

Transcripción Focus Group Sistema portuario Coquimbo

Miércoles 28 de agosto 2013

Hora de inicio: 8:30

Hora de término: 10:30

Lugar: Hotel Santa Bárbara, La Serena.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): En realidad, primero que todo, les quiero agradecer la asistencia y la puntualidad y bueno, mi nombre es Susana Mayer para quienes no me conocen y voy a estar a cargo de esta moderación. Además con Sabah Zrari que es la gerenta de la consultora y Bernardita Spencer que va a ser nuestra asistente apoyándonos acá con las notas. Primero que todo les quiero comentar que yo soy ingeniero químico e ingeniero industrial con un magister en gestión ambiental, pero en el área del transporte he tenido ya 3 años en este aspecto, trabajos con puertos de Valparaíso y con transportistas de carga justamente desde Coquimbo a Linares, acá trabajamos con SAES, Callegari, Laraguibel, también en la zona de San Felipe con la gente de Asoducal, con los transportistas de Valparaíso, y finalmente ya nos pasamos ahí a la zona sur con San Fernando, Curicó, Talca y Linares con diferentes transportistas. Ya hemos visto todas, el aspecto de ellos conectado con el puerto, otra cosa es que en general nosotros estamos en esta sesión producto de las respuestas de las entrevistas que hicimos a la mayoría de ustedes, de ahí surgieron algunas barreras, algunos cuellos de botella como quieran llamarles, también ineficiencias.

Edgardo Gonzales: Edgardo Gonzales yo soy profesional de apoyo de la Seremi de Agricultura y valor ambiental sectorial.

Sabah Zrari: Yo soy Sabah Zrari, yo soy la gerenta de Observatorio y Prospectiva Limitada, la empresa consultora.

Esteban Ávila: Bueno, yo soy Esteban Ávila, yo soy el jefe comercial del puerto de Coquimbo y partimos este proyectos desde su evaluación, implementación hasta lo que es hoy día, así que humildemente ojalá podamos aportar con algo en relación a la visión del puerto en su desarrollo a los 20 años que vamos a estar acá.

Cristián Reckman: Bueno, buenos días yo soy Cristián Reckmann, soy gerente de planta de Rio Blanco.

Claudio Villalobos: Buenos días yo soy Claudio Villalobos, agente cuarta región de la empresa SAAM.

Susana Mayer: Gracias.

Robert Hanna: Buenos días, mi nombre es Robert Hanna, yo soy administrador del transporte de Ilzauspe para la cuarta región que abarca desde Taltal hasta San Bernardo. Bueno, conocemos bien lo que es el puerto de Coquimbo porque nosotros movemos más o menos 900 o 1000 toneladas diarias,¹eso es acá y en Ventana al revés, no usamos tanto el puerto pero de Codelco a Ventana, que es el Puerto, sacamos productos y bueno esperamos poder aportar al grupo.

Gabriel Araneda: Buenos días, mi nombre es Gabriel Araneda, vengo como profesional de apoyo del Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaría de Transportes.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Buenos días, perdón por la hora, ¿cómo están?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Donde tú creas que puedas y quieras sentarte.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Acá.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Vittorio, si te puedes presentar.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Qué te puedo decir? empresario de la zona, transportista. Vengo de una empresa que tiene 50 años, nos dedicamos a varios rubros del transporte. Siempre relacionado con el transporte y logística, bodegaje también. Existe transporte nacional, como retail, en supermercados, Líder, Unimarc, Totus, Homecenter, exportadoras también, como mi amigo acá al lado y ahí existen, el tema de la conversación creo que son los tiempos de viaje, o más allá que eso.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Las barreras en general.

¹No se entiende lo que dice el interlocutor.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Las barreras y si sé que, disculpe que hable del tema, sé que se ha tratado de trabajar con el TPC para mejorar los tiempos de llegada y es un tema, un tema entre nosotros, hablemos como participantes de las temáticas estas, el productor de carga, que sería el exportador en el caso si fuera hacia los puertos, es un tema de tipo de carga, fruta de exportaciones es algo muy delicado, me estoy metiendo en un tema, me estoy presentando, eso solamente.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Sí, ya vamos a tener tiempo para hablar del tema.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Discúlpame

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No hay problema, entonces, a todo esto por favor comiencen a tomar su desayuno.

Sabah Zrari (Observatorio y Prospectiva): A ver, rápidamente, como llegó más tarde Vittorio. Susana si puedes presentar las personas, o sea hay varios que tú ya conoces

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Hay varios que tú ya conoces.

Sabah Zrari (Observatorio y Prospectiva): A ver: Gabriel Araneda del Programa de Desarrollo logístico de la Subsecretaría de Transportes y los demás los conoces a todos, ¿no?

Edgardo Gonzales (Seremi de Agricultura): Edgardo de la Seremi de Agricultura.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¡Ah! ok, de la Seremi de Agricultura y del Ministerio de Transportes.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Parece que son los únicos que no conoces.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Euh... no.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Claudio Villalobos, de SAAM.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Ah, ya.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Esteban Ávila, de TPC.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): TPC, de acá de Coquimbo, ya.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Robert Hanna, de Ilzauspe

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Ilzauspe, ah bueno nosotros nos conocemos.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Con tu papá....

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Y Cristián Reckmann de Rio Blanco.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Sí, con Cristián también nos conocemos.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Bueno como lo indica la invitación, estamos trabajando en conjunto con la Subsecretaría de Transportes en donde el objetivo es identificar y evaluar los cuellos de botella o barreras, también ineficiencias, en las 14 cadenas logísticas a nivel nacional, pero, como les comentaba en 8 puertos de Chile, no todos los puertos, entre ellos tenemos nuestro puerto de Coquimbo. Ahora, en Coquimbo se eligieron 2 cadenas: la fruta a granel y el cobre, ¿Cómo se llegó a ello? Principalmente por diferentes criterios, viendo el impacto que tenían en diferentes épocas durante el año, valor FOB, diferentes criterios, ahora uno de los objetivos específicos de este focus en realidad es determinar estas ineficiencias, nosotros las hemos levantado durante estas entrevistas y las vamos a exponer pero también queremos validarlas con ustedes, porque si bien es cierto que son ineficiencias o barreras que hemos visto desde uno a uno y ahora es el momento de juntarnos todos, esa es la idea. Nosotros hemos entrevistado, como ustedes se darán cuenta, no solamente al sector privado, sino que también al sector público. Buenos días.

[Risas].

Rafael Velázquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Buenos días, Rafael Velázquez de Aduana.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Siéntese, ahí donde quiera.

Rafael Velázquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Hola, buenos días, disculpen.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Entonces, como les comentaba, las entrevistas han sido al sector público y al sector privado. Ahora, nosotros tenemos que recordar que el objetivo de este focus es, justamente, ver que estas barreras que nosotros identificamos sean validadas por ustedes, y aparte de eso ver el efecto que tiene en los costos o sobre costos, porque una cosa es tener la barrera e identificarla y la otra es ver el

cómo nos afecta en el valor final del producto. También cabe recordar que todas las opiniones que ustedes emitan van a ser bien recibidas, no se trata de que nosotros comencemos a pelear, cada cual tiene su visión y su punto de vista ¿ya?, no hay opiniones ni buenas ni malas en verdad, los resultados de esta reunión van a ser público, porque esto, como les decía, es un estudio de la Subsecretaría de Transportes el cual va a tener un informe final que va a ser público, ahora también queríamos saber desde ya si hay algún opinión o algo que usted quiere decir quiero que no salga mi nombre en esta opinión, por favor nos comentan. También como última cosa, comenzaremos con una conversación a partir de una presentación que va a resumir lo que les acabo de comentar, si tienen alguna pregunta en este momento, se me quiere reiniciar mi computador así que a cada rato va a salir que se va a reiniciar.

