

CATEGORIZACIÓN FOCUS GROUP DE SAN ANTONIO

Se presentan a continuación los principales aspectos que emergieron durante el focus group de San Antonio, en el cual participaron representantes de los siguientes tipos de actores: exportador, agente de aduana, transportista, empresa portuaria, concesionario, , extraportuario y SAG.

A título de comentario general sobre el desarrollo del focus group, se puede señalar la amplia asistencia (11 participantes), la cual produjo una interacción con opiniones diferentes dando cabida a la identificación clara de barreras e ineficiencias junto con soluciones propuestas.

Introducción

Los principales aspectos que el focus group hizo emerger son:

I. Barreras

1. Macro proceso: Preparación de embarque y transporte

- 1) Congestión vehicular en la vialidad de acceso al puerto.
- 2) Infraestructura ferroviaria deficiente tanto en el acceso al puerto como a los terminales.
- 3) Inseguridad de las personas y de la carga.

2. Macro proceso: Control y visación

- 4) Calidad deficiente de los servicios al exportador (agentes de aduana)

3. Macro proceso: Transversal

- 5) Congestión en el puerto.
- 6) La rigidez de la autoridad marítima generaría pérdidas económicas para el puerto
- 7) Carencia de un organismo transversal que coordine y regule la logística marítima-portuaria.

II. Soluciones

Macro proceso: Transversal

- 1) Congestión vial: Construir un segundo acceso vial al puerto.
- 2) Infraestructura ferroviaria deficiente: Construir un terminal ferroviario en el puerto
- 3) Congestión en el puerto: Regular los flujos de ingreso de los camiones al puerto a través de una mejor coordinación y una mayor integración de los sistemas
- 4) Crear un organismo estatal para el comercio exterior

I. BARRERAS

Macro proceso: Preparación de embarque y transporte

1. Congestión vehicular en la vialidad de acceso al puerto.

Uno de los principales cuellos de botella señalados por los participantes¹ tiene relación con la congestión que se produce en el acceso al puerto, el cual se genera principalmente en el periodo peak de la fruta de exportación (de enero hasta marzo).

- Congestión generada por carga *reefer*

Según Carlos Gómez, gerente de operaciones de STI es un problema más agudo para la carga *reefer* debido a que se recibe durante 12 horas y no durante el día completo, así en el periodo peak, el acceso al puerto esta colapsado.

“(…)² lo que hoy día genera congestión (...) es el *reefer* (...) porque se recibe en 12 horas en vez de poderse recibir en 24.”

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI)

¹Carlos Gómez (Gerente de Operaciones, STI), Fernando Gajardo (Gerente de concesiones, Puerto de San Antonio) y Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco).

² Las citaciones son textuales, sin embargo, para facilitar la lectura, cada vez que ha sido 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.

- Localización inadecuada de los depósitos.

Según lo expuso Carlos Gómez, gerente de operaciones de STI, la localización de los depósitos es una de las causantes de la congestión en los accesos al puerto.

“Hoy día (...) ya no es un beneficio [tener los depósitos cerca] porque genera un atochamiento en general, [ya que] están en el área donde los camiones de exportación ingresan al puerto por lo tanto si (...) hay camiones esperando 10 horas, generando una congestión caballa, no permiten que entren los camiones que vienen con la carrera de exportación.”

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI).

2. Infraestructura ferroviaria deficiente tanto en el acceso al puerto como a los terminales.

Es una barrera destacada por los principales participantes del focus group³. Mejorar la infraestructura del ferrocarril es necesario para descongestionar el puerto, mejorar la competitividad y disminuir los costos, para lo cual debe potenciarse ese modo de transporte:

“4.000 camiones circulando en promedio, [lo] que puede subir, por eso que estamos potenciando el medio de transporte ferroviario. [Actualmente, la carga por ferrocarril] es de un 4 o 3 %”

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio).

