insumos y más si es más si es maquinaria o inversión, todo pasa por la Aduana.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Claro, porque es importación.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Nosotros no tenemos importaciones, es todo nacional, pagamos impuesto.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** A ver , ¿no se rigen con la ley Navarino?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Sí, nos regimos con la ley Navarino, pero todo lo que nosotros, ¿cómo nos movemos? El 90%, 95%, es todo nacional o nacionalizado,

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿*Demurrage* tampoco tiene?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** *Demurrage* tenemos, porque como movemos gran cantidad de contenedores efectivamente pasa que o no hay espacio en las naves o efectivamente tenemos que empezar a llegar antes entonces tienes más gasto en puerto.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Cuánto?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Es que depende, depende de la nave.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Ese costo es más el de almacenaje que el *demurrage*.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Que el *demurrage*, que ese es el de *stacking*.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** O sea, el costo de energía te lo dicta por almacenar contenedores, por tenerlos enchufados en el puerto.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Y eso puede ser hasta una semana.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Si po y hasta más también, porque si no hay capacidad de nave para carga frigorizada puedo estar dos semanas.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Claro, porque ellos tienen un ritmo de producción y tienen que ir cargando no sé, y hay pocas, ¿cuántos contenedores hay diarios 2, 3?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Y lo que hemos comentado cuando nos reunimos, igual en temporadas de fruta por ejemplo.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No hay contenedores, no hay capacidad.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí y lo otro que las nave también colapsamos. Entonces no podemos embarcarle la producción que tienen o la reparten ellos entre las líneas, pero igual queda el contenedor en tierra.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ahora, vamos a ver

rápidamente otra matriz de barreras e ineficiencias. Vamos a comenzar por el salmón al tiro, en el cual nosotros identificamos macro procesos y procesos y algunas ineficiencias o barreras que impactan en los costos, por ejemplo: en la citación de carga, el instructivo del exportador en ese momento no sé, no hubo observaciones.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Es que nosotros tenemos cabotaje, no tenemos exportaciones, aunque sale todo como directo para exportar pero es cabotaje.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ya.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva)** La idea acá es que ustedes prioricen o indiquen en función de los procesos cuáles de todos los que están listados los que afectarían más en sus costos.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ya.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Por ejemplo, tenemos error de digitación en el BL.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No tenemos BL nosotros.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Citación de transporte, bueno hablamos un poco de oferta de transporte.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** En ese caso nosotros no tenemos problemas.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** En el carguío del camión.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Allí, podemos tener problemas, que carguío del camión se entiende el carguío del contenedor sobre el camión en el puerto, que cuando hay una nave operando en el puerto no hay recursos, o sea volvemos a lo anterior, tiene que haber una decisión de Estado, tiene que haber grúas pórtico en el muelle.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** En este caso, ¿sería el EPA el actor?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** No, no, son las agencias.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Lo que pasa es que habla Don Eduardo de los porta contenedores, ¿Qué pasa? que hoy día están Agunsa, UltraMar y nosotros.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Y ¿cuál es más vieja?, estamos hablando de las máquinas, no de ustedes.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** No me lo tomo personal. La semana pasada creo que teníamos una trabajando, de las 3 agencias, una [ Lo interrumpe Susana Mayer].

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ayer había una.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Entonces ¿que pasa? Hay una nave trabajando y le dan prioridad al buque y todos los que quieren entrar a sacar carga en contenedores no pueden.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Y ahí tienen que esperar no más.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí esperar, no hay más, no hay recursos.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Y ustedes, ¿hacen préstamos de recursos a Agunsa?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí, nos prestamos.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Sí, porque si no.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Pero obviamente si la grúa es de Ultra mar, Ultra mar le da prioridad a sus contenedores, y es lógico.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ahora, por ejemplo ¿cuántos TEUS estás moviendo tú con una nave Condor, 600?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Sí más o menos, puede ser.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Y resulta que hay una grúa, una

grúa para mover los contenedores y una grúa que tiene 30 o 40 años.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva):** Está claro que hay un problema de equipamiento pero a ver, sino, volviendo un poco, listando el proceso, Eduardo, ¿cuál sería de esos?... [Lo interrumpe Eduardo Zarelli].