Usted llegó recién, nosotros tenemos aquí a don Edgardo Gonzales representante del Seremi de Agricultura, a don Vittorio Callegari transportista, Sabah Zrari, gerenta de la consultora, Esteban Ávila de TPC, Cristián Reckmann de Rio Blanco, Claudio Villalobos de SAAM, don Robert Hanna de Ilzauspe, transporte Ilzauspe y por último Gabriel Araneda del Ministerio de Transportes. Yo, que lo invité, Susana Mayer. Y Bernardita, que es nuestra asistente que ahora se paró. ¿Alguna consulta?

Varios actores: No.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Comenzamos. Como les comenté nosotros vamos a evaluar estas barreras logísticas a nivel nacional, sin embargo como les decía nosotros vamos a ver un estudio de solo ciertos puertos que ya lo vamos a ver, identificar estas barreras a partir de lo que ustedes emanaron de las entrevistas que les hicimos en su momento.

Ustedes en este momento son factor clave para el desarrollo del proyecto, porque son los expertos en cada una de las materias. Ahora lo que tenemos que hacer es proponer, analizar lo que nosotros levantamos y tal vez, ojalá pudiera salir algo que nos diga cómo eliminar o reducir esas brechas o barreras que hemos identificado. Los puertos en estudio: puerto Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, el PTLA también, Biobío con Lirquen Coronel y San Vicente y finalmente Punta Arenas, así que como verán es casi todo cierto, ahora nosotros tenemos acá los diferentes actores, tanto los clientes, gestión documental, organismos fiscalizadores, la manipulación física de carga, en realidad todo son importantes porque sin uno de ellos la cadena no se lleva a cabo, entre los clientes tenemos el exportador y el importador, gestión documental ya los conocemos, los agentes de aduana, agentes de naves, embarcadores y forwarder en el caso de que así se requiera, en la manipulación física de carga tenemos depósito de contenedores, sabemos que no está en este sector, pero en los otros puertos si está, almacén extraportuario, empresas de

transporte, esa sí están en toda la cadena y son parte muy esencial de nuestra cadena, de todas las cadenas que nosotros vemos. Los terminales portuarios, zonas de extensión, las empresas navieras y de muellaje, también en los organismos fiscalizadores, los servicios de Aduana, agrícola y ganadero, de salud, SERNAPESCA y DIRECTEMAR. En cada una de las zonas que nosotros hemos analizado, hemos entrevistado a cada una de estas entidades según corresponda al producto que en ese momento está efecto al puerto en cuestión.

Entre las cadenas y las industrias, tenemos en la industria hortofrutícola la uva, en este caso ¿cierto? la uva que se carga aquí en forma fraccionada mayoritariamente, después me corrigen. La minería, el cobre, que sale como decían por Coquimbo. No estamos viendo los puertos privados. Coquimbo y en nuestro caso también San Antonio y Valparaíso, la industria textil el producto es la lana y ese lo vemos en la zona de Magallanes específicamente. En la industria alimentaria y en licores, el vino que sale por la quinta región específicamente, San Antonio y Valparaíso. carne y salmón: Magallanes. Y en la industria forestal, tenemos la celulosa, molduras y papel que es por la región del Biobío. Ahora, nosotros tenemos acá la cadena y esta cadena nosotros la podemos ver desde dos aspectos, desde el aspecto del importador y del exportador, con la zona de la parte de carga y con la zona que es la parte documental basado en los fiscalizadores de por medio, tanto en la exportación como en la importación....²

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Buenas.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Don Miguel Zuvic, ¿cómo está?

³

Miguel Zuvic (Gerente EPCO): Mi invitación decía a las 9, por si aca.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Huy!

Miguel Zuvic (Gerente EPCO): Les pido disculpas, pero...

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No se preocupe. ¿Cómo está?

Miguel Zuvic (Gerente EPCO): Bien ¿y tú?, un gusto.

²Entra Miguel Zuvic.

³Saludos entre todos

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Sí, un gusto. Bueno, como les decía, están cada uno de los actores incorporados de acuerdo al movimiento físico o documental. La agente de aduana que están insertos en ambas partes, obviamente tanto de la importación como de la exportación. Finalmente al llegar al embarque y desembarque dependiendo del destino, en este caso estamos en exporta.

La uva, como sub proceso, tenemos la citación de carga, coordinación, transporte *thermo* para el carguío, bodega de exportación, carguío del camión y entrega de la documentación al conductor, el transporte por carretera. Es toda la cadena. La tramitación en SAG y Aduana, estacionamiento en espera de embarque y finalmente el embarque. Ahí nosotros tenemos nuestro puerto.

El cobre también con sus sub procesos, coordinación de transporte para el carguío bodega del exportador, carguío del camión y entrega de documentación en la bodega del exportador, transporte por carretera, ingreso a puerto, acopio en bodega de puerto en el caso de TPC, preparación de porteo para embarque, y embarque. Ahí tenemos, ¿cierto?. Una visión de las cadenas. Ahora, en Coquimbo que nosotros hemos levantado entre algunas, porque aquí después vamos a seguir trabajando en esto, determinamos que hay mucha congestión vial. La comunicación con los actores es también algo que tiene sus debilidades. Los tiempos de espera en cada una de las etapas en que se encuentra, ¿cierto?, ya sea la uva especialmente, porque tengo que reconocer que del cobre todavía no hemos tenido toda la información que requerimos para el estudio. Competir con otras cadenas en el caso de la uva, del cobre, de los cruceros, carga del proyecto que es lo que se va a ver que acabamos de comentar en este. Errores en lo que es la documentación, en la emisión de la documentación que también eso afecta a los tiempos de espera. Y aquí tenemos nuestra logística, cierto?, aquellos que vienen de Copiapó por la ruta 5, Vicuña, la 41, 43, Ovalle y finalmente aquí tenemos la Cantera. Y llegar hasta Coquimbo con todas las... ustedes ya saben, toda la congestión vial que podemos encontrar, especialmente en algunas fechas. En estas fechas en realidad se ve como bastante más liviano. Yo creo que pocas veces he venido en esta fecha.

Entonces, la idea es ¿cómo afectan las barreras que nosotros hemos identificado en la estructura de costos? porque para allá va identificado esto, que tratemos de bajar estos costos en lo posible, a lo mejor haciendo una gestión mínima que afecta a estos valores. ¿Es posible bajar los costos dando soluciones a los cuellos de botella identificados? porque a lo mejor de plano no es posible o a lo mejor ahora en el corto plazo. Y, finalmente ¿cuáles son estas perspectivas de evolución que nosotros hemos visto a través de las entrevistas? o ¿qué podemos visualizar hoy día? Bueno, en general, nosotros ahora vamos a hacer estos comentarios y observaciones a través de una planilla que hemos preparado.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Miguel, antes de que tú llegaras nos habíamos presentado. Yo creo que conoces a varios. Entonces, Gabriel Araneda del Ministerio de Transportes, nos viene a visitar de Santiago. El señor Robert Hanna de transportes Ilzauspe. Don Rafael de Aduana. Claudio Villalobos de SAAM. Cristián Reckmann de Rio Blanco. Esteban Ávila de TPC. Sabah Zrari que la conoces ya, de nuestra consultora. Don Vittorio Callegari de Transportes Callegari. Y finalmente, Edgardo Gonzales del Seremi de Agricultura.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Miguel Zuvic, gerente empresa portuaria de Coquimbo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Así que...

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Aquí nos vemos con el concesionario, somos amigos.

[Risas].

