

## **CATEGORIZACIÓN FOCUS GROUP DE BIOBÍO**

### **Introducción.**

Se presenta a continuación los principales aspectos que emergieron durante el focus group de Biobío, en el cual participaron transportistas ferroviarios y rodoviarios, exportadores, concesionarios, funcionarios de una empresa naviera, agente de aduana y servicios públicos (dirección regional de vialidad, gobernación marítima)

El focus group se centró exclusivamente en las cadenas de la madera, de los productos forestales y de la celulosa<sup>1</sup>. Los principales aspectos que emergieron de la reunión son:

### **I. Barreras e ineficiencias.**

De la planta al puerto:

- Limitaciones de la infraestructura ferroviaria actual.
- Limitaciones de la infraestructura vial.

Recepción en puerto, fiscalización y embarque:

- Ineficiencias en el llamado a puerto.
- Ineficiencias en los procesos documentales.

Embarque:

- Prácticos y pilotaje.

Ineficiencias y barreras que afectan al conjunto de los procesos:

- Paros portuarios frecuentes generan altos costos.
- Bajos niveles de profesionalización e informalidad del sector del transporte rodoviario.
- Excesivo centralismo.

---

<sup>1</sup> Razones expuestas en la reseña del focus group

## **II. Soluciones.**

- Habilitar un centro de transferencia para el transporte ferroviario.
- SICEX se ve como una solución para agilizar el proceso documental, pero no es suficiente.
- Las soluciones deberían considerar las pequeñas empresas que tienen más necesidades de apoyo.
- Mesa público-privado.

## **III. Percepción de futuro y perspectivas de evolución.**

- Diversificación de la carga.
- El riesgo de perder competitividad frente a países vecinos.

A título de comentario general sobre el desarrollo del focus group se puede señalar lo siguiente: la interacción entre los participantes por una parte y con el moderador por otra fue fluida y permitió identificar y profundizar ciertas ineficiencias y barreras levantadas.

### **I. Barreras e ineficiencias.**

PROCESO: TRANSPORTE DESDE LA PLANTA AL PUERTO.

#### **1. Limitaciones de la infraestructura ferroviaria actual.**

Es un aspecto destacado por varios de los participantes: exportadores, transportistas, empresa portuaria<sup>2</sup>. Las ineficiencias que presenta la infraestructura ferroviaria actual explicaría el bajo porcentaje de celulosa transportada por ese medio.

- Trenada con límite de espacio.

Según Claudio Cid, las parrillas ferroviarias presentan limitaciones, en los casos de Coronel y Lirquén la trenada alcanza 40 carros, y para San Vicente sólo 20 como máximo. Lo anterior disminuye la competitividad del modo ferroviario para las cargas que van o vienen de San Vicente.

---

<sup>2</sup> René Tizano gerente de operaciones de Ferrocarriles del Pacífico, Marco Yáñez subgerente de logística y operaciones de CMPC Maderas, Gonzalo Pelen subgerente de logística y operaciones de Forestal Arauco, Javier Adwanter, gerente general Puerto Coronel, Rodrigo Olea gerente operaciones Tulsa, Cristián Prieto gerente de operaciones Puerto Coronel y Sergio Maurelia gerente general de Astillas Exportaciones (ASTEX).

“(...) el futuro de la celulosa vía ferroviaria es bastante poco positiva<sup>3</sup> (...), justamente por la trenada que no puede llevar más de 56, 60 carros o 50 mil kilos que puede llevar, en definitiva las plantas de celulosa van a (...) tener un problema serio (...)”.

**Claudio Cid (Agente de Aduana)**

- Baja velocidad en cierto tramos.

Según René Tiznao, gerente de Ferrocarriles del Pacífico, si bien hay tramos que permiten una velocidad de 60 km/hr, también hay tramos que tienen una máxima de 20 km/hr aumentando los tiempos de viaje y coartando la competitividad que tienen los ferrocarriles con relación al transporte rodoviario. Lo anterior se explica por el alto número de desvíos

“(...) Efectivamente tenemos una deficiencia comparativa con la zona norte (...) todavía acá en la zona tenemos partes que andamos a 20 km por hora y que lógicamente hace ineficiente [el modo ferroviario] (...) todavía acá en la zona tenemos (...) desvíos ferroviarios cada 200 metros (...)”.

**Rene Tizano (Ferrocarriles del Pacífico).**

- Ausencia de nodos centrales o patio de maniobras.

