

FICHA ENTREVISTA FISCALIZADOR ADUANAS

Tipo de actor: Fiscalizador, Aduanas.

Cadena logística: Transversal.

Puertos: Sistema portuario Biobío.

Código: 8A1

Nombre del entrevistador	Omar Salgado, Erick leal,
Nombre empresa u organismo	ADUANA
Nombre del entrevistado	Claudio Cid
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	ccid@aduana.cl
Cargo en la empresa	Asesor operativo Fiscalizador
Antigüedad en el cargo	s/i
Antigüedad en la empresa	s/i
Fecha entrevista	2 Julio 2013

DIAGNÓSTICO

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

En el caso de San Vicente está relativamente resuelto. Los problemas son más bien de accesibilidad, fiscalización e integración de procesos.

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

No se aborda el tema.

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

Falta capacitación del personal, no existe conocimiento operacional del proceso de exportación. Este no es un problema que afecte solamente a los agentes de aduana, sino más bien a la mayoría de las empresas involucradas en el proceso. Un agente de aduana cobra, en promedio, \$10.000 a \$20.000 pesos por servicios documentales gestionados.

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

En el caso de accesibilidad, hay severos problemas en la Ruta 160, que no solo afectan a la exportación, sino que también al proceso previo. Por ejemplo en la reubicación de contenedores vacíos, o el traslado de contenedores a almacenes extra portuarios. El mismo problema se da en el acceso a San Vicente. La zona industrial de Talcahuano está absolutamente congestionada y se observa que el crecimiento de la actividad industrial en algún momento va a hacer colapsar la actual infraestructura de acceso.

Existen algunas alternativas, como la Ruta de la Madera. Sin embargo, ésta presenta problemas operacionales que limitan su utilización. Por ejemplo, en este caso, no cuenta con estándares que permiten el transporte fluido de contenedores de 40 pies, y no tiene servicios adecuados para los transportistas. En efecto, la mayoría de los transportistas

utiliza la ruta a Cabrero, que si bien no cuenta con estándares de seguridad muy altos, es una ruta “barata”, por que no tiene peajes y cuenta con una serie de servicios que se han desarrollado de manera espontánea durante los años, como hospederías, restaurantes, vulcanizaciones, estacionamientos, entre otros. En el caso particular de Coronel, la ruta Patagual tiene problemas de acceso en el tramo urbano y la conexión con el antepuerto es peligrosa.

Para el caso de la fiscalización, la industria portuaria regional tiene una característica especial, muy distinta al resto del país. Aquí los puertos se utilizan como zonas de acopio, por lo que la fiscalización se debe realizar al interior del puerto, cuestión que entorpece las actividades propias de transferencia y que además demanda espacio adicional en los puertos.

En el caso de otras reparticiones públicas como SERNAPESCA y SAG, la tendencia es a fiscalizar en origen, o bien, en función de perfiles de riesgo, en orden a facilitar el movimiento de carga en el puerto y evitar congestión. En el caso de SERNAPESCA, más de 2/3 de los trámites de autorización de los embarque se realizan en la Región del Biobío, cuestión que debería realizarse en la Región de Los Lagos, origen de más del 80% de la carga de exportación del sector pesquero.

A lo anterior se suma la inexistencia de procedimientos estandarizados que permitan optimizar el ingreso de cargas. Por ejemplo, un plan de arribo de camiones al puerto. Tampoco se observa la existencia de Recursos Humanos especializados en los procesos de comercio exterior, salvo los funcionarios que llevan más años, que son la minoría en casi todos los casos.

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

Abordado en pregunta 4.

6. ¿Cuáles son las causas de estas barreras?

Falta de una institucionalidad que aborde el problema en su totalidad. Las empresas deben preparar a su gente en tópicos de comercio exterior.

7. Si no fue nombrado con anterioridad: ¿Los procedimientos del Servicio de Aduanas tienen ineficiencias que causan barreras a la Cadena Logística?

Aduanas ha implementado, en principio de manera casi artesanal, ciertos procesos que se soportan en el intercambio de información por vía electrónica, principalmente correos. En la actualidad, estos procesos han evolucionado a una plataforma electrónica donde se tramita y presenta el DUS de manera digital, lo que facilita el acceso a puertos y permite ahorrar mucho tiempo en comparación con el flujo físico de documentos. El principal desafío es evolucionar a un sistema integrado que está siendo abordado por el SICEX.

8. Si la pregunta anterior fue positiva ¿Cuáles?

N/A.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Abordado en pregunta 4.

Conclusiones generales

El entrevistado entregó información respecto de:

- Problemas de accesibilidad en Ruta 160 y acceso a puerto de San Vicente y comenta alternativas (Ruta de la Madera, Ruta a Cabrero).
- La fiscalización se realiza dentro del puerto, ya que éste se usa como zona de acopio, entorpeciendo la transferencia y demandando espacio adicional.
- La inexistencia de procedimientos que optimicen el ingreso de cargas y de RR.HH. especializados en comercio exterior, salvo contadas excepciones.

Observaciones

Aduanas ha liderado el proceso de integración documental en la Región del Biobío. Las otras reparticiones públicas como SERNAPESCA y SAG no han tenido el mismo avance. Esto limita el potencial de los avances que ha logrado Aduana en conjunto con la mesa público privada, donde se abordan estos temas.

En la actualidad no existen estadísticas de comercio exterior ni una sistematización de información que permita hacer seguimiento a los procesos, porque no hay control de gestión sobre lo que sucede en la Región.

Otro tema interesante dice relación con la integración externa, es decir, lo que sucede con los países vecinos. En este punto existen enormes oportunidades de mejora, por ejemplo, en la homologación de procesos, que permitiría dar mayor fluidez a la carga en tránsito.