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Bueno, nosotros si ustedes... porque yo les decía que el computador me dice que tengo que actualizarlo y yo no quiero. Entre las actividades que nosotros vimos a través de las entrevistas, vimos varios puntos que se repitieron en las entrevistas con los diferentes actores. Entre ellos que es en el proceso de la fruta, que vamos a analizar específicamente el instructivo al exportador que se ven errores en la documentación enviada. Ahora ese punto.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Disculpa ¿puedo hacer un comentario antes de entrar al detalle?, puedo observar que vamos a conversar en relación a la fruta y al cobre. Creo que falta un tipo de carga, que precisamente no vamos a conversar porque la barrera de ingreso es tan alta en términos de costo, que hoy en día no se exporta ni se importa por el puerto de Coquimbo que hace alusión a los contenedores, contenedor en carga *dry*. Principalmente yo creo que los costos de entrada de esa carga son tan altos que por eso no se hace. Entonces me gustaría tocar el tema, porque nosotros podemos tirar hartas ideas en relación a la fruta y el cobre y bajar los costos posiblemente. Pero hay otro tema, que son los contenedores, que hoy en día los costos son tan altos que entonces no es posible sacarlos.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva) Por supuesto.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Ahora, si usted me pregunta a mi porqué son los costos tan altos hoy día, es básicamente porque no existe un servicio de línea regular a través de Coquimbo. Porque un servicio de línea sí existe en Valparaíso y

San Antonio, que en la cual son buques que tienen una frecuencia semanal con todo tipo de destino. Hoy en día en Coquimbo no existe, y no es por la falta de voluntad ni de los exportadores ni del concesionario. Pasa porque un servicio de línea pide la reserva de sitio. Dice: yo voy a pasar todos los martes al segundo turno y él tiene que tener reservado el sitio todos los martes al segundo. Hoy en día por la congestión del puerto, y como mis clientes son mineros y no son servicios de líneas, por un tema de alcance comercial no estamos dispuestos a otorgar una ventana. Porque mi principal cliente que son TECK o la fruta, son buques que son *chapster charter*, que son taxi, no requieren de una reserva de espacio. Entonces, si yo otorgo una ventana estoy en desmedro de mis principales clientes. Pero ¿qué va a pasar ahora con el proyecto del sitio 3?: expansión del puerto, vamos a ubicar todo lo que son los graneles a los principales clientes al sitio 3, quedamos con el sitio 1 y 2 desocupados. Entonces, cuando eso pase, el puerto Coquimbo está dispuesto por un tema comercial a otorgar ventanas dentro del sitio 1 y 2, y una vez que eso pase hay que encontrar un servicio con las características adecuadas, con los calados adecuados que sean capaces de llevarse un volumen de contenedores que en la zona existe. Lo que se hace es un flete terrestre.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Yo quería hacerte un alcance con respecto a lo mismo. La verdad es que, desde el punto de vista de nosotros los exportadores de fruta, que solo centrarse en la uva, no sé si es lo más adecuado. Porque la verdad es que la uva de mesa quizás sea el producto que menos costos nos genera en este aspecto, porque tenemos el puerto cerca y tenemos una logística que es bastante más manejada porque es local. Los camiones Termos con los que trabajamos en la época, son contratados en la zona y se mueven bajo una logística súper dinámica. Es muy distinto cuando tenemos que mandar fruta a Valparaíso y San Antonio. Ahí sí que tenemos barreras logísticas.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Ahí esa fruta tú la mandas vía contenedor, ¿cierto?. Que ahí llegamos justamente al punto que es crucial.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Ahí llegamos justamente al punto importante para nosotros en la zona. De partida la uva de mesa, si bien es un mentor súper importante, tampoco es relevante acá en esta región. Hay cítricos, hay paltas, hay granadas. Se ha diversificado la oferta frutícola y hay un movimiento en una temporada que es contraria a la de la uva. Entonces además le da al puerto la posibilidad de extender su funcionamiento, de trabajar con una economía de escala por mantener equipos todo el año con una dinámica más o menos estable. Es un tema súper importante de atacar, podemos arreglar el otro claramente, si igual tiene avances, pero ahí tiene una relevancia fundamental.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Ahí es de todas maneras lo que es el entorno. Porque todo lo que es originario de la zona, de no ser granel como el fraccionado, tiene que irse a otros puertos que puedan dar esa opción, como ustedes acaban de decir.

Gabriel Araneda (Ministerio de Transportes): Yo siento que esto es como una introducción de contenedores. No sé si volvamos sobre el tema en algún momento, así que aprovecho de hacer la pregunta: ¿han pensado algún tipo de tecnología para mover contenedores?

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Mira, primero es necesario entender que el cuello de botella no es el calado del puerto ni la falta de grúas de tierra, porque existen servicios que son sin mayor horario o de menor escala y son buques de menor profundidad, eso en el mercado está. El verdadero cuello de botella es la asignación de sitio. Ahora, respondiendo la pregunta de si está esto dentro de nuestros planes poner una grúa de tierra, la verdad es que no está en la carpeta de inversiones hoy en día. Nosotros estamos haciendo todos nuestros esfuerzos en cumplir lo prometido en el contrato de concesión. La empresa portuaria, en crear el tercer sitio hacia los gráneles, eso estará habilitado el 2015 primer semestre. Y una vez que nosotros terminemos la construcción del sitio tres vamos a ver las barreras que son: el tema de la reserva de sitio, vamos a explorar el servicio de línea. Y cuando lleguemos al límite de ver... oye, para poner un buque más grande necesitamos hacer un dragado o grúas de tierra lo vamos a seguramente hacer. Y una de las gracias que tiene el contrato de concesión es precisamente esa, que da más una cláusula que tú puedes extender el periodo de concesión si tú haces una inversión razonablemente alta, con pre acuerdo con la empresa portuaria.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Alguna opinión Vittorio?

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Yo estoy escuchando.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Antes de ver todo esto, tenemos un cuello de botella pero grandísimo que es la entrada al puerto de Coquimbo. Y eso, solución no la han dado todavía. Iban a hacer una entrada por atrás, por la Pampilla que le llaman, pero eso hasta el momento no. Ese es un cuello de botella que se va a venir ahora, en esta temporada muy muy grande. Nosotros lo hemos sacado en tiempo, que la diferencia de tiempo es una hora 20 minutos por camión.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Una hora veinte desde dónde?

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Desde el puente, desde el cruce de la

cantera hasta el ingreso al puerto, hasta la romana. Una hora veinte.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Eso es?

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): En la temporada.⁴

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Eso es como lo máximo? O...⁵

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): No, el promedio.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Al respecto, hay un estudio de inversión desarrollado por vialidad que se espera licitar el 2015. Consiste en lo siguiente: en el fondo los camiones que bajan por la cantera, el cuello de botella se reduce por los camiones que tienen que volver a la ruta 5. Aquí se construye una carretera y se construyen dos puentes adicionales, y a la vez se perfora el paso ferroviario que hay con dos puntos a la carretera, y se sale a ese semáforo que está en la ruta 5. Por lo tanto, los camiones van a pasar por la cantera y entran directamente al 25 de mayo sin tocar la B5, a través de dos puentes y una nueva perforación en el paso ferroviario. Eso va a ser expedito, y junto con eso, eso va a ser sobre la entrada. Y la salida va a estar por Santa Ester, que es la calle paralela al 5 de mayo. Y ese semáforo que está al entrar a la Av. Suecia también desaparece. Porque se va hacia el otro extremo. Eso va a quedar expedito para el 2015. Junto con eso está en licitación del nudo vial de ⁶, que es un tema que se posterga para el 2014, también va a traer servicio al puerto, al menos todo lo que tenga que ver con la salida y entrada al sur. Y eso está diseñado para las cargas voluminosas. Esa va a ser una solución buena, pero no como la que se pensaba de la Pampilla. Esa es a escala mayor.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Eso salva. Ahora que es lo que me preocupa: ahora estamos hablando de la fruta, estamos hablando del cobre, pero no hemos hablado del fierro. Y si empezamos a tomar los tonelajes que están ingresando al puerto hoy día y lo llevamos a seis meses más.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Esteban Ávila. En relación a medidas de mitigación y medidas definitivas de acceso, la medida definitiva es seguramente la que

⁴Continúan una serie de conversaciones entre los participantes.

⁵No continúa hablando.