Las deficiencias de la infraestructura ferroviaria, además del término de un sitio propio para Codelco, explicarían según Priscila Lillo la decisión de la empresa estatal de dejar de embarcar el cobre proveniente de El Teniente por el puerto de San Antonio:

“(...) el echo que el puerto no tenga un terminal ferroviario a nosotros nos significó dejar de traer la carga directamente desde Rancagua y tener que

³ Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior Puerto Lumbo), Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI), Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio), Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco) y Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco).

cambiarla a Valparaíso”

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco)

3. Problemas de seguridad para los choferes y para la carga

Es un aspecto que fue también mencionado en los focus group de Coquimbo y Bio Bío, y que en San Antonio estaría abordado en el marco de la comunidad logística (COLSA). Es un tema de importancia, que si bien no es específico al puerto de San Antonio, sería más agudo en esa ciudad por su mala imagen. La inseguridad incluye las personas (los choferes de camión) y los bienes (la carga en el camión pero también en los extraportuarios). Lo anterior se reflejaría en los costos de las pólizas de seguros.

“(…) es un tema que no podemos negar y que está afectando en muchos aspectos económicos, [son] mayores los costos de los seguros; la calidad personal de los transportistas, la mala fama del puerto (…) lo cual trae como consecuencia que cuando ocurre un hecho lo ocultan (…)”.

Victor Valenzuela, Extraportuario Puerto Colombo.

Macro proceso: Control y visación

4. Calidad deficiente de los servicios al exportador (agentes de aduana y transportista)

La calidad deficiente del servicio que otorgan los agentes de aduana fue señalado por el exportador, además el representante del SAG deploró la falta de preparación técnica de los empleados asignados por esas oficinas en San Antonio.

- Desconocimientos de los procedimientos por parte del exportador:

“(…) yo creo que aquí lo más importante es la comunicación, que el exportador conozca los procedimientos del puerto, y lo digo porque yo he tenido reuniones en mi oficina en que he estado con exportadores y el agente de aduana y el exportador me enrostra que porqué yo le estoy cobrando una tarifa en circunstancias que él ya pagó en origen y yo le digo ‘señor yo no le estoy cobrando nada’ y me ha dicho, ‘perdón señor Rojas me retiro para hablar con el caballero del lado’ (…)”.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG)

Lo anterior, se debería, según Fernando Sat de Río Blanco, a la escasa transparencia y comunicación entre el exportador y el agente de aduana por un lado y el transportista por otro.

“El problema es que todo el sistema está orientado al agente de aduana, el concepto, los reglamentos, todo (...) Entonces como yo no sé [si lo están haciendo bien], no aprieto a mi compadre [el transportista] y no aprieto al agente de aduana y yo le pago a él y a él para que hagan bien la pega y si no lo están haciendo bien ¿cómo lo [voy a saber]?”

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco)

Además, en San Antonio, las agencias de Aduana no asignan un personal competente ante el SAG.

“El SAG es un ente técnico (...) aquí en San Antonio tenemos un mocoso y una mocosa que no entiende nuestros códigos (...) que lo único que la han dicho es tramítame este papel delante del SAG (...) entonces ahí se genera este impasse de comunicación que hace imposible el desarrollo del trabajo”.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG)

Macro proceso: Transversal

5. Congestión en el puerto⁴

Es una de las barreras señaladas con mayor acuidad y fue ampliamente discutida en el focus group por varios de los participantes⁵. La congestión de camiones en el puerto se

⁴ Los macro procesos que generan la congestión en el puerto corresponde al proceso de contenedor vacío y a la preparación del embarque y transporte.

⁵ Víctor Valenzuela, Asesor de comercio exterior del Puerto Colombo, Julio Rojas Jefe de Oficina del SAG, Fernando Gajardo, Gerente de concesiones del Puerto de San Antonio, Fernando Sat, Gerente de operaciones de Río Blanco y Carlos Gómez, gerente de operaciones STI.

repercute en los tiempos de espera y por ende en los costos. Sus causas radican principalmente en los procesos anteriores a la llegada al puerto.

“(...) si el contenedor [que] está dentro del puerto va a estar el día lunes, pero no se va a cargar en rigor hasta el miércoles, entonces lo que pasa del lunes hacia atrás es lo que importa porque ese es el periodo en que hay una congestión, un malestar y un gasto de plata enorme (...) y ese es el problema que nos vemos enfrentados hoy día nosotros como usuarios, de que los sistemas no comunican, de que no hay información. Yo, como lo vimos hace un rato atrás, yo no tenía idea de que yo era causante de un porcentaje altísimo de que no tenían los datos y para mi es todo automático, porque ellos no se comunican.