Como lo señalaron Gonzalo Pelen de Forestal Arauco y Sergio Maurelia de ASTEX, anteriormente en la región existía un “patio de maniobras” que permitía conectar los centros generadores de carga con los puertos a través de sus respectivos ramales, al desaparecer este patio de maniobra o nodo central se dificultan las operaciones de transbordo entra la red de plantas del sector forestal.

“(...) el no tener posibilidades de distribuir la carga (...) hacia distintos puertos desde un nodo central que podría ser Concepción u otro cercano o tener un puente ferroviario (...) que puede colapsar por cualquier temblor podemos quedarnos sin tren, eso es un tema que también es transversal(...)”.

**Gonzalo Pelen (Forestal Arauco).**

---

<sup>3</sup> Las citas son textuales, sin embargo, para facilitar la lectura, cada vez que fue necesario, se eliminaron términos redundantes, lo que se señala mediante paréntesis “(...)”, y en cambio, si el editor añadió términos o conectores, estos últimos se ponen entre corchetes.

## **2. Limitaciones de la infraestructura vial.**

Uno de los principales cuellos de botella señalados esencialmente por los participantes del sector privado<sup>4</sup> tiene relación con la inadecuación de la oferta vial con la demanda, lo que no solamente se repercute en los costos sino también sobre las perspectivas de expansión del sector.

### **- Congestión en la ruta 160.**

La ruta 160 conecta la provincia de Arauco con las comunas de Coronel, San Pedro de la Paz y Concepción. Tal como lo expresaron varios de los participantes<sup>5</sup>, debido al crecimiento de la población urbana entorno a la ruta, se ha generado un fuerte aumento del tránsito de vehículos livianos, lo que ha incrementado considerablemente los tiempos de viaje para acceder al puerto y por consiguiente los costos tanto de los exportadores como de los pequeños transportistas sobre todo considerando que estos últimos no pueden repercutirlos en las tarifas.

“(…) puede llegar más carga [en la región] pero al ver los problemas que hay acá podemos perderla [por] problemas como (…) la ruta 160, [lo] que puede significar un 10 o un 15% más de costo (…) al tener los equipos con muchos menos rendimientos)”.

**Gonzalo Pelen (Forestal Arauco).**

“(…) para nosotros es un gasto mayor, perdemos competitividad, perdemos plata, porque nadie me va a pagar más porque estuve media hora en un taco y tengo que pagar tal cual el sueldo del conductor. Tengo que llegar a ciertas horas a dejar la carga después tengo que llegar a cierta hora a dejar el contenedor pero como dicen algunos uno entra a la ruta 160 y no sé a qué hora voy a salir entonces yo creo que ahí hay una deuda de parte del sistema público en cuanto a anticiparse a las cosas”.

**Denisse Llanos (Transportes Transgesur).**

---

<sup>4</sup> Cristián Prieto, gerente de Operaciones Puerto Coronel, Javier Adwanter gerente Puerto Coronel, Claudio Cid Agente de Aduana, Marco Yáñez subgerente de logística CMPC Maderas, Denise Llanos gerenta general Transportes Transgesur, Gonzalo Pelen subgerente de logística Forestal Arauco, Rodrigo Olea Gerente Operaciones Tulsa y Sergio Maurelia Gerente general Astex.

<sup>5</sup> Denise Llanos gerenta general Transportes Transgesur, Javier Adwanter gerente Puerto Coronel, Gonzalo Pelen subgerente de logística Forestal Arauco, Marco Yáñez subgerente de logística CMPC Maderas y Rodrigo Olea Gerente Operaciones Tulsa.

- Oferta vial reducida para los vehículos de carga.

Uno de los mayores aspectos nombrados por los participantes<sup>6</sup> como obstáculo para encontrar una solución a la congestión vehicular es la falta de oferta vial para el transporte de carga.

“(...) el hecho de que esté aumentando un poco los volúmenes indica que los camiones aumenten sus tiempos de espera, les cuesta pasar digamos por la ciudad, antiguamente se pasaba por puerto de Coronel, o sea por la ciudad de Coronel y por la normativa impidió el ingreso de los camiones por lo tanto los camiones lograron pasar por la vía alternativa que vuelve nuevamente a la ciudad y eso es lo que dificulta un poco y hace todo más lento la llegada de hacia el puerto.”

**Claudio Cid (Agente de Aduana).**

- Ruta de la Madera no diseñada para el tránsito de carga.