⁶No se reconoce el nombre del nudo vial.

pone Miguel que se está pensando a nivel macro de la región con ingresos al puerto. Ahora como medidas de mitigación, por lo pronto, nosotros estamos en conversaciones con la municipalidad para tomar ciertas medidas, ¿cómo cuáles? por ejemplo, cambiar la dirección de acceso al puerto. Hay calles que tienen mucho tránsito. Para hacerlo más expedito, a cambio de otra vía que tendríamos que hacer una entrada y una salida, otro tema que es cuello de botella hoy día, que también nosotros estamos remitiéndolo y haciéndole un requerimiento al alcalde, es el tema de los estacionamientos que están al costado del mar. Si bien es cierto que es una doble vía la que llega al puerto, el hecho que se estacionen autos es una vía y media y para camiones es solamente una. Por lo tanto que pasa en la fruta, como son muchos camiones, se transforma en una sola vía. Eso es un tema que ya está en conversaciones y es un tema que esperamos que esté listo para este verano porque la concesión también cree que eso es un cuello de botella importante. Ahora, seguramente la solución definitiva vendrá de la mano con el proyecto que nos pareció bien. Ahora, en relación a los volúmenes de fierro o cobre- a ver, si uno lo analiza- lo que va a ser más relevante va a ser el cobre. Con la entrada del proyecto minero de Caserones, hoy día TECK que mueve 300.000 350.000 al año, Punitaki que es otro cliente son 80.000, pero Caserones solo son 500.000. Caserones, cuando evaluó la opción de entrar a Coquimbo, hizo un estudio de impacto vial para desde la entrada de La Serena hasta Coquimbo y eso, entiendo yo que, lo presentaron dentro de la evaluación ambiental.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Sí, y ellos consideraron en ese estudio, que se lo hizo una consultora, que ellos iban a impactar en un 2%.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Y ese era el número que yo...

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): A todo esto, quería decirle que se disculpa Raúl Molina, porque su avión está en Antofagasta y su avión llegaba hoy día a las 12 del día. Por eso que no está con nosotros.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): ¡Qué fome!. Porque él nos podría haber aclarado un poco sobre el estudio vial, que era en relación precisamente del flujo de camiones desde la entrada de la Serena hasta el Puerto de Coquimbo. Y no me acuerdo bien, pero era 2% sobre la totalidad.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Claudio Villalobos. Con toda esta idea, la posibilidad de un antepuerto ya no se ha visto. Porque estamos viendo que está entrando en operaciones Caserones, está entrando Teck, está Punitaki, esta también todo lo relacionado con Trafigura. Entonces el volumen que está adquiriendo el Puerto de Coquimbo relacionado con la parte minera es enorme. Entonces, está creciendo bastante fuerte y nos

vamos a encontrar con un periodo próximamente en la temporada de la fruta que viene, donde va a estar Teck ya embarcando, viene Caserones y va a tener todo un tramo importante en la parte de fruta. Entonces ese tema del antepuerto es sumamente importante a analizar dentro de la primera prioridad.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): En ese tema del flujo, TPC hizo una cosa muy buena, dio prioridades. Por ejemplo: Teck en los camiones, como son más rápidos le dieron prioridad en la pasada a la romana. Que ese es otro tema que hay que ver después. Entonces, si hay un camión de fruta le da la pasada al metalero, porque el metalero se demora exactamente tres minutos y medio en pasar, y el de la fruta entre que entrega el papeleo y toda la cosa son 20 minutos, en la entrada. Entonces eso ha andado muy bien, realmente muy bien, que ha ahorrado tiempo en el tráfico exterior.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Complementándolo, Cristián. Los caminos de mineral a diferencia de los de la fruta, quizás alguien me corrija, es más homogéneo, o sea el camión de adelante y el camión de atrás son iguales. En cambio la fruta, el camión de adelante a veces es de un cliente y el de atrás es de otro cliente. Por lo tanto el orden de embarque, y la secuencia del embarque que va asociada al cliente que compró un espacio en el buque. Por lo tanto ¿qué pasa con la fruta? No saco nada con que todos los camiones lleguen, porque probablemente el primer camión sea el último en embarcarse, y yo recibo al camión y oye donde lo dejo, al fondo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Para eso ¿tú vez alguna solución?

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Ahí quiero llegar, lo que decía Villalobos en el sentido de un antepuerto, pero no un antepuerto por el sistema aduanero sino simplemente como parqueadero de camiones y que ordene los camiones. Porque en la fruta pasa que llega el contenedor y el contenedor *reefer* entra arriba. Porque llega el buque hay que desembarcar los contenedores embarcar los pallets subir contenedores y al final va el contenedor *reefer*. En cambio, si me llega un contenedor *reefer* es el último que tengo que subir. Entonces ¿cómo remediar ese tema?, yo sé que es complicado hacerlo por el lado de los exportadores porque también es difícil estimar, si la carga viene de Valparaíso claro tiene que embarcar en el barco y no quiere esperar dos horas en Valparaíso o un día, tiene que ser lo antes posible. Lo que estamos evaluando nosotros es instaurar un parqueadero de camiones, en el cual nosotros podamos regular el flujo de camiones y llamar a los camiones que corresponden a la secuencia de embarque.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Claro, porque eso tiene que ver con la estiva.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Exactamente, tiene muchas variables. O sea, no saco nada con recibir un camión que es el último en embarcarse y ¿qué hago? ¿Lo dejo de la puerta para afuera? y si lo dejo adentro del puerto

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Tú tienes esa experiencia

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Bueno, yo quería también plantear, Cristián. Si vamos a ir en orden o vamos a conversar. Yo diría que en ese aspecto, la vivencia que tenemos nosotros como planta -y tal vez ahí los agentes embarcadores me puedan corregir o tengan una opinión diferente- se nota una cierta desorganización y esa desorganización, que lo he conversado con distinta gente, tiene un arraigo histórico de incumplimiento, tal vez por ambos lados. Porque ya yo creo que a la altura de lo que estamos trabajando, ahora a nivel de gestión en lo que se ha avanzado yo creo que necesitamos. Sin embargo se mantiene una costumbre de decir yo quiero asegurar la carga porque no quiero perder un minuto, quiero tener toda mi carga disponible para manejar mi carga a mi pinta digamos. Y a nosotros nos pasa que nosotros conversamos con nuestros colegas de las otras plantas y nos citan a todos a la misma hora y somos millones, una cantidad gigante que tienen una cantidad enorme de trámites, que tienen que pasar por etapas de revisión etc. Y que por otro lado no tienen la misma, y que esto está claro de antemano, no tienen la misma secuencia de carga. Entonces claro cuando uno reclama, y le dicen claro que las plantas no cumplen. Entonces yo te cito a ti a las 10 y al otro a la 1, si a las 11 30 me quedo sin carga y ¿qué hago? Está bien, es entendible, pero ese es un punto real que hay que tratar.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): De hecho, ahí tenemos la comunicación entre los actores, y que es una barrera que nosotros vimos que tal vez es una ineficiencia, el hecho de que acá en el sistema no tienen una herramienta común