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Yo no quiero quedar como crítico.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva):** No, la idea es justamente, de hecho vamos a hacer esa ronda de consulta, pero si tendrías que priorizar, ¿cuál de todos esos procesos es el que más afectarían los costos?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Hoy en día indudablemente que lo que es el movimiento en el puerto, porque la declaración y todo eso son documentaciones.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva):** Ok, entonces vamos a poner que es el exportador, la idea sería poner en esa columna el tipo de actor que tiene un problema más crítico.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** El espacio limitado y compartido con los cruceros.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, porque los cruceros van al Muelle Prat y los portacontenedores van al Mardones. Hay muchas cosas buenas, yo no quiero quedar como el crítico, lo que sucede es que hay muchas cosas buenas porque a pesar de que no hay recursos, no hay medios y no hay infraestructura, igual se está haciendo, pero se está haciendo con sangre, sudor y lagrima y no debería ser así. No tienen oficinas tampoco los muelles, están metidos en el contenedor de la gente.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Sí los vimos también.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Sí esa es otra clave, los organismos fiscalizadores. Nosotros en Mardones, hoy día tenemos oficinas, pero si hay mal clima y hay dos camiones para inspeccionar se puede hacer de a uno nada más.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Tenemos acá también falta de lugar apropiado para la fiscalización, que ahora ya sabemos que hay un andén.



**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** No ¿qué?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Para mí no me sirve.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Esta bien, pero me refiero que antes no había nada y ahora hay un andén que se va a repartir entre aduana y SAG.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Perfecto, pero ellos son SERNAPESCA.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Y otra cosa, nosotros actualmente como sacamos cabotaje no tenemos aforo físico, pero si de repente tuviésemos por algún otro motivo, por duda o desconfianza que sería lógico, no hay una infraestructura, porque nosotros somos carga congelada, aparte de que sea carga congelada, si tu contratas a los estibadores para descargar y cargar el contenedor, los viejos te pisan las cajas, se rompen, no digamos que se roban las cosas porque acá la gente no roba, pero se pierden algunas cosas.

[Risas Generales]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Bueno, algo que no podemos de ninguna manera influir es en las condiciones meteorológicas.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Correcto, nosotros no podemos influir, pero sí podemos ver de mitigar; porque existen estudios de viento, existen estudios de madera, estudio de olas, de amplitud de ola, todo eso es medible, la sigía, que es como varían las mareas existe y está a disposición de todos, uno se mete a Internet y sale.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Pero ahí va a depender de lo que diga la autoridad marítima.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Indudable pero ahí tenemos otro problema; por decir un ejemplo, hoy en día, tu estas recibiendo un barco porta contenedores, el Cóndor, y se está ocupando la grúa de la nave, y ¿qué pasa? Tienes ráfagas de viento de 20 o 25 nudos y tienen que apagar la faena, entonces económicamente para una empresa armadora, naviera, tener un barco 4 días para descargar 600 TEUS no es rentable. Entonces, ¿qué es lo que hay que hacer? Volvemos al paso anterior; decisión de Estado y tenemos que tener un muelle adecuado donde esté a mejor resguardo las