El principal problema con la Ruta de la madera es su diseño que se reveló inadecuado al tránsito de vehículos pesados, tal como lo reconocieron tanto Claudio Cid, agente de aduana y Marco Yáñez, subgerente de logística y operaciones de CMC así como Armando Concha, representante de la dirección regional de vialidad.

“(...) la ruta de la madera (...) que, en realidad, no es ruta de la madera porque no se puede transitar, no está diseñada para camiones de carga (...)”

**Marco Yáñez (CMPC Maderas).**

- Conectividad vial limitada e insuficiente.

Como lo expresaron diferentes tipos de actores dentro del focus group, la conectividad de la Región del Biobío se ve determinada por la capacidad que puedan tener los diferentes puentes de la región. En la actualidad existen dos puentes principales: el Llacolén y el mecano, que si bien permiten el paso de carga pesada, en la práctica es el puente Llacolén.

---

<sup>6</sup>Javier Adwanter gerente Puerto Coronel, Claudio Cid Agente de Aduana, Marco Yáñez subgerente de logística CMPC Maderas, Denise Llanos gerenta general Transportes Transgesur, Gonzalo Pelen subgerente de logística Forestal Arauco.

el que más se utiliza. Y en el caso del puente Juan Pablo II limita la conectividad por la baja capacidad de carga pesada luego del terremoto del 2010.

“(...) tenemos un puente mecano que no sé si a los transportistas le ayuda porque la verdad que es complejo el análisis del puente mecano, es lo único que tenemos, incluso es menos de lo que teníamos antes del terremoto, o sea la verdad antes teníamos el puente Juan Pablo II que era súper expedito, hoy día genera bastantes restricciones, entonces yo creo que la región tiene con respecto al país a nivel de transporte una deuda tremenda con esta región.”

**Javier Adwanter (Puerto Coronel).**

Frente a esas críticas, Armando Concha, de la dirección regional de Vialidad del MOP, destacó los avances y los proyectos en curso, pero reconoció los problemas de conectividad.

“(...) comparto plenamente lo de la infraestructura que se está apuntando pero por otra parte no comparto el no reconocer que se está avanzando en eso. Se está avanzando en la ampliación de la ruta 160 (...)

se está avanzando en el puente industrial [que] en 5 años estará en operaciones, pero (...) falta el tramo entre el puente y Coronel que hoy día se está viendo cómo se resuelve, va a quedar cojo entre comillas entre el acceso norte al puerto industrial y la ruta interportuaria, que está abierto como una concesión integrada”.

**Armando Concha (Dirección regional de Vialidad, MOP).**

- Oposición al tránsito de vehículos pesados.

Como lo destacó Armando Concha, existen intereses ajenos al transporte de carga que hace más difícil las soluciones que pueda aportar el MOP.

(...) no depende solo de una organización, la concesión interportuaria con Coronel se frenó porque [la Municipalidad de] San Pedro se opuso. Hay que considerar otros intereses que no son solamente de transporte (...).

**Armando Concha (Director de Vialidad).**

## PROCESO: RECEPCIÓN EN PUERTO Y FISCALIZACIÓN.

La mayor parte de los participantes plantearon<sup>7</sup> como barrera la llegada al puerto, y en especial una planificación y programación deficientes.

- Baja programación por parte de las generadoras de carga y del puerto.

Según Denisse Llanos, ni los generadores de carga, ni los puertos, tienen programaciones que permitan al resto de la cadena organizarse debidamente. Tampoco existen sistemas de soporte que permitan abordar el problema. Existen solamente iniciativas parciales de parte de grandes empresas,...

“(...) no puedo hacer una programación diaria de cómo van a salir los camiones si a me dicen oye me confirmaron la reserva necesito 5 camiones y ahí vas al tiro, no hay más programación, entonces yo me pregunto por qué no sé puede, las respuestas que me dan es que el cliente hoy día puede sacarlas, mañana no, es que el puerto no ha confirmado la hora de entrada, entonces son una serie de cosas que yo las he ido descubriendo (...).”

**Denisse Llanos (Transportes Transgesur).**

- Falta de planificación.

“(...) pero el cuello de botella sigue siendo en el acceso portuario, o sea ahí tenemos que tener vía libre y de uso exclusivo para el transporte (...).”

**Javier Adwanter (Puerto Coronel).**

- Ineficiencias en los procesos documentales.

A las deficiencias del modo rodoviario que tienen los transportistas, se le suma la problemática de la fiscalización, la cual se considera ineficiente principalmente por ausencia de programación y de horarios de trabajo continuo.