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): No hay un agentamiento, no hay una plataforma, o por lo menos no se ocupa. A ver, llega una programación naviera, hay una programación, pero no hay una programación de secuencia de carga dentro de la misma nave.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Si, Vittorio.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Hola, Vittorio. Cristián yo comparto en todo lo que dices tú, lo apoyo. Pero somos todos parte del problema, no quiero hablar de tu caso. Quiero hablar de, está la parte minera, está la parte hortofrutícola -digamos uva, granado- no sale por acá los cítricos, pero bueno si sale la uva allá. Minería es ya un solo producto, un

solo cliente, un solo barco y una bodega y una sola forma de descargar y se levanta la tolva tres minutos, eso no es tema. Yo creo que sería tema, por dar un caso, Caserones son un 2% de impacto vial es por un tema de que son 70 camiones diarios, si sacaran la cuenta que pasan 2000 vehículos hora por la rotonda de La Serena, así que 70 no es nada. Lo que pasa en la fruta es que tienen problemas, disculpa ¿ah?, vienen problemas de alguna parte comercial, porque los ejecutivos comerciales, disculpa ¿ah?, nuevamente que me meta en lo que no me corresponde. Yo transporte de aquí a allá. Citan sus camiones a acarrear a las 10 de la mañana y los cargan a las 11 empiezan, porque el SAG no llegó, porque estaba citado a las 8 y llegó a las⁷, o porque la fruta no estaba lista. Porque es un producto perecible, y al serlo tiene que ser todo rápido. Entonces no alcanzan a enfriarlo en la noche, bueno. El comercial está colocando o no colocando fruta para ir a Filadelfia, y dispara la última orden y el embarque ya está. Entonces a lo que podríamos hacer para mejorar esto es ser Ingleses. El que perdió, perdió. Y que el puerto presente una hora, y le dices a todos los exportadores citación al primer turno. Y si tengo, o sea, que la primera fruta que llega a Estados Unidos es la primera fruta que se vende, y si no alcanzas a meterla en ese barco tienes que meterla en el otro. Entonces, ahí hay unos dólares de diferencia. Incluso después llegan las exportadoras, porque esto se vuelve una feria con mucho respecto al rubro. Porque hay que meter la fruta en la última bodega de arriba. La última que echan es la primera que sacan. Entonces eso tiene un valor. Entonces se empiezan a manejar con los agentes de aduana, con los embarcadores, con los estibadores, el compadre, el amigo, el tío y esta atochado el puerto. Y es lo que dices tú que hay que tener ante puerto. Entonces, si fuéramos Ingleses, se corta un día antes se cierra el barco. Si se cerrara el barco, perdón cuando hacen los impo, importaciones en Valparaíso, a mí me citan el camión a las 10:53 al costado de nave, sorry. A las 10:53, a las 10:58 y así a las 11. Y los camiones todos en fila y están sacando justo tu contenedor, que viene de Asia y va a Perú, a la Serena. Si fuéramos ingleses en el expo solucionaríamos

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Bueno, primero hay que partir de la base que no somos ingleses, o sea eso es⁸

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Pero para solucionarlo⁹

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Ahora, lo que yo sí creo es que hay

⁷No continúa con la hora que va a decir

⁸Interrumpe el siguiente actor.

⁹Interrumpe el siguiente actor.

herramientas que se pueden ir desarrollando para esto. Plataformas de comunicación se pueden ir desarrollando, incentivos de números, a lo mejor de tarifa. Tal vez mi empresa no va a estar disponible, pero estamos discutiendo para tratar de mejorar. Yo creo que es un tema por lo menos para analizar. Yo lo veo desde mi punto de vista, desde que empecé a trabajar en este manejo de gestión logística de exportación, que son ya como 15 años, el escenario era completamente diferente. Efectivamente habían incumplimientos, pero ese tema ya no es así. Por lo menos en un gran porcentaje de las empresas con las que comparto y que continuamente converso, no es así. Estamos sometidos a una serie de regulaciones, incluso comentarios. También el SAG tiene sus exigencias, entonces yo creo que dar el paso hacia el agendamiento más razonable y mejor analizado, con más compromiso se puede. Ahora, que no va a ser el 100% por supuesto, pero que tampoco sea cero. O sea, oye, vamos con un 50% de la carga coordinada, y el resto está bien que sea un poco improvisado o estará sometido al dinamismo que tiene este negocio, que es de perecibles como tú dices, que tiene temas comerciales de por medio que hay un tira y afloja también. Pero en este minuto tenemos cero, cero organización, no hay.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Yo también apoyo lo que dice Cristián, y lo que dice Vittorio, en especial, porque yo creo, que estamos en un punto de quiebre. En el sentido de que el puerto, principalmente su historia estaba muy enfocado en lo que era la fruta. Desde el año 84, 85 ya que empezó el tema de la fruta. Este puerto siempre ha sido, en nivel marítimo portuario, se ve como un terminal que era especializado en fruta. Y después, durante el resto del año, el puerto tenía entre comillas una carga específica, por la necesidad de crecer y con todo el dinamismo económico que tiene la región. Hoy tenemos que hay un momento que es crucial. por eso yo creo que es un momento VIP en torno a tener un cambio fundamental. Se tienen que realizar algunas gestiones para poder generar este quiebre de impacto permanente. Así tiene que ser, porque todo lo que dice Cristián es cierto, o sea la parte de la fruta se manejaba muy amigablemente el transportista entraba, llegaba al puerto, la agencias navieras y de embarque gestionaban cual entraba primero y cual no. Entonces hay que hacer algo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Don Rafael ¿qué nos pude decir?

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): La visión que tenemos nosotros como aduana, la verdad, es que como dice Claudio. Uno ve que el principal problema, yo diría, que es que el puerto se atoché. Se produce una pila de camiones para ingresar al puerto y el tránsito. Nosotros como aduana estamos trabajado en ese aspecto, una de las cosas que hemos hecho, por ejemplo, que ya no tenemos un camión de fruta que se para en la puerta para entregarnos la guía a nosotros. Eso lo modificamos a partir de esta temporada, ya los camiones de la fruta no paran- Por lo tanto, nosotros no somos el cuello

de botella. No ponemos problemas, primero, segundo viene el proyecto Caserones. Ya lo conversamos nosotros con Rodrigo nuestro gerente, nuestro directo regional, y acordamos que nosotros como aduana vamos a funcionar las 24 horas para que los camiones puedan ingresar las 24 horas del día. Hoy día no lo hacemos, porque tenemos funcionarios hasta las 23 horas para ingreso de camiones de concentrado cobre. Y cuando hay nave, bueno, trabajamos toda la noche. A contar del próximo año ¿no cierto? estamos también viendo para ampliar el presupuesto para tener un funcionario toda la noche trabajando. Para el ingreso de camiones, camiones de concentrado de cobre o quienes lo necesiten por ahí.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Eso es bueno.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Por ejemplo, la visión que nosotros tenemos, o personalmente la que tengo yo digamos, es que efectivamente existe una desorganización. O sea, yo creo que, porque nosotros como controlábamos las guías, de repente te llegaban camiones que traían guías para barcos que llegaban en dos días más. O de repente llegaba un camión para un barco que llegaba el día siguiente. Entonces como no hay tanto espacio los camiones son grandes, se atochan. En un momento determinado los camiones que tienen que entrar en el buque que está trabajando no tienen espacio. Y yo les digo una cosa, eso es una verdadera selva. Incluso entrábamos a la oficina antigua del puerto, estacionábamos nuestros vehículos a la orilla del¹⁰, teníamos que estar poco menos que cuidándolos, a mí me chocaron el auto, porque en el fondo era una selva. O sea todo el mundo trata de meterse a la oficina del SAG. Entonces eso, yo estoy muy de acuerdo con ustedes. Si los requieren a las 10 de la mañana, que los camiones estén a las 9, ¿cierto? y se van organizando, Porque el camión va a estar tres días ¿porque el camión va a embarcar el tercer día y va a llegar el primer día?. Entonces esa es la visión que nosotros como aduana tenemos, y la facilidad que nosotros queremos dar. Ahora hay una cosa que es súper importante, que es el tema el Servicio Agrícola. Yo no tengo nada con el Servicio Agrícola, son muy amigos de nosotros. Yo te quiero contar una cosa, hace dos semanas atrás se nos adelantó una nave, y era de concentrado de cobre y a mí me llaman a mi casa, para solucionar un problema. Yo no soy el director, soy el director sub rogante. Y nosotros como aduana tenemos que solucionar el problema, porque sabemos el costos que una nave este sin trabar 12 horas. Sin embargo, nosotros sabemos que en el caso de la fruta puede estar citado a las 10 de la mañana y el barco se adelanta a las 3 de la mañana, y el SAG no va a llegar, a diferencia de nosotros que sí tenemos que llegar. No sé cómo se podrá solucionar. Nosotros estamos dispuestos a solucionarlo, pero que los otros servicios también estén

¹⁰ No se entiende lo que dice el interlocutor.

dispuestos. Entonces nosotros de repente vemos, muchas veces ¹¹

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Si somos la piedra de tope, vamos a solucionar el problema. Me da lo mismo que sean las 2 de la mañana, las 3 de la mañana. Nosotros queremos facilitar todo. Porque sabemos, de hecho ya lo conversamos que el próximo año ¹²

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Bueno, acá tenemos a Edgardo que va a hablar.