Fernando Sat (Río Blanco)

Las causas serían de distintos índoles:

- Depósitos de contenedores ineficientes

La ineficiencia de los depósitos de contenedores constituye un punto destacado tanto por los representantes del puerto como de los exportadores y de las empresas de transporte. La principal causa de esa ineficiencia son los bajos incentivos producidos por la integración económica con las navieras y una situación de monopolio.

“(...) ¡está el desastre en los depósitos de entrega de contenedores! ahí está el 80% del problema del puerto de San Antonio porque para ir a buscar un contenedor, ir a sacar un contenedor lleno, yo tengo que ir el día lunes, entrar a las 8:30 de la mañana, para sacarlo con suerte a las 6, 8 de la noche, para yo poder cargar a las 12 de la noche de ese día lunes (...).”

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco)

“(...) no hay ninguna regulación de los depósitos. Los depósitos hacen lo que quieren como quieren y con quién quieren, como es monopolio, hoy día no te

entregan los contenedores porque tienen una cola de contenedores, vale decir, los usuarios están cautivos, o van ahí o no cargas (...)."

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI)

- Excesiva espera en puerto producto de la heterogeneidad de horarios de atención de los servicios públicos como privados y de las ineficiencias de los depósitos.

La heterogeneidad de los horarios de atención se mencionó por parte de los dos exportadores presentes en el focus group así como los representantes de la empresa concesionaria como uno de los principales problemas a resolver. Tanto los exportadores como el puerto funcionan las 24 horas del día, no así los agentes de aduana, las agencias navieras, los depósitos de contenedores y los servicios públicos (SAG, Aduana, Directemar).

"(...) nosotros como STI trabajamos 24/7 (...) lo que a nosotros nos gustaría es que todos los entes que trabajan para el puerto pudieran tener el mismo horario. [El SAG] hace todo el esfuerzo para que durante el peak de temporada nosotros podamos ingresar reefer durante la noche, a mí me consta, pero la campana de recepción en el puerto de San Antonio, los tráficos van desde las 9 hasta las 21 horas así para arriba y en la noche yo casi no recibo, y eso es un tema cultural, pasa, y yo te aseguro Fernando, que tu camionero sale a las 6 de la tarde del packing y llega a San Antonio a las 12 de la noche y por alguna razón no entra".

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI)

"(...) que el sistema de Aduana trabaje 24 horas en la parte de aforo físico porque la verdad es que hoy entramos en el tercer turno de noche y sale con aforo físico y queda ahí deambulando o se va a *stacking* y después hay que ir a retirar el contenedor, volver a sacarlo, llevarlo de nuevo al andén al día siguiente en horario hábil entonces eso igual atrasa un poco y hay congestión en el puerto."

Priscila Lillo (Jefe de operaciones Codelco)

Ese problema es más agudo aun cuando hay días feriados como en el mes de septiembre:

“(...) hay instituciones que no van a trabajar [para el 18 de septiembre], y eso va a ser un taco (...) el Servicio Nacional de Salud y SERNAPESCA.”

Miguel Godoy (Jefe de división STI)

Sin embargo, tanto el representante del SAG como el de la empresa concesionaria destacaron el bajo número de camiones que ingresan a puerto durante la noche. Por lo anterior, el representante del SAG cuestionó la pertinencia del tercer turno que implementaron en Puerto de San Antonio.

“(...) pero la Aduana evidentemente tiene el mismo problema que tenemos nosotros, o sea la carga de trabajo en el tercer turno no justifica necesariamente tener un contingente para este tipo de cosas (...)”

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG)

Existe también en el caso del SAG un costo muy bajo por parte del usuario.

“(...) hay que desmitificar una situación del 24/7 porque el SAG atiende 24/7, la diferencia es que es a solicitud de tercero. (...) Si al Servicio Agrícola y Ganadero le dicen: ‘señor, yo quiero que me verifique a las 4 de la mañana’, se paga y se atiende (...) el costo de habilitar el SAG es francamente insignificante porque el SAG aplica una tarifa que se llama multiusuario, es decir, todo el trabajo se divide por el número de usuarios que lo solicitó al mismo tiempo y llegamos a conclusiones como que el SAG es tan barato que cuesta 6.000 por una noche (...)”