- Los camiones no llegan “limpios” a puerto (visados)).

Es una de las causas frecuentes de los tiempos de espera en el puerto tal como lo reconocieron tanto Claudio Cid, Agente de Aduana, y Denisse Llanos, gerenta de empresa

---

<sup>7</sup> Javier Adwanter gerente Puerto Coronel, Claudio Cid Agente de Aduana, Marco Yáñez subgerente de logística CMPC Maderas y Armando Concha, director de vialidad de la región del Biobío.

de Transportes Transgesur. Mientras el primero reconoce esa situación, la segunda destaca el tiempo de espera que genera para el transportista.

“Porque la carga que llega de diferentes lugares primero no viene con su trámite hecho, no viene con su trámite de SERNAPESCA, de Aduana.”

**Claudio Cid (Agente de Aduana).**

- Revisión de carga sobre el camión.

Javier Adwanter, Gerente general del Puerto Coronel, plantea que en la actualidad existen procedimientos de fiscalización a través de aforo físico que genera atochamiento innecesario dentro del puerto por la utilización de espacios en su interior que son reducidos.

“(…) o sea hoy en día podemos solucionar el tema del SAG tal vez porque no deberían inspeccionarte la carga arriba del camión porque los camiones no son bodegas con ruedas.”

**Javier Adwanter (Puerto Coronel).**

- Tiempos de detención excesivos.

Según Denisse Llanos, gerenta de Transportes Transgesur y Cristián Prieto, Gerente de operaciones del puerto de Coronel, un tercer aspecto central dentro de las ineficiencias que puede producir el proceso de fiscalización, están los tiempos de demora excesivos que se dan por falta de programación, por ejemplo más carga que fiscalizar que de fiscalizadores o horarios de trabajo que no sean 24 horas 7 días a la semana.

“(…) los camiones están detenidos mientras el SAG los revisa y eso no genera ingresos, el camión gana cuando está moviendo carga, se puede demorar 2 horas, 6 horas, un día, entonces no tenemos una programación.”

**Denise Llanos (Transportes Transgesur).**



PROCESO: EMBARQUE.

**1. “Prácticos y pilotaje socavan la competitividad”.**

En el ámbito de prácticos y pilotaje, según Claudio Cid, Agente de Aduana, existen varios elementos que socavan la competitividad del eslabón marítimo portuario. Existen prácticas que no favorecen la operación eficiente de las naves en la bahía, asociado a esto existen sobre costos por servicios que en un escenario de mayor competencia serían menores, o bien, de mejor calidad.

“(...) sí me hace ruido que el costo logístico está tremendamente impactado por el tema del pilotaje y los prácticos... donde un buque no puede atracar porque un capitán de puerto dice que está cerrado y el práctico dice que está abierto... y en definitiva eso se carga al flete (...).”

**Claudio Cid (Agente de Aduana).**

Ante esa crítica, Raúl Melo de la Gobernación Marítima, explica que el nivel local tiene poco margen de maniobra y debe acotar reglamentos nacionales, además indica que la situación señalada no es habitual dentro del puerto.

“(...) por razones reglamentarias que vienen de arriba y de la ley de navegación y de muchos otros cuerpos reglamentarios yo no puedo cambiarlas, entonces muchas veces por razones de seguridad, como se mencionaba acá que el práctico dice una cosa y el capitán de puerto dice otra, que esa es una situación puntual que se presenta pero no es una cuestión permanente.”

**Raúl Melo (Gobernación Marítima de Talcahuano).**

- ... pero tiene un alto costo

“Claro, puede ser puntual, pero son 25.000 dólares”

**Claudio Cid (Agente de Aduana).**

## INEFICIENCIAS Y BARRERAS QUE AFECTAN AL CONJUNTO DE LOS PROCESOS.

### **1. Paros portuarios frecuentes que generan altos costos.**

La frecuencia de los paros portuarios y de los conflictos sindicales y su recurrencia en los últimos tiempos, fue señalado tanto por exportadores como por representantes del puerto, como una problemática que afectaría la competitividad del sistema portuario, incrementando sus costos, y constituiría además una amenaza para el futuro del sector.

“Yo creo que es importante acá, ahí dice prácticas sindicales que alteran las condiciones competitivas del mercado, la verdad que efectivamente en el caso particular nuestro, el año pasado tuvimos 8 paros (...).”