condiciones climáticas, donde no afecte el viento predominante ¿ya? Y a su vez contar con grúas pórticos, entonces ¿qué va a pasar? Ellos van a llegar con la nave se van a atracar y la secuencia y la rapidez de descarga se multiplica por 4 o por 5. ¿Hoy en día cuantos TEUS sacan por hora?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Depende, no sé el rendimiento exacto, pero es relativo.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Porque tiene que sacarlo con la grúa de la nave, si tuviéramos una grúa pórtico indudablemente que ya las condiciones de viento no afectarían, porque ya uno puede decir ya no tengo problemas, no tengo la limitación del viento.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Ahora, hay limitaciones propias que tienen las grúas además de los barcos, que es otro problema.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Sí, y cabotaje finalmente tienes en San Antonio, allá descargas ¿cierto?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Allá justamente nosotros podemos tener descarga a frigorífico o reenvío del contenedor.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿No tienes mayores problemas?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Los mismos problemas que si tienen un aforo físico, ahí cae el aforo físico, cuando tienes exportación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ok, entonces eso sería, la lana se nos fue, pero me dijo que me lo iba a mandar y carne estaríamos ustedes que son las mismas preguntas en general ¿qué es lo que más afecta? bueno desde aquí, ¿errores de digitación?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No, porque como somos cabotaje acá.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Sí, pero en el rubro, en los frigoríficos que no son de Tierra del Fuego, sí afectan los errores de digitación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Afecta en los más pequeños?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** ¡No!, en lo que están fuera de Porvenir.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Bueno ustedes de San Antonio afecta si hay errores.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** O sea de hecho por ejemplo un error en un BL, no perdón, hablemos de la certificación sanitaria, el que se fue a China y ya está el certificado en poder de la autoridad china, recuperarlo es un clavo.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Es mejor perderlo.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Y no se puede re certificar si es que el organismo competente no tiene el certificado original o por lo menos la constancia de una autoridad confiable y todo esto por los fraudes.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Nosotros no tenemos una frecuencia de carga que tiene don Eduardo, pero de carguío sí, a veces tenemos, pero la alta que es de enero a junio, hay bastante movimiento, son los meses más, sobre todo porque se junta en San Antonio el tema de la fruta.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Lo que es fiscalización?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Es que eso sale de Porvenir, al menos que llegando a San Antonio tengamos algún aforo, ahí si hay que certificar.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Aduana es el que cumple todo el proceso.

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** Por suerte hemos tenido muy poco.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¡Ya qué bueno! Bueno lo mismo; las condiciones y en el cabotaje que en este caso, sólo por San Antonio, ¿por Valparaíso no?

**Katherine Flores (Asistente de exportaciones en Patagonia):** No, es muy raro, siempre por San Antonio.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Pero ojo que cuando hay huelgas.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Se van cambiando de puerto.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Puede ser por, normalmente San Antonio, pero termina siendo Lirquen o Valparaíso.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** En realidad eso sería hasta el momento porque... [Lo interrumpe Eduardo Contreras].

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Disculpa y ¿cuándo cargan carga frigorífica en Natales ¿como es la coordinación?

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Es el cliente el que coordina los fiscalizadores. Nosotros esperamos con el camión en la planta igual como Porvenir o como adentro de la ciudad, nos piden estar a una hora en la planta y ahí estamos con el contenedor y el cliente coordina. Algunos hacen los trámites acá, envían a su agente de aduana los papeles y otros tramitan allá, anticipados, otros le envían a su agente de aduana y el contenedor viene en viaje, vienen los papeles y ahí a veces tenemos tiempos de espera entre que el agente de aduana hace los trámites y podemos ingresar al puerto. Ahí depende del cliente.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Lo que pasa que en Natales tienen, hay una dualidad en la exportación y ahí lamentablemente no está considerada. Por un lado tienen el movimiento de carga en contenedores pero en este caso en Natales es menor; la realidad en Natales es que la mayoría se saca por camión.

**Eduardo Contreras (Standard Wool):** Esa era mi pregunta.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Y por eso le hago la aclaración, porque efectivamente hay una parte que se va en el *roll on roll off*, pero una gran parte se va por transporte terrestre y sale por los pasos fronterizos.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Por eso yo le insisto tanto en que las facilidades de los pasos fronterizos son muy mediocres, no hay patios para estacionar camiones y hacer inspecciones, no hay cobertizos para hacer inspecciones, no hay donde enchufar contenedores.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y eso le pasa a todas las entidades fiscalizadoras?

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, a los pasos fronterizos, en

todos los pasos fronterizos y... [Interrumpe Gustavo Feraldo]

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** ¿Cuáles son? los principales son San Sebastián Monte Aymond, Casas Viejas, pero hablemos de San Sebastián y Monte Aymond.

**Sabah Zrari (Gerente general de Observatorio y Prospectiva):** Y aquí la autoridad que está a cargo de la... [Lo interrumpe Gustavo StangYong].

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Disculpe, y el Puerto Natales, ahí cae el puerto Natales.

