

MINUTA ENTREVISTA TRANSPORTISTA FERROVIARIO

FEPASA

Tipo de actor: Transportista

Cadena logística de exportación de celulosa, con carga general fraccionada y consolidación en puertos. (Biobío 002).

Puertos: Coronel.

Código entrevista: 8CTF2

Nombre del entrevistador	Erick Leal – Omar Salgado
Nombre empresa u organismo	FEPASA
Nombre del entrevistado	Rene Tiznado
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	rtiznado@fepasa.cl
Cargo en la empresa	Sub-Gerente de operaciones Zona Sur
Antigüedad en el cargo	8 años
Antigüedad en la empresa	Desde 1984
Fecha entrevista	28/06/2013

PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO.

1. ¿Cómo es el proceso de arribo del convoy a la planta?
No transporta contenedores
2. ¿Existen dificultades de acceso y operación para el arribo del convoy a la planta?
Solamente el tema de los empalmes, que son demasiado caros, y el tema de los desvíos o cruzamientos.
3. ¿Cuál es el valor del flete?
Sin información, solo indican 10% a 15%, más barato que el transporte terrestre.
4. Para el 95% de los casos ¿Cuánto tiempo toma el proceso considerando desde el inicio de la recepción de la solicitud hasta el arribo del convoy a la planta? (promedio, máximo y mínimo)
Es residual al sistema, es casi automático, hay que considerar que son casi 3 Millones/Ton por año las que atiende Arauco. Plantas (Mariquina, Constitución, Horcones) tienen una red ferroviaria extensa, sobre las 1100 kilómetros de vías, la idea es que los clientes tienen que poner plata para los desvíos, que implica una inversión de US\$400.000 aproximadamente.
5. Dentro del 95% de los casos en que debe esperar ¿Cuánto tiempo espera para iniciar la carga del convoy/camión?
Sin espera.

6. ¿Cuál es la manera de comunicarse con el exportador para el retiro de la carga, por ejemplo por mail, teléfono o bien tienen un sistema de información diseñado para ello?

Por sistema, mail y teléfono.

PROCESO: CARGA DEL CONVOY EN PLANTA.

7. ¿Cómo es el proceso de carga?

El tren llega a la planta, y empieza el proceso de carga, se usan equipos móviles y el carguío es súper expedito y rápido, ya que todo el sistema de carga lo debe poner el cliente. Una operación diaria trae 2.300 toneladas aproximadamente. En detalle, en el proceso de carguío Arauco utiliza 2 prensas y 2 operadores para cada una de las trenadas, además utiliza 2 encarpadores que se preocupan de estibar y dejar los carros listos para ser transportados. Se estima que en el tiempo transcurrido desde la llegada del tren a la planta y su salida pasa un turno completo de 8 horas aproximadamente.

8. ¿A cuántas plantas debe viajar para realizar el servicio de transporte? (mínimo, promedio, máximo)

A todas las plantas de Arauco, Constitución, Mariquina, Nueva Aldea, Horcones.

9. ¿El proceso de carga es automatizado o se realiza mayoritariamente con mano de obra?

Automatizada.

10.¿Cuánto tiempo demora esta operación? (máximo, mínimo y promedio)
Despreciable en función de los tiempos del sistema logístico. Es muy eficiente.

11.¿Tiene un costo de transporte adicional por planta?
No, porque las trenadas se llenan en cada planta.
12.¿La tarifa se fija por tonelada/kilómetro recorrido?
Sí.

13.Desde que llega a la planta, ¿Cuánto tiempo pasa para que se inicie la consolidación de la carga? (mínimo, promedio, máximo)
Es automático.

14.Para el 95% de los casos ¿Cuánto tiempo demora el exportador en consolidar el envío hacia el puerto? (mínimo, promedio, máximo)
Se consolida toda la carga en puerto.

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

15. Luego que se consolida en contenedor ¿Cuánto tiempo debe esperar para recibir la planilla de despacho y la guía de despacho? (mínimo, promedio, máximo)
El proceso de guía de despacho es automático, cada carro viene con su propia guía y los documentos van muchas veces más rápido que la operación. Los trenes hoy carecen de buena accesibilidad a los puertos, por que cuando los

trenes son muy largos paralizan faenas y la operación se vuelve lenta.

16. ¿El exportador le informa a usted la hora de presentación al puerto?

Sí.

17. ¿Le informan el nombre del embarcador?

No, porque se consolida en puerto.

PROCESO: TRANSPORTE

18. ¿Cuál es la tarifa del transporte?

Sin información. 10% a 15% más bajo que el transporte terrestre

19. ¿La tarifa incluye el proceso de carga y descarga tanto en planta como en el puerto?

Sí.

20. ¿La tarifa es por planta?

No, son contratos anuales de movimiento de carga.

21.¿La tarifa varía según la demanda o es la misma para todo el año?

Largo plazo.

22.¿Cuál es el tamaño de cada envío?