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG)

Pero lo anterior, sería más bien una consecuencia de la falta de integración y de coordinación entre actores.

“(…) la operación 7 por 24 funciona en la medida en que los sistemas esten incorporados [y] que el retiro de los contenedores vacíos funciona”.

Jorge Leyton (Fepasa)

Fernando Salas, representante de las empresas transportistas, concuerda con destacar las ineficiencias de los depósitos como causa de los excesivos tiempos de espera, pero señala el cansancio de los choferes, la desmotivación, lo que explicaría la escasez de choferes en el transporte portuario-marítimo.

“(…) Fernando[Sat] ha machucado mucho y en la correcta dirección el tema de los depósitos, pero ustedes hablaron de la hora de recepción que a partir de las 9 de la noche no llega mucho camión, pero si el tipo con el contenedor se fue a presentar al depósito ayer a las 8 de la mañana, lo cargaron, le entregaron el deposito a las 6 de la tarde, se fue a la planta, llegó, lo iban a cargar a las 12 de la noche y ¿en qué minuto duerme este caballero? ¿en qué minuto opera su vida? Hoy día los transportes tenemos un serio problema a nivel de los conductores, recurso escaso, caro y muy desmotivado con el tema portuario, creo que ahí no están mirando que hay personas que están directamente afectados, temas familiares.

Fernando Salas, (Miembro AGTSAI)

El cansancio de los choferes en el transporte portuario-marítimo fue también señalado por Victor Valenzuela como un problema de seguridad laboral que forma parte de un problema mayor y que tiene que ver con la seguridad de la cadena en su conjunto.

6. La rigidez de la autoridad marítima generaría pérdidas económicas para el puerto

Un aspecto muy comentado tanto por el exportador como por los representantes de la empresa concesionaria y la autoridad portuaria⁶ es la calidad del servicio dado por la

⁶ Es un problema también destacado en el focus group de Bio Bío.

autoridad marítima: la rigidez de sus procedimientos; la inadecuación del número de practicantes asignado, la poca disponibilidad para llegar oportunamente al puerto.

“ (...) la autoridad marítima hoy día cumple un rol de servicio y un rol de autoridad, pero a estos caballeros les cuesta cambiarse el sombrero entonces para todos los efectos generalmente son autoridad, cuando ellos participan en esta comisión de recepción o de despacho de una nave en la cual efectivamente estamos hasta 50 minutos con todo el personal esperando que el subteniente baje de la recepción y no nos permite ni siquiera poder trincar o destrincar los corredores para comenzar a trabajar. En vez de ser un servicio se mantiene en su rol de autoridad, (...) uno sólo vive en San Antonio, el resto obviamente vive en Viña del Mar, por lo tanto cuando tenemos estos cierres de puerto imprevistos...
(...) pero a veces hay mucho viento entonces estos grandes marinos temen atracar un buque porque hay mucho viento, pero cuando me abren el puerto, tenemos 9 buques afuera esperando, los 8 sitios desocupados y tenemos 1 o 2 prácticos (...)”

Carlos Gómez (Gerente de Operaciones STI)

Es un problema que abordan en dos mesas de la comunidad logística (COLSA) y que tiene consecuencias económicas importantes tanto para el puerto como para los exportadores.

“(...) el tema de la autoridad marítima (...) hemos tenido reuniones [con ellos] (...) no me voy a referir a los cierres porque es un tema de otra mesa [de COLSA], pero principalmente es el tema de la recepción de esta comitiva, nosotros identificamos aproximadamente en la recepción de naves un promedio de pérdida de alrededor de 20 días en el año, eso lo evaluamos desde el punto de vista de los activos y llegamos a entre 10 y 15 millones de dólares que estaba perdiendo el puerto por el solo efecto de perder estos días de recepción”.

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio)

7. Carencia de un organismo transversal que coordine y regule la logística marítima-portuaria.

Varios de los participantes⁷ plantearon la necesidad de fomentar desde el Estado un ente público capaz de planificar, coordinar y regular los actores públicos y privados que intervienen en el comercio exterior chileno.