**Sabah Zrari (Gerente general de Observatorio y Prospectiva):** Sí, los recintos. ¿La autoridad que está a cargo de la zona de inversión correspondiente en los pasos fronterizos es la dirección de arquitectura del MOP?

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** No, los pasos fronterizos dependen de las gobernaciones provinciales.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Si es necesario hacer mejoras, hay unidades técnicas que son principalmente la dirección del MOP de arquitectura, pero cualquier situación administrativa de los pasos fronterizos la primera autoridad que tiene que estar ahí es la gobernación respectiva y en su momento cierto ahí después focaliza el problema de si es de agro o Aduana, según las opciones de ellos.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Exactamente. Ahí hay un tema que no hemos visto, que no se ha tocado aquí que es la exportación de algas, los embarques de algas que no son menores y que eso sale mucho por camión y también por *roll on* vía Natales para Europa y por vía Argentina. Los embarques de algas, turba, es un volumen importante.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Sí?, ¿Ha ido en crecimiento?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** No sé, la verdad que como no es nuestro tema, pero al menos uno lo ve en los controles fronterizos que pasan y eso se va por camión.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Pero ahí lo ve SAG?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** No eso lo ve, hay una parte

de la certificación, es que lo que pasa es que es considerado un mineral pero es también materia orgánica en descomposición entonces ahí hay también una irrealidad.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Bueno.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Pero lo ve SAG desde el punto de vista de recursos naturales y también sanitario, pero es un mineral.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Bueno, creo que hemos visto todos los puntos, Standar Wool se tuvo que ir lamentablemente así que esa parte la vemos con él después.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** ¿Con importadores no hablaron?

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** No.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva):** Tiene que ver también con las cadenas que habíamos seleccionado.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Exactamente, teníamos estas cadenas, la lana, el salmón y la carne y la verdad de las cosas que hemos sacado muchas cosas adelante gracias a nuestro planteamiento y que en realidad le agradecemos el tiempo y la disposición de haber venido hoy día, saliéndose de sus horarios de trabajo. Gracias Paola, Katherine, Eduardo que se fue, Gustavo, Eduardo, Franco un gusto y finalmente Gustavo, muchas gracias por haber venido yo sé que el tiempo de ti especialmente es bastante y yo leí la otra vez su entrevista estuvo muy enriquecedora de datos y le agradezco que haya venido.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** No po, gracias por la invitación.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Y espero que esto, porque no sé si ustedes tienen acá una mesa general donde poder ver este problema, o los problemas que pudieran solucionar en forma conjunta las entidades en todas las áreas que nosotros hemos visto ¿hay ánimo de conformar alguna vez alguna?

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Hay algunas instancias que existen que se podrían aprovechar, no sé se me ocurre ahora la Cámara marítima, ahí hay una instancia, los camioneros están medios peleados.

**Franco Carpeneti (Gerente comercial Mercosur Cargo):** Pero viven peleados.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Paliados y peleando.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Pero, existen las instancias.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Claro, porque en este momento o siguen igual, marcando el paso con los mismos problemas o hacen algo realmente que sea, van a tener que ponerse de acuerdo.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Lo que sí uno también y en esto tiene que ser auto crítico, yo les aseguro que generar instancias de alguna autoridad marítima o de gobierno, los actores seríamos los mismos que los que no están, no van a estar. Yo he escuchado aquí reiteradamente Aduana, y Aduana no es un organismo que tiene 4 funcionarios que si tiene hoy día uno acá se queda cojeando, esas cosas, nosotros estamos presentando eso con el Intendente, lo mismo realmente que me llama la atención y no se me ocurre al amparo de que un organismo público trabaje hasta el mediodía el día viernes, eso no lo había escuchado nunca.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** O sea eso es atención de público, yo me imagino que ellos trabajan, pero no atienden público.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Afirmativo, ahora si tu vas y le pides y le lees una solicitud, ellos pueden atenderte adentro a puerta cerrada, pero viajar a terreno como hace el SAG, no.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Pero sabes que lo que yo escucho frecuentemente de los exportadores es que los servicios públicos son un servicio y generalmente estos organismos como SERNAPESCA no es un servicio, es una traba para los exportadores entonces ahí habría que echar una miradita, revisar porqué, en vez de ayudar, de decir oye estas equivocado en esto, corrige esto, fiscaliza mucho y no sé, es como más que trabajar en equipo va cada uno por su lado y los exportadores no se sienten apoyados, no es un servicio que yo pienso que debería ser, nosotros tratamos de ser... [Lo interrumpe Gustavo StangYong].