**Javier Adwanter (Puerto Coronel).**

“(...) ya estamos habituados a todo tipo de conflictos: laborales, sindicales, o sea no perdamos de vista que hace un par de meses atrás estuvimos 3 semanas sin llevar carga a los puertos, 3 semanas o sea eso al sector a todos nos pegó muy fuerte, hace un par de meses atrás tuvimos conflictos en los 3 puertos simultáneos en donde a todos nos obligó a tener planes alternativos de alto costo (...).”

**Marco Yáñez (CMPC Maderas).**

### **2. Bajos niveles de profesionalización e informalidad del sector del transporte rodoviario.**

Es un problema señalado por varios de los participantes, incluyendo a Denisse Llanos, gerente de Transgesur:

“(...) la profesionalización de la industria del transporte carretero es terrible, o sea (...) es muy difícil interactuar con nuestros colegas, o sea si a mí me faltan camiones tengo que buscar a otro transportista y llegar a un acuerdo, siempre es informal (...).”

**Denisse Llanos (Transportes Transgesur).**

Junto con lo anterior, Denisse Llanos plantea que la informalidad y las bajas exigencias que tienen los transportistas genera un riesgo y una amenaza para el buen funcionamiento de la cadena:

“(...) un tema súper grave (...) [es que a diferencia d]el transporte forestal, [donde] hay una serie de certificaciones CORMA (...) que tienen que cumplir los transportistas, (...) en el transporte camión carretero, licencia 2 a 5 (...), nadie sabe si tiene un problema de salud, nadie sabe absolutamente nada y resulta que si hay un accidente ahí vienen las consecuencias (...).”

**Denisse Llanos (Transportes Transgesur).**

### **3. El excesivo centralismo en Chile.**

Una crítica formulada por varios participantes, desde el inicio del focus group, es el excesivo centralismo de las políticas públicas en el tema portuario, y el considerar a los puertos de la V Región como un modelo a seguir.

- Se privilegian a los puertos de la Región de Valparaíso.

“(...) la visión del Ministerio de Transportes para meter millones de pesos, de dólares a hacer un antepuerto como ZEAL a seguir invirtiendo en la Quinta región en temas de accesibilidad a los puertos pero eso es una realidad de la Quinta región y es una realidad muy distinta a la nuestra (...) para mí el punto principal es que la accesibilidad portuaria para la carga [de la VIII Región] no es política pública, o sea [a esta] región no se le ha dado la relevancia que tiene porque siempre se van a la Quinta región y la Quinta región no es un buen ejemplo porque esta zona está muy diversificada (...).”

**Andrés Olivares (Agente naviera MSC).**

- La reglamentación no permite la toma de decisión a nivel local.

“(...) nosotros dependemos administrativamente de la dirección general, el territorio marítimo está en Valparaíso y tomar decisiones a nivel local a veces nos impiden por razones reglamentarias (...).”

**Raúl Melo (Gobernación Marítima de Talcahuano).**

- La falta de institucionalidad para el comercio exterior.

“Lo que pasa es que falta institucionalidad en el tema de comercio exterior, sí ese es el punto, aquí hay varios proyectos respecto de generar el cuarto puente pero el punto es la oportunidad y la importancia que se le da a esto, esta macro región vive del comercio exterior (...).”

**Javier Adwanter (Puerto Coronel).**

#### **IV. II. Soluciones.**

- Habilitar un centro de transferencias para operaciones multi o intermodal.

Los centros de transferencia, permiten las operaciones intermodales o multi modales, tren-camión, lo que podría generar mayor eficiencia tanto en el uso ferroviario como rodoviario porque permite su coordinación.

“O sea en la zona centro, puede ser San Javier un centro de transferencia importante (...), en la zona sur [hacia] la costa, Fernández Mariquina, Valdivia, o sea necesariamente tenemos que tener centros de transferencia para que acerquemos la carga al ferrocarril para que después de ahí salgan trenes de columnas importantes (...), o sea siempre le estamos ofreciendo lo mismo y lo mismo no sirve, vamos a tener que buscar una modalidad diferente no más”.

**René Tizano (Ferrocariles del Pacífico).**

- El SICEX se ve como una solución para agilizar el proceso documental, pero no es suficiente.

Dentro de las soluciones que Javier Adwanter, gerente del Puerto Coronel, presenta para los problemas que tiene el proceso documental se encuentra el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX) al permitir generar toda la documentación en el mismo lugar, sin embargo, según lo planteado, la única solución real es tener acceso libre al puerto, generando por ejemplo un ante-puerto.