“(…) actualmente cada servicio tiene una visión institucional y defiende cada uno su visión, la Aduana como la Aduana, SAG como SAG, etcétera pero no hay una visión de Estado, no hay una visión globalizada de atención (…)”

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior Puerto Columbo)

“Hay otro tema que tiene que ver con los protocolos que se pueden usar, que creemos que debería haber un estándar nacional, o sea no podemos arrancar acá para que en Río Blanco me digan en Coquimbo están aplicando este sistema.”

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio)

II. SOLUCIONES PROPUESTAS

1. Construir un segundo acceso vial al puerto

⁷ Víctor Valenzuela, Asesor de comercio exterior del Puerto Columbo, Julio Rojas Jefe de Oficina del SAG, Fernando Gajardo, Gerente de concesiones del Puerto de San Antonio y Fernando Sat, Gerente de operaciones de Río Blanco.

Según Fernando Gajardo, gerente de concesiones del Puerto de San Antonio, la manera en que se debe mejorar la congestión vehicular que se produce al ingreso del sistema portuario es a través de la creación de un segundo acceso al puerto.

“(...) mejorar la infraestructura vial del acceso al puerto, necesitamos al menos un segundo acceso en el mediano o corto plazo.”

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio)

2. Construir un terminal ferroviario en el puerto

La construcción de un terminal ferroviario permitiría captar nuevos clientes y responder a lineamientos de políticas públicas que apuntan a incrementar la participación del modo ferroviario.

“Llegar a un 20 o 30% que es lo que nosotros estábamos deseando en los próximo 10 años sería fantástico y por eso es que acá aparece como el proyecto de mejoramiento infraestructura ferroviaria y ese proyecto cuando lo evaluamos socialmente, ese proyecto por si solo saca una rentabilidad sobre el 120% social”.

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio).

Sin embargo, esa solución si bien facilitaría el embarque del cobre tal como lo reconoció Priscila Lillo de Codelco, no afectaría a la carga hortofrutícola para la cual el transporte en camión presenta grandes ventajas por la minimización de los tiempos de espera (Fernando Sat, Río Blanco).

3. Regular los flujos de camiones que ingresan al puerto

Se considera que son los procesos anteriores al stacking que requieren en forma urgente una mayor eficiencia. Se señalan diversas soluciones que se enumeran a continuación:

- Mantener fuera de los terminales a los servicios de fiscalización

Es una solución que varios participantes mencionaron incluyendo al representante del SAG:

“(....) respecto a los servicios públicos, una solución (...) es que los servicios públicos deberían estar como en otros países avanzados, por ejemplo como nombraron aquí el caso de Australia, fuera de los terminales (...) El puerto como tal debería ser un flujo, pero no de que si va en la puerta o camino a la puerta, ‘no, devuélvete porque vas a inspección’, ‘ándate por allá porque te vas a ir a revisión’”.

Victor Valenzuela (Extraportuario Puerto Colombo)

“¿Cuál es la principal limitante de los terminales chilenos? El espacio físico, y nosotros estamos ocupando junto con la Aduana el espacio que podría ser utilizado de otra forma en beneficio directo de los terminales.”

Julio Rojas (SAG)

- Habilitar un parqueadero para los camiones no visados

“(...) el camionero tiende a tratar de hacer su pega lo más rápidamente posible, darle vueltas al camión, que es su lógica, porque ahí le entran las lucas, ahora, no necesariamente con orden. En (...) Estados Unidos o (...) Europa, el camión no puede entrar a cualquier horario, entra en los horarios regulados, un poco [como en la ZEAL].

Jorge Leyton (FEPASA).

- Facilitar el cambio de localización de los depósitos

“(...) hoy en día también ya existe como una migración de algunos depósitos que se están pidiendo (...) nosotros como empresa también vamos a atender en nuestras próximas licitaciones de concesiones en el

área del sector sur, privilegiar un tipo de carga que tenga más relación con los terminales. Con el tema de los depósitos es un tema importante que hay que abordarlo directamente, es un trabajo que estamos haciendo a través de la comunidad logística, porque ahí necesitan equipamientos, mejoras de conectividad, de comunicación, o que tú estás viendo del horario, hay un gran trabajo que hacer ahí”

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio).