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Es que nosotros tenemos mucha presencia acá, nosotros tenemos un servicio grande aquí en la región, SERNAPESCA es chico en ese aspecto.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Pero justamente, lo que no está instalado dentro de la cultura de administración del Estado es ese concepto de servicio público porque son funcionarios públicos, cuando alguien es funcionario responde a una

funcionalidad y eso ya es para mí es nefasto.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Pero si queremos crecer, tenemos que contribuir a que se haga y no fiscalizar y poner traba y menos en los horarios de atención o como dice usted que hay que elevar una solicitud o me dicen muchos, no sé si hay tantos funcionarios a cargo de eso, me encuentro con que hay uno atendiendo a tal hora, son comentarios recurrentes de los exportadores,

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ahora, hay una cosa que es real, que SERNAPESCA por el marco regulatorio legal que gracias a Dios nosotros tenemos y que en nuestros países vecinos tienen pero no se respeta, SERNAPESCA tiene que fiscalizar porque mucha de las cosas que nosotros exportamos son recursos que están en vida, donde se produce contrabando entonces existe toda una forma de control que sí o sí un exportador tiene que cumplir para que se haga la exportación, tanto sea en camión como en contenedor, eso es así lo que sí tenemos que ver es tratar de que SERNAPESCA cuente con más recursos para que pueda tener más funcionarios para que pueda atender mejor a sus clientes que somos nosotros, ¿Qué significa una zona extraportuaria? tener en el lugar, en el muelle o donde se designe, tener el funcionario del SAG de SERNAPESCA, de Aduana y que esté todo ahí, que, si tu vas a hacer un trámite, no tengas que pasar por toda la ciudad, sino que vayas al lugar y estén las tres oficinas al ladito, pasas una y la otra, porque hoy en día, perdón, no quiero que suene feo, hoy en día nosotros acá en Chile tenemos muchas cosas buenas, muchas, pero lamentablemente en infraestructura parecemos que estamos en Mozambique, hay muchas ganas, mucha exportación, hay recursos, todo pero tú vas a ver y resulta que está igual que si fuera Mozambique o Sierra Leona, de verdad si es así, tenemos un marco legal, que se respeta, las instituciones valen, todo lo demás, pero resulta que vas al puerto y tienes una grúa sola que trabaja.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva):** En cuanto a SERNAPESCA a pare de los horarios, cuando dices que es una traba para el exportador.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Es que son, yo no tengo relación con SERNAPESCA, pero son los comentarios habituales de los clientes, pero sobre todo el tema de lo que decía don Eduardo, son pocos funcionarios y el horario.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** SERNAPESCA dijo en su momento que ellos van cuando se les pide con 24 horas de anticipación y ellos se programan para mandar a alguien en caso de ser necesario.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** No, SERNAPESCA no manda a nadie, SERNAPESCA no cuenta con funcionarios, salvo en algunas excepciones para poder



hacer una salida a terreno, o sea a decirle ya, yo voy a cargar un contenedor y va a tener fiscalización ¿podrían ir a ver como se carga en la planta? No, nosotros lo vamos a ver al puerto.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Bueno y si es vía controles fronterizos lo vemos nosotros.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Porque no hay nadie de SERNAPESCA.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Ustedes asumen ese error.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** No lo asumimos, lo hacemos no más.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Ahí quizás yo tengo un punto de discrepancia contigo respecto a la incrementación de más personas, más para hacer lo mismo ¿para qué?