¹³

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Ya que te están tirando piedras, (se refiera a Edgardo) no es mi rubro, pero si el de Cristián y yo sé que él debe estar ansioso por decir...

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Exactamente.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Qué sucede? ¿por qué tan costoso es poner para las mandarinas que hay que mandar a Valparaíso que hay que mandar 5 cargas a Valparaíso, como se llama la...?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): El sitio USDA.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Qué costo tiene un USDA? ¿Es una oficina?

Edgardo Gonzales (Seremi de Agricultura): Ese ya es otro tema.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¿Sabes lo que pasa? que lamentablemente, en ese aspecto, el sitio USDA debe ser planteado por privados. No hay una opción.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Podría ser que Rio Blanco hiciera un USDA para la región?

¹¹No se entiende lo que dice el interlocutor.

¹² Conversaciones entre los participantes.

¹³ Conversaciones entre los participantes.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Créeme que yo llevo 3 años...

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Tienes la propuesta?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Llevo 3 años, con los colegas de la zona, para llevar adelante el proyecto de implementar el sitio USDA en la región, que nos evitaría enviar las muestras a Valparaíso. Porque nosotros tenemos que mandar las muestras de cítricos, granadas, paltas, chirimoyas, todo eso a Valparaíso. Esperar que vuelvan y ahí recién estamos habilitados para...

Edgardo Gonzales (Seremi de Agricultura): Nosotros lo escuchamos en una reuniones y no hay presupuesto de parte del SAG para hacer eso.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): No, yo creo que estas equivocado. Ten cuidado. El director regional, con el cual yo soy bien amigo, con el que hemos estado impulsando este tema, él ha sido uno de los impulsores de este tema, tiene toda la disposición y los recursos. Presupuestó ya para este año 2013 había presupuestado recursos, y para el año 2014 también ya los presupuestó. El punto es que el USDA también tiene su tema-El USDA es un mecanismo internacional que tiene sus propias normas, y hubo hartó tiempo en que ellos no quisieron dar ni si quiera una vuelta a este tema, dado que tuvieron malas experiencias en otras zonas, ¿ya? en las cuales se trató de hacer esto y no quedaron muy conforme. Después de la presión, nosotros estamos con una sequía, con un ciclo de sequía importante. Hemos tenido temas de costo súper fuertes, la mano de obra ha sido un tema relevante. Bueno, la competitividad la estamos perdiendo. Estamos haciéndonos daño nosotros mismos con estos temas. Entonces ya hay una conciencia un poco más a nivel gubernamental con este organismo, también de que ellos tienen que hacer el aporte, de que es importante para la zona. Nosotros pretendemos el 2015 tener el sitio implementado, o sea, estamos trabajando súper fuerte para eso. Lamentablemente, en los años anteriores tuvimos un par de inconvenientes que fueron, tal vez por poca previsión, a lo mejor se hizo el trabajo muy a la rápida, tuvimos muy poco tiempo para hacerlo. Y los lugares en los que teníamos ya definidos para hacer el sitio que el USDA tenía aprobado, por una u otra razón se fueron cayendo. Uno no quiso, después se dijo que si y después no quiso. El otro estaba en una situación económica muy complicada. Entonces al final, se cayó. Y ahora estamos buscando nuevamente, y yo creo que con la SOEX estamos trabajando, estamos trabajando con el SAG. De hecho tenemos una mesa, tu tenís que saber más que yo, la generó Diego. Una mesa de trabajo público civil, y que está llevando este tema Y también lo que estamos haciendo con TPC, que también estamos trabajando para estudiar si la carga de cítricos de granadas es viable. Y estamos tratando de hacer algunos esfuerzos con el puerto para tener estudios. Y por último, ir avalando y darle las

herramientas, para que pueda hacer un proyecto con buenos argumentos, para los temas de inversión y trabajar en el tema. Estamos haciendo las cosas.

Edgardo Gonzales (Seremi de Agricultura): Yo lo he escuchado hace 3 años el tema, por eso te digo, yo pensé que era un tema de recursos.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pero volviendo al tema. Para que no quede pendiente el tema de la disposición del SAG a esas situaciones especiales. Yo creo que mucho tiene que ver con el criterio del supervisor regional, así como tenemos a Rafael, director subrogante de Aduanas, don Rafael con un criterio y una disposición que él está llevando adelante, porque no tiene ninguna norma que le diga si o no a algo. O puede que haya una norma que le diga que no se pueden hacer horas extras, pero bueno. Está a criterio. Ahí en este organismo se puede hacer lo mismo¹⁴ pero bueno. Y no es por el director, el director tiene súper buena onda para esto.. Sino el encargado, ese ejercicio que es el jefe de exportación tiene un criterio un poco más apegado a las normas. Yo no te digo que sea bueno o malo, pero si alguien dice que yo tengo que trabajar a cierta hora, yo llego a esa hora.

Edgardo Gonzales (Seremi de Agricultura): Yo creo que es malo, punto. Creo que el criterio debería aplicarse de todas maneras para solucionar conflictos.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Que bueno, es un tema por lo menos para analizar y el director regional lo tiene claro. Ahora, yo esperaría, y he visto cambios en ese aspecto, no sé a qué nivel han llegado. Yo al menos al nivel operacional lo he notado.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Esteban? Viene de ahí Vittorio, por favor.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Si, yo quería retomar algunos temas que están en la mesa. Uno respecto a la situación de carga. Para que entendamos todos que, nosotros como puerto nuestro cliente es el naviero, es quien pone los buques. Cuando el que hace la situación de la carga, uno no es el puerto. Para que entendamos bien, porque el puerto no es el que hace el llamado a los camiones, si no que el puerto es el que administra los sitios y el se entiende con el naviero, y el naviero es el que hace la situación de la carga. Si bien es cierto, hay dos temas, hay dos incentivos bien fuerte que hacen que todo el mundo trate de subirse al buque, o atochar el puerto. Uno es el, como señalaba don Vittorio, que está todo el mundo apurado por llegar a Estados Unidos. Entonces si se pierden el

¹⁴Se refiere al SAG.