- Mejorar el desempeño de los intermediarios transversales a las cadenas

Ese punto se focaliza hacia los agentes de aduana y los transportistas; son actores claves para la eficiencia de la cadena, por lo que se considera esencial buscar los medios para mejorar su desempeño. Se visualizan dos medios para ello: el diálogo con la cámara aduanera para incentivarla a mejorar la calificación de los agentes de aduana y facilitar al exportador los medios para que él pueda monitorear el desempeño de esos servicios en el puerto:

“(...) reiteradamente en COLSA hemos planteado que hay que fortalecer a los agentes de aduana con la calificación de los empleados de los agentes de aduana en base a competencia, ojalá encontrar la manera de incentivar la residencia o permanencia de los agentes de aduana en la zona”.

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior, extraportuario Puerto Columbo)

“(...) no estoy pidiendo que eliminemos al agente de aduana, lo que nosotros hemos sostenido [es] que es fundamental la participación de la cámara aduanera y de Anagena como ente rector de los agentes de aduana.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG)

- Acelerar la puesta en marcha de los sistemas integrados

“(...) una de las alternativas que se está viendo es (...) una integración de los servicios computacionales. Hace ya muchos años que Aduana y los distintos servicios públicos están gestionando un sistema que le llaman ventanilla única. SICEX... Ese es un avance que deberíamos aquí como una voz potente apoyar, en ese sentido y veo que está medio escondido, que de repente sale, que no sale”.

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior, extraportuario Puerto Columbo)

- Integrar a los operadores de la infraestructura vial y ferroviaria

“(...) más que la integración solamente de los sistemas computacionales que uno piensa que tienen que estar integrados los terminales y los servicios públicos es importante todo lo que es la conectividad hacia atrás: (...) la concesionaria de las rutas (...) los operadores ferroviarios (...) o sea que no quede en el Ministerio de Transportes sino que también al Ministerio de Obras Públicas a través del Departamento de concesiones que tiene que estar o sea tiene que ser parte de la integración que ellos tienen que proveer para los servicios, porque finalmente son los camiones que llegan al puerto, que transitan por su vía que pagan peaje que llegan acá al puerto (...).

Fernando Gajardo (Gerente de concesiones Puerto de San Antonio)

- Integrar al exportador en los sistemas de información

“(...) este conflicto lo vive el SAG en todas partes evidentemente excepto en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, ¿saben por qué? porque nosotros tenemos el famoso sistema Multipuerto donde tiene acceso el exportador y en Arturo Merino Benítez actúa la contraparte del SAG como exportador, no el agente de aduanas, entonces hay una comunicación directa entre el SAG y el exportador”.

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG)

- Introducir cambios normativos para que el puerto sea usuario directo del SAG

Una solución que están contemplando en conjunto con el concesionario es que sea el terminal y no el agente de Aduana quien solicite la habilitación del SAG.

“Nosotros en San Antonio, de hecho Carlos Gómez y el suscrito, hemos tenido muchas conversaciones y hemos planteado a la dirección del SAG que quién solicite el trabajo sea el terminal al SAG, o sea STI.”

Julio Rojas (Jefe de Oficina SAG).

4. Crear un organismo estatal para el comercio exterior

La creación de un organismo estatal transversal para el comercio exterior permitiría resolver gran parte de los problemas señalados, según lo destacó la gran mayoría de los participantes⁸.

“(…) un Ministerio del Mar, de una Subsecretaría de comercio exterior o (...) un SERNAC de comercio exterior que se preocupe de ver cuáles son las distintas fallas y ver como coordinar [los distintos actores de la cadena].”

Víctor Valenzuela (Asesor de comercio exterior Puerto Columbo)

Ese organismo debería tener competencia de regulación, en especial para evitar la formación de monopolios y conflictos de intereses como en el caso de los depósitos de contenedores.

“(…) ¿qué debería hacer el Estado? No permitir que el dueño o usuario del depósito sea un colindante de la naviera y que sea un ente tercero cualquiera.”

Fernando Sat (Gerente de operaciones, Río Blanco)

⁸ Víctor Valenzuela, Asesor de comercio exterior del Puerto Columbo, Julio Rojas Jefe de Oficina del SAG, Fernando Gajardo, Gerente de concesiones del Puerto de San Antonio y Fernando Sat, Gerente de operaciones de Río Blanco.