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Hay que hacer un cambio de paradigma, es que eso siempre se ha hecho así.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Eso es lo que hay que cambiar, nosotros estamos, como Seremi de transporte, estamos permanentemente expuestos a que mañana él tiene que salir con un camión tiene todo dispuesto, día viernes, día sábado el camión falló y tiene que salir con esa carga, tiene que tramitar con un permiso, todos los transportistas tienen los celulares míos y de la persona que trabaja conmigo directamente de los permisos, los transportistas de pasajeros exactamente lo mismo y sea sábado o domingo llama y vamos a la oficina y se hace el papel, no le puedo decir oye, no el lunes a las 8 30 de la mañana para él 24 horas, 12 horas es un tremendo valor, entonces a ese punto hay que atacar.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Bueno en este caso estamos claros que SAG es una entidad que es flexible en ese sentido.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** A pesar de que...<sup>6</sup>

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Claro porque los

---

<sup>6</sup> Palabras inaudibles en la grabación.

protocolos son los protocolos.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Exactamente, los protocolos de calidad y todo eso, pero está la disposición, la voluntad.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Pero no dicen no.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Nosotros por ejemplo no podemos atender después de la 1 de la tarde, después de las 2 de la tarde en cual SERNAPESCA, pero tenemos las puertas igual todo el día y como dice Gustavo, sábado, domingo.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Lamentablemente SAG hoy día no podía venir están en una capacitación regional.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** ¿Quién?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG Aduana.**

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** SERNAPESCA, Aduana estaba en Porvenir, estaba en frontera y recién llegaba ahora.

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva):** En cuanto a SERNAPESCA, bueno yo desconozco el procedimiento interno, ¿cuál es el procedimiento?, ¿cómo se hace?, ¿qué hay que hacer?, ¿qué procedimiento hay que seguir dentro de la administración pública para solicitar a la institución pública que asigne más personal?

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** El personal es tal vez lo que dice Gustavo

**Sabah Zrari (Gerenta general de Observatorio y Prospectiva):** Además de lo que dijo

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Porque, pareciera ser, yo llevo muy poco en la administración pública y tengo más tiempo del otro lado del mesón, lo veo más bien desde el punto de vista del privado en este caso, pero pareciera ser que SERNAPESCA es mucho más fiscalizador que servicio, entonces nosotros como SAG vemos los problemas que hay en los pingüinos que no nos corresponde ver, cuando hay problemas de mortalidades, de enfermedades de interacciones entre los ganaderos y, lo terminamos viendo nosotros, no nos corresponde.

**Sabah Zrari (Gerente general de Observatorio y Prospectiva):** Si bueno, depende mucho también de los servicios porque según las regiones es al revés, hay servicios que en una región son bastante flexibles, pero esa misma institución, en otra región, funciona de otra forma, entonces tiene mucho que ver con la persona y con cultura institucional que puede desde arriba dar.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Posiblemente también con la dirección regional.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Yo creo que SERNAPESCA es un ente fiscalizador, pero tiene un área destinada a fiscalizar, entonces obviamente el resto del personal que tiene que atender al público que tiene que certificar las exportaciones y los productos, ellos son los que tienen que cambiar o que tendrían que, no sé, tener una mejor disposición para atender a los clientes.

**Sabah Zrari (Gerente general de Observatorio y Prospectiva):** Es verdad lo que decía también Susana que se da mucho y cada vez más en Chile, son las comunidades portuarias o comunidades logísticas. Hay inclusive en Valparaíso un Consejo Regional Logístico que fue recientemente constituido y está liderado por la Intendencia y efectivamente en este tipo de instancias sobre todo cuando los problemas están focalizados hacia un servicio público, que sea el Intendente quien convoque es más fácil y bueno, también para que participe. El hecho de que la mesa funcionando periódicamente con comisiones específicas ayuda también a que los problemas se resuelvan cuando son problemas resueltos por bueno también buenas voluntades.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Claro porque ahí se ven dos puntos interesante que uno que esta parte pública que uno a veces desde la parte privada no le entiende mucho, pero también está este problema del puerto que es algo relevante para todos y que realmente va más allá de un privado, es del Estado.

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** Es imagen país.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Es imagen país, de todo y teniendo acá capacidad tal vez mucho no se irían por Argentina si tuviéramos una mejor infraestructura de acá desde Punta Arenas, porque está acá mismo, y también está el corazón de ustedes que es Magallánico que son bastantes aférreos a su....