“(...) a parte SICEX puede que sea una solución documental y el sistema logístico también va a ser una solución pero el cuello de

botella sigue siendo en el acceso portuario, o sea ahí tenemos que tener vía libre (...).”

**Javier Adwanter (Puerto Coronel).**

- Las soluciones deberían considerar las pequeñas empresas que tienen más necesidades de apoyo.

Las empresas pequeñas tienen alrededor de la mitad de la carga de Concepción, sin embargo al estar diversificado en muchas empresas, éstas tienen mayores problemáticas que las empresas grandes debido a su bajo poder de negociación y su poca proyección a futuro, según lo planteado por Javier Adwanter y Denisse Llanos.

“(...) siendo que una empresa grande ya tiene problemas para hacer por ejemplo el *booking*, un pequeño tiene aún más (...).”

**Denise Llanos (Transportes Transgesur).**

“(...) aquí hay pequeños empresarios y que son muchísimos, porque cuando uno saca la cuenta de las toneladas transferidas hay un 50 o más por ciento de pequeños transportistas que sin dudas tienen más problemas que los grandes (...).”

**Javier Adwanter (Puerto Coronel).**

- La mesa público-privada ayuda a resolver problemas.

El buen funcionamiento de la mesa público-privada ha sido destacada para encontrar soluciones

“(...) [la] mesa pública- privada (...) ha tenido sentido y ha tenido resultados, prueba de aquello (...) el tema del pilotaje, ayer la autoridad marítima autorizó el no cobro del pre pilotaje que se hacía desde la Bahía Concepción que es una idea que la levantó la mesa público- privada (...).”

**Andrés Olivares (Agente naviera MSC).**

### **III. Perspectivas de evolución.**

#### **1. La infraestructura ferroviaria actual compromete el desarrollo futuro de la celulosa.**

“(...) participamos en una visita de un alumno que hizo su tesis respecto del futuro de la celulosa vía ferroviaria y es bastante poco positiva la mirada respecto a lo que va a suceder, justamente por la trenada que no puede llevar más de 56, 60 carros o 50 mil kilos que puede llevar, en definitiva las plantas de celulosa van, en general las empresas grandes que tienen 40.000 toneladas, vamos a tener un problema serio”.

**Claudio Cid (Agente de Aduana).**

Lo anterior, junto con dificultades de otros tipos en los puertos, explicaría en parte que las inversiones de empresas nacionales se hagan cada vez más afuera del país.

“(...) el problema que puede ocurrir de aquí al 2014 2015 es que no haya carga que mover porque (...) estamos viendo que las inversiones nuestras no se están llevando a cabo acá en Chile (...) las lucas las están poniendo afuera, entonces vamos a tener que ir a prestar servicios a Brasil, o lo que está pasado con la minería que se están yendo las inversiones a Perú”

**Marco Yáñez (CMPC Maderas).**

#### **2. Los puertos de la región del Bio Bio pueden diversificar la carga transferida.**

Varios participantes destacaron sin embargo el potencial de desarrollo de la región a partir de una diversificación de sus productos.

- Diversificación de productos.

Hasta ahora la región es principalmente forestal, sin embargo la mayoría de los actores<sup>8</sup> consideran que pueden abarcar otros productos para expandir la región si se crean planes de desarrollo y se aplican nuevas institucionalidades para abarcarlas.

“(...) creo que la región tiene otros potenciales tremendos por ejemplo la fruta. Es histórico que la fruta se va por puerto de San Antonio y Valparaíso y Coquimbo parte de la uva, pero ahora está cambiando, la Octava tiene fruta y se ha instalado... y por lo tanto creemos que en el mediano plazo o en el corto plazo todo ese sistema logístico que hoy día transita en carretera por camiones cámara hasta San Antonio debería quedarse en la Octava”

**Javier Adwanter (Puerto Coronel).**

---

<sup>8</sup> René Tizano gerente de operaciones de Ferrocarriles del Pacífico, Marco Yáñez subgerente de logística y operaciones de CMPC Maderas, Gonzalo Pelen subgerente de logística y operaciones de Forestal Arauco, Javier Adwanter, gerente general puerto Corone, Rodrigo Olea gerente operaciones Tulsa, Cristián Prieto gerente de operaciones Puerto Coronel y Sergio Maurelia gerente general Astex, Denisse Llanos, gerenta de Transportes Transgesur, Andrés Olivares, agente de naviera MSC y Raúl Melo de la Gobernación Marítima de Talcahuano.