buque tengo que esperar al siguiente. Y eso me va a costar, no sé, dos dólares por tonelada. te invento, por lo que sí o sí tengo que subirme a ese buque. No lo puedo perder. cuando estoy lo más apurado posible y no puedo perdermelo así que prefiero llegar antes. Y dos, que es un tema que funciona en todos lados. Que nosotros al buque por el hecho de no tener carga, por tener parado el buque las parrillas de trabajo, nosotros tenemos un incentivo, que se llama, que es como una especie de multa, que es un cobro que surge por no tener los camiones en puerto o por cargar. Y eso es en a base a la naturaleza del negocio. Si a mí me dicen, mira yo te traigo tres cuadrillas para cargar tres bodegas, nosotros llevamos como 2 horas de trabajo y no hay camiones, claro el me tiene que pagar un diferencial por no embarcar, para pagar mis cuadrillas. Por lo tanto, es el incentivo lógico que hay, en la cual yo como puerto no estoy dispuesto a perderlo. ¿Por qué? porque si no se va a pasar al revés, que él va a mandar los camiones de Temuco, y va a pedir más horas de trabajo que la que realmente necesita. Por lo tanto, hay un incentivo por dos lados. Uno por ganar precio en Estados Unidos, y dos por evitar ciertas multas que le ponemos al naviero para el tema de la selección de carga. Entonces, ahí sería bueno que pudieran preguntarle este tema, o tener el input, por el lado de la empresa naviera que manejan estos temas ellos.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Lo tenemos considerado también, vamos en esa conversación a ver si sale algo.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Claro, bueno y como les decía es la naturaleza del negocio. Yo como puerto no estoy dispuesto a dejar de cobrar ¹⁵ para hacer que los camiones sean más ordenados, porque si no, va a pasar exactamente al revés, de que van a llegar menos o abrir más trabajo del que realmente necesitan. Y dos, que también es un tema que nosotros somos bien regulados en el tema de sentidos tarifarios. O sea a mí me encantaría tener derecho de llegar a anticipar contenedores. De llegar a 10 contenedores y generar una estructura, pero hoy día tenemos un problema, porque soy muy regulado en el sentido de las tarifas que puedo cobrar y las que no puedo cobrar. Porque se dan tarifas que son integradas, por lo tanto yo no puedo poner esas multas al contenedor que llegó dentro del periodo establecido. Si el contenedor llegó sobre el buque, la empresa portuaria te puede cobrar esto y nada más que eso. Por lo tanto, también hay un tema que no pasa por la voluntad del puerto, o sea pasa porque hubo una licitación de tras que tuvo mucho éxito. Esa licitación, porque recordemos que este puerto es de licitación pública, por lo tanto cuando se licitan las tarifas, se reguló muy bien en relación a los servicios básicos y lo que se puede cobrar y lo que no se puede cobrar. Y el tercer punto, que es bien delicado, tiene relación al trade off que existe en un mayor precio por hacer

¹⁵ No se entiende lo que dice el interlocutor.

mejoras y obteniendo un beneficio logístico. Nosotros cuando quisimos plantear la idea del antepuerto la temporada pasada, se lo comentamos a un transportista, y obviamente esto repercutió en todos lados. Porque el costo de mandar un camión desde la planta al puerto es uno, pero si el costo de enviar esa misma fruta desde la fábrica, o perdón desde el frigorífico al ante puerto, y desde el antepuerto a Panul o cualquier otro lado, el costo es otro. Y ese costo, no es mío. Y yo no sé, y por eso me gustaría saber, si podría pagarlo el exportador.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Bueno aquí tenemos un, pero primero va a hablar Vittorio.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Bueno, en relación a eso. Esto es la historia que se ha ido produciendo a medida que ha ido creciendo el puerto. Antes no teníamos exportaciones, no teníamos este precio del cobre y no teníamos estos problemas. Fue creciendo todo, y lo que recién mencionaba como una feria, el puerto, el exportador, el transportista y el cómo llegar primero y todo, es porque existe la finalidad de ser lo más barato para determinar un producto. O sea lo que hablas tú de un ante puerto, claro ahí regularía, o sea existen muchas cosas que podemos lograr hacer para que no haya pérdida en el tiempo, y con eso sería más económico el servicio, porque eso es lo que estamos buscando. Pero hay que encontrar un punto de equilibrio entre lo económico y lo eficiente. Entonces sí, es cierto que quizás todavía tenemos que seguir un poco más bananero. Porque eso al final afecta al costo del producto final, y tiene mucho feeling el negocio, en los timing, los tiempos que se manejan, los comunicados, las llamadas directas, la gente de aduana al los embarcadores que dicen, ¿sabes qué? te estoy mandando seis camiones más. Sí, mándamelos no más, y no hay un protocolo que esté diseñado el día anterior, la nave, no.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Claro, eso desestructura todo.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Yo tengo ciertas inquietudes con respecto al tema. Bueno, primero respecto a tu planteamiento, que yo creo que el primer rodeo que se generó fue oye ¿dónde van a colocar el sitio? para ver si el terreno es mío y si gano algo por mi terreno.

[Risas].

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Ahora, yo creo que tal como fue en la ZEAL o en Valparaíso, los exportadores se tienen que ir adaptando al esquema que va...¹⁶

¹⁶ Interrumpe el siguiente actor

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): A la evolución.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): A la evolución, y ahí es la negociación con el transportista, también va a haber su tire y afloja. Pero finalmente va a ser un escenario en el que nosotros estamos inmersos siempre digamos, no es un tema. Tenemos que evaluarlo lógicamente. Si nos dicen oye va a subir el triple, ok, mejor no lo hagamos. Pero tal vez no va a ser eso tampoco, y es un tema que se puede evaluar. Eso básicamente.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Perdón, pero en el tema de la fruta, yo creo que si fuéramos un poquito más ingleses. Se puede, somos los ingleses de Sudamérica.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): No sé si alguna vez lo fuimos.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Pero sabes que si empujáramos un poquito yo creo que se podría lograr.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Estoy de acuerdo.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Sin tener que hacer un antepuerto. Por darte un caso, tu planta es un antepuerto. Todas las plantas frigoríficas son antepuertos entonces...

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Con una buena programación se solucionaría.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Oye, tienes entre tal hora y tal hora para meter tus camiones. Tienes una hora para meter 20 camiones y puedes hacerlo en una hora y empezar a despachar.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Miguel.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO): Un tercer punto es que, independiente a la multa que tengas por vehículo detenido, es la naviera que da la instrucción a su oficial que cite toda la carga, porque el barco está hecho para navegar, a nadie le interesa el máximo rendimiento ¿cierto?. Entonces si yo tengo, y yo lo he escuchado clarito digamos, oye a mí me interesa tener todo cargado a las ocho de la mañana, porque así le doy le doy al buque y lo saco más rápido y tengo el puerto de despacho. Ese es un tema que no lo maneja el puerto. Pero creo que las cosas hay que empezarlas ya a aterrizar, y a cruzar los costos con la eficiencia. Porque si las cosas siguen así, esta cosa va a ser crítica, porque el puerto está con el tema minero, y se está desarrollando internamente. Por lo tanto, áreas que antes estaban

destinadas al parqueo, hoy están destinadas a bodega.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Así es.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO): El puerto está consumiendo una gran cantidad de parqueado de camiones. Entonces aquí hay dos puntos, hay un tema que es controlable que son las plantas locales, y también hay un componente que son las plantas de afuera. De la tercera región, o algo, llega a la quinta y generalmente de esa región se da que, oye, llega el camión y se va para el segundo buque. Pero yo creo que con voluntad se podría traspasar el parqueo de camiones al ¹⁷con alguna logística del puerto algo. Separado las distintas plantas, oye están citados los distintos camiones y ahí empiezan los (...) ¹⁸a despachar.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Súper viable.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Mira, si al final de cuenta todos nosotros sabemos cuánto nos demoramos en cargar, cuanto nos demoramos en descargar eso lo tenemos claro. Yo tengo claro que puedo cargar entre tres y cuatro camiones por hora, en el ritmo parejo, por lo tanto si tú me fijas a una determinada hora yo me programo y sé que tengo que partir tanto tiempo antes

Miguel Zuvic (Gerente EPCO): Claro, porque tú como planta recibes la instrucción de la naviera.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Sí, de la naviera. Y el problema no es que, yo a veces sé que el barco no va a llegar. Sin embargo la situación de la naviera no cambia. Y si tú no la cumples, después dejas abierto el tema de que “yo te cite a tal hora, tu no cumpliste”. A ellos les da lo mismo si el camión está o no. Yo he tenido que pagar sobrecargas de dos días de espera en el puerto Coquimbo. ¡Dos días de espera!, estando a 20 minutos ¿Por qué? Porque la naviera no cambió la citación. ¡Ah! “y no es que supo que el barco venía con algunos problemas, venía entrando, no estaba seguro. Citemos igual”

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Cambio de marea.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): El barco llegó malo, y hay que repararlo, y la carga en el puerto.

¹⁷No se entiende lo que dice el interlocutor.