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** ¿Usted cree?

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Así yo lo veo de afuera, yo

no sé cuántos de ustedes son originarios de acá pero yo lo veo de afuera y siempre la gente de Magallanes quiere mucho a su Magallanes, a parte que es así.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ahora, perdona, hay una cosa que es muy importante, y por qué yo insisto en que todo pasa por una decisión de Estado, porque a su vez nosotros, acá, en la costa del Pacífico, tenemos mejor accesos a nuestros mercados que desde la costa Atlántica, entonces ¿a qué es lo que vamos? Que tenemos que fortalecer todas esas infraestructuras para apuntar hacia allá y a su vez podemos ser una plataforma de servicios para los que están en el Atlántico, ¿a quien me refiero? hoy en día si tu tienes que sacar un contenedor vía Atlántico a los mercados de Asia se va a demorar, ¿no sé? 40 días; cuando lo sacamos nosotros de acá nos demoramos 25.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Si lo sacas directo del Atlántico es más rápido que si lo saca de acá.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ya, pero ahí, es que no debería ser así, porque nosotros estamos en el Pacífico.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Es que nosotros damos toda la vuelta por el canal de Panamá.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro, pero depende por donde uno vaya, depende de la vía.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** A Asia.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Sí, a Asia.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Estaba pensando en países mediterráneos, pero Asia sí.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro, si vamos a Asia.

**Paola Telchi (Agente de SAAM):** Estamos más cerca.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Claro y ahí volvemos a lo que decíamos antes. Nosotros desde acá podríamos proyectarnos para mover carga de Rio Grande, de Ushuaia, de Gallegos, de Comodoro porque estamos en un lugar privilegiado, pero tenemos que tener las condiciones y esas condiciones son tener las grúas, las grúas para los movimientos de los contenedores abajo, las grúas pórtillo, todas esas cositas y puertos y carreteras porque Don Gustavo, no podemos negar ni ocultar que tenemos la

región más grande de Chile y resulta que ruta pavimentada al final de cuenta será ¿cuánto un 25% del total de todos los caminos y rutas que hay en la región? Entonces si queremos progresar, si queremos que hayan industrias, si queremos desarrollo tenemos que mejorar los caminos, ¿Qué sucede hoy día? ¿Qué pasa si hay un accidente en el *forward*? Hay que hacerlo todo vía marítimo. Y si lo queremos ver por el lado turístico, tenemos el mejor lugar del mundo para vender que es justamente el extremo sur del continente americano, continente, donde está la cruz de *forward* y no hay caminos, llega hasta 5 kilómetros antes y es una huella, entonces, ¿a que vamos? Tenemos que dar las condiciones, dar las condiciones y eso va a significar más desarrollo, más empleo, más todo. Tienen que haber más caminos hacia dónde va la industria, porque al final de cuenta, va a salvar vidas y va a traer progreso. Yo me acuerdo cuando yo llegué a Chile, llegue a Aysén en el año 89, si habían 2 teléfonos y en la población donde nosotros vivíamos en la balsa, era mucho, 2 teléfonos de disco, y hoy en día tú vas y en cada casa tiene 5 celulares. Ha progresado mucho Chile y tiene acceso tiene esto y hay un montón de cosas, pero hay que fortalecer nuestras debilidades y nuestras debilidades son los caminos, hay que hacer caminos, porque caminos son progreso, camiones y mejorar los puertos. Todo le toca a usted don Gustavo.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Eso es obras públicas.

[Risas generales]

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** ¿Hay algún proyecto de esos?

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Sí, lo que pasa es que de repente se ha ido cambiando las prioridades, los procesos de construcción son larguísimo, son mucho estudio, mucha cosa, pero construcción, entonces ahí estamos totalmente de acuerdo y falta esa visión de cuál es la importancia, por ejemplo claro, eso a lo mejor está fuertemente arraigado en un sector que es él de turismo pero que tiene que en definitiva hacer que eso ocurra es otro sector, obras públicas, que a veces no está esa sintonía fina y no está tampoco esa visión estratégica de lo que es la región.