Trenadas de 40 a 50 carros con operaciones diarias promedio de 2300 toneladas.

23.¿Cuántos envíos al día se realizan?

1 ó 2 para completar circuitos. Ferrocarril por tren 2300 toneladas, 40 a 50 carros. Ventanas de velocidad en la mejor línea es 65 km/hr. y otros a 40km/hr, 20 km/hr, estándar no es lineal y produce cuellos de botella. Hay puentes que resisten 20/ton locomotoras y 18/ton para los carros, por ejemplo en los tramos Alameda Osorno 25 a 19 toneladas como máximo; desde Osorno a puerto, 19 - 18/ton; Ramal Nueva Aldea-Ruta Pequén, 20 a 18; San Rosendo a Talcahuano 25 - 18 carros, Horcones 20 - 18. Ahorro entre 100 a 200 km de ahorro si existiese un ramal Nueva Aldea-Concepción.

24.¿Cuál es el tiempo promedio, máximo y mínimo de cada viaje?

En promedio: 25 a 30 km por hora desde planta a los puertos.

25.¿Qué tipo de seguros tiene?

Sin información.

26.¿Cuál es el costo?

Sin información.

27.¿Tiene problemas en la ruta que afecten el tiempo de viaje al puerto?

Muy pocos, salvo problemas de desrieles.

28.Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Qué tipo de problemas?

Los atentados por desrieles, “se roban las líneas férreas.”

¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta el transporte a puerto?

“Con la capacidad que hay hoy son 3 a 4 millones de toneladas por los puertos actuales”.

FEPASA y TRANSAP tienen problemas con los cruzamientos. Existe un proyecto Fesub para conectar el tren con manco; ese proyecto requiere más desvíos... “El privado muchas veces no quiere pagar, el problema es cómo recuperar la plata”.

¿Cuáles serían las principales recomendaciones que Usted haría?

“Hay que pensar en trenes de capacidad de 20.000 a 80.000 toneladas con una altura mínima 7 metros para el doble stacking. La idea es pensar en el futuro: hay que pasar de 3 millones para el año 2014 a 5 millones de toneladas y 6 millones de toneladas al 2015, solo pensando en proyectos de Arauco. Se requiere una alianza público y privado.”

PROCESO: RECEPCIÓN EN PUERTO

29. Cuando llega al puerto, ¿Cómo se comunica con el agente de aduana o embarcador?

Mail, teléfono.

30. Dentro del 95% de los casos en que se comunica con el embarcador, ¿Cuánto tiempo debe esperar para entregar los documentos? (mínimo, promedio, máximo)

No hay espera significativa.

31. Dentro del 95% de los casos en que entregó los documentos ¿Cuánto tiempo debe esperar para entrar al puerto?

No hay espera significativa.

32. ¿Cómo es la accesibilidad en el puerto?

Baja: “faltan parrillas y cruzamientos. Por ejemplo, en puerto Coronel faltan por los menos 2 cruces para mejorar la operación de los trenes. Hoy día puede operar un tren de 700 metros solamente.”

33.¿Existen condiciones de infraestructura adecuadas para realizar operaciones eficientes?

No.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

34.Para el 95% de los casos ¿Cuál es el tiempo promedio de espera en la fiscalización y entrega del contenedor al terminal? (Máx, min, promedio)

Sin información.

35.¿Identifica algún problema con relación a la fiscalización, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?

Sin información.

36.¿Identifica algún problema con relación a la recepción en el puerto, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?

Sin información.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Sí.

38. ¿De qué tipos?

- Falta infraestructura que permita operar con trenes más largos, hay locomotoras para 92 carros vacíos, la idea es pensar en un ferrocarril para el año 2020.
- Falta mejorar estándar de velocidad.
- Falta ampliar la capacidad del puente ferroviario del Biobío. Se construyó el siglo XX, y hoy restringe mucho las operaciones.
- Hay que tener cuidado con el plan de soterramiento de trenes, esto puede afectar la carga.
- Mejorar estándar de la vía férrea.

39. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

No abordado por el entrevistado.

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

No (Ver respuesta a pregunta N° 38).

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

Buscar políticas integradas de transporte.

Reinventar de alguna forma el modelo EFE, hay que pensar en cómo invertir en infraestructura ferroviaria, para que los operadores puedan ser más competitivos.

Se requieren más vías para los puertos.

Hay escasez de personal calificado.

Conclusiones generales

El entrevistado entregó información sobre:

- Tiempo de viaje
- Medios de comunicación con los otros actores de la cadena.
- Barreras y soluciones.

No entregó información de costos.

Observaciones

Se puede destacar lo siguiente:

- Habilitar un patio de maniobras alternativo que permita operaciones eficientes.
- Armonizar los estándares operación a Clase C. Implementar desvíos de cruce, o bien, reingeniería de la totalidad del sistema (expropiación y compra de nuevos terrenos).
- Un nuevo enfoque de gobernanza o políticas públicas como una de las soluciones transversales a las barreras identificadas.