**Sabah Zrari (Gerente general de Observatorio y Prospectiva):** ¿Y a nivel portuario? ya que está Mauricio con nosotros, a nivel de políticas públicas, la visión de desarrollo justamente, portuario para esta región ¿cómo lo tienen considerado?

**Mauricio Casanova (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones):** Bueno nosotros estamos trabajando en planes de arreglo portuario a nivel nacional para que incorpore las 10 empresas públicas portuarias, están trabajando con la empresa portuaria

para ver cómo resolver estos temas, bueno lo de las grúas no va, pero...

[Risas generales]

**Mauricio Casanova (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones):** Pero sí ver cómo se puede apalancar los recursos necesarios para la construcción de infraestructura que básicamente carece el puerto y los terminales. Este trabajo lo estamos terminando ahora y en Octubre está comprometido hacerlo público a todos los actores precisamente para tener retroalimentación hasta fin de año y poder definir el mejor camino para realizar. El compromiso de parte de la Subsecretaria es hacer entrega de este plan en Octubre y hacerlos participe de la discusión que es fundamental, desde Santiago o desde la oficina ¿cierto? es difícil que nosotros podamos ver todos los problemas, lo resuelven digamos los actores involucrados, y las mejores iniciativas salen de ahí, no de nosotros.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Perdona, ¿tu nombre?

**Mauricio Casanova (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones):** Mauricio Casanova.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Mauricio, mucho gusto, tu ámbito entonces ¿cuál es?

**Mauricio Casanova (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones):** Nosotros trabajamos en el desarrollo logístico nacional, una mirada que es un programa nuevo del ministerio.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** ¿Del ministerio de?

**Mauricio Casanova (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones):** De Transportes. Tenemos una mirada que es un poquito más estratégica, son miradas más nacionales, que no necesariamente resuelven todos los problemas, pero este estudio particular que estamos haciendo con la empresa consultora, lo que busca es levantar los detalles de ciertas cadenas que nosotros pensamos que son importantes a nivel regional y nacional, para abocarnos a eso. Ahora, lo que pasa en una institución pública, ustedes lo conocen, es que el Ministerio de Transportes tiene ámbitos de acción que son limitados, no hacemos caminos por ejemplo, pero si es lo que buscamos a través de una comisión de ministros donde está Hacienda, Obras Públicas, Transportes, o sea el que pone la plata, el que construye y el que vela por la planificación de estos temas. Mostrarles las problemáticas, mostrarle a los ministros que esto es necesario hoy, no mañana, cosa que el otro ministro mueva su cartera en la dirección correcta, esa es un poquito nuestra

estrategia y como hemos estado funcionando.

**Gustavo Feraldo (Seremi de Transporte):** Ahí también hay un reposicionamiento del ministerio específicamente en el ámbito portuario, eso estaba todo radicado en la Dirección de Obras Portuarias del MOP y ahí el ministerio ha ido también ganando espacio y la idea es justamente tomarlo.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Ahora hay un vacío acá en la operación de las ramplas por ejemplo. Las ramplas que se construyeron entre puentes en Chilota, Bahía Azul y Delgada o sea indolente que son necesarias más ramplas a parte de las que hay, pero aparte no tienen una administración, entonces genera problemas.

**Mauricio Casanova:** Eso es uno de los temas que estamos tratando de resolver porque eso pasa aquí, pasa en Chacabuco y en Aysén y Puerto Montt y estoy tratando de resolver la administración y la mantención específicamente.

**Eduardo Zarelli (Jefe de operaciones de Nova Austral):** Bueno, espero que no te lleves una mala image.

**Mauricio Casanova:** No, para nada.

**Susana Mayer (Moderadora de Observatorio y Prospectiva):** Bueno, creo que estaríamos hasta acá. Agradecidos de todas maneras de su tiempo y participación y muchas gracias por todo lo que nos han aportado hoy en día, tenemos un presente antes que se vayan...

**Gustavo StangYong (Encargado regional pecuario del SAG):** ¡No se olvide del transporte por carretera y del paso fronterizo. Van muchas cosas por vía terrestre!