¹⁸No se entiende lo que dice el interlocutor.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Y eso tiene ... ¹⁹

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): El transportista después viene y me dice, “nosotros manejamos nuestros horarios y tú lo sabes bien”. Por favor ten piedad y entiende que yo no puedo costear eso, casi por favor, queda indefenso el transportista.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Claro, por dar un ejemplo, disculpa que te interrumpo. Carga tu bodeguero, carga los camiones para llevar, porque está citado a esta hora, y resulta que algo le pasó al barco y entró este otro barco primero. Y este que lo cargó y encargaron 25 camiones para ese barco, y tengo otro que es tu competencia. Dole y me dice “oye viejo, ¿dónde están tus camiones? me dijiste que tenían que estar a tal hora”, y chita ahí empiezan a ver dónde mierda saco camiones, porque están todos cargados en el otro barco, y una vez que yo termine de descargar este voy a, entonces.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¡Claro! Claramente, es muy factible que pase.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Entonces, toda esas cositas son variables. Pero que pueden ser ingleses como dices tú con el reloj pero hay que tratar de...

[Risas].

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Nosotros en abril, durante la época el paro portuario, tuvimos la experiencia de un antepuerto. Lo habilitamos por razones de contingencia, y en alusión a todo lo que fue el paro. Y una de las líneas navieras que está en San Antonio derivó una nave al puerto Coquimbo. Y yo creo que jamás hemos embarcado más toneladas de pallets, porque la embarcamos llena, toda la nave en el puerto Coquimbo, se embarca una parte en San Antonio, una parte en Coquimbo y una parte en Caldera. Pero esta embarcamos full en Coquimbo, tuvimos que repartir todos los camiones de San Antonio a Coquimbo, y nosotros al puerto estábamos viendo otra nave que tenía carga de descarga y que era para Santiago. Cuento corto, teníamos la embarrada en el puerto, porque estamos absorbiendo un peak de carga que no era usual en el puerto y nos estaban anunciando un buque de fruta, que la cual estaba llegando más de 300 camiones desde la quinta región y ¿qué hago yo con 300 camiones dentro del puerto? no tengo donde dejarlos. Y lo otro es que yo soy un puerto público, y como puerto público yo no puedo decirle que no a la recalada de un buque, ni a la espera de un camión. Si yo fuera un puerto

¹⁹ Interrumpe el siguiente actor.

privado, en la cual yo regulo y veo como, porque todo es mío y nada más, pero yo tengo una concesión que es pública. Por lo tanto, si yo recibo un camión que va a embarcarse dentro de 23 horas más, el contrato de la concesión me dice que yo tengo que atenderlo y que tengo que recibir al camión. El tema entonces, como no tengo herramientas legales para decirle que no, porque la otra opción es dejarlo de la reja para afuera, si yo tuviera herramientas legales lo haría pero claro tendría un colapso vial con todos los camiones que estarían no recepcionados, porque estarían para mucho tiempo después. Entonces, yo hoy en día no sé si tengo las herramientas para rechazar camiones o carga que lleguen al puerto. Mi único documento es fuerza mayor, que no colapsé y reja para afuera, pero no tengo ninguna herramienta que me diga “no, sabes que tu camión es el siguiente, y espérate afuera y hacete cargo de los costos”.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Claudio?

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Bueno, en general la misma opinión que lo que hemos conversado todo el rato. O sea, concuerdo completamente con lo que se está diciendo aquí en la mesa. El tema como lo planteé delante, es un tema que lleva mucho tiempo, es una cosa que se ha manejado así y, finalmente, cuando termina la temporada cuando se cumplía con las metas. Pero de tras de eso siempre hubo un momento de peak, de disgusto, de mal rato, porque la situación no se pudo verificar y se presentó.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Yo quiero hacer un alcance más. Yo la verdad, que mi funcionamiento no va tanto con el tema aduanero ni la logística de carga ni después de despacho, es más en la parte de embarque y la llegada al puerto. Pero de acuerdo a lo que yo entiendo, la carga se declara con anticipación, hay que hacer una evaluación de 24 horas antes, que si no lo declara no lo puedes embarcar. Entonces ese tema que decía Vittorio, yo al último día te pongo pallets más yo creo que eso ya no está corriendo, no lo sé, pero me parece que no o por lo menos no en un porcentaje importante. Yo creo que ya una buena parte de la carga viene declarada y planificada. De hecho en Estados Unidos ya decide la declaración, previo a meter la fruta a la nave. Entonces, mayor herramientas para planificar hay. Nosotros, por ejemplo, como planta procesadora y como empresa, ya tenemos una política clara que trabajamos con la fruta que está disponible, no trabajamos con fruta que no tenemos. No programamos fruta que no tenemos, entonces bajo ese aspecto es fácil hacer una estructura. No 100% pero por lo menos algo.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Pero es que ahí estas asumiendo un costo. Tú tomaste una decisión de decir “estoy manejando fruta que tengo”, eso es asumir un costo de decir, tienes una segunda mitad de tu fruta en proceso y esa no la estas considerando. Entonces tu asumiste ese costo, y son costos que uno tiene que asumir y

decir, “dejo de ganar esta fruta frente a posibles caos que puedan generarse, no estoy seguro si tiene el frío completo para embarcarlo, no estoy seguro si el cliente lo quiere, no estoy seguro si tengo el espacio”. De repente hay límites que se le caen y el embarcador te dice: “oye, tengo 100 pallets más, a ya te los mando al tiro”, tu dijiste a todo eso. No, lo que tengo es lo que es. Y es gran avance, por lo que tú dices, si lo hicieran todas las exportadoras.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Yo te digo, no es rígido. No es que yo te diga hasta aquí llego. Pero tengo una estructura para el 80% del funcionamiento, y si en algún minuto el puerto u otro cliente transmite, “oye no voy a poder subir los 100 pallets que había dicho o de los 500 tengo 400”, bueno ese % lo manejaremos diferente pero no toda la carga, ese es donde voy yo.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Es como la ley de Pareto, hay que fijarse en el 80% de lo que estamos haciendo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Bueno, siguiendo con los temas, en realidad estamos viendo que la parte del antepuerto tiene sus pros y sus contras como todo. Ahora tenemos que evaluar que, si es mucho más positivo tenerlo o no tenerlo como decía. Es más coordinado con las plantas que, tal vez de acuerdo a los espacios, porque creo que un problema complicado es el espacio, donde poner el antepuerto. Es lo que se estaba planteando.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Bueno, en realidad el antepuerto tiene que ser ubicado eficientemente. Digamos, pensar en el Panul es volver a estructurar la ciudad, porque sacar los camiones de la cantera para el Panul, y después meterlos a Coquimbo es complicado. Debería estar en una ubicación de convergencia. Yo siempre he pensado que el antepuerto debería estar en la ubicación de la intersección de la carretera con la ruta 5.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¿Con la ruta 5 o con la ruta 43 arriba?

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) No, pero el punto óptimo es ese porque hay esta la convergencia de todo lo que es... es el punto óptimo.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pero ¿hay factibilidad ahí para hacer un antepuerto? yo no veo lugar.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Mira en la²⁰.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pero ¿eso no está protegido ese lugar que está ahí?

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Si, ese es un humedal protegido. Es ahí en el sector donde está la borra esa.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¡A qué lindo! pasó de humedal a borra.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Eso es de bienes nacionales.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Eso está recogido por la ²¹, no obstante el plan regulador de Coquimbo no le acomoda eso.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): No, yo creo que no se puede, de hecho yo creo que como va el avance de la ciudad, ya no es factible en el valle ni en la ruta 43 tampoco.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Ahora tener un antepuerto, si está enfocado para la fruta, termina la temporada, para quien tenga que realizar la inversión no es eficiente, no es rentable. ¿como vas a tener un antepuerto que va a estar desarrollado por dos tres meses y después sin estacionamiento otros meses más?

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Pero se supone que el tema va en crecimiento, va en crecimiento y se va a dar vuelta. Pero básicamente, más que un antepuerto con lo que significa en logística, lo que se requiere acá es un dosificador de camiones. Un punto en donde lleguen los camiones y vayan saliendo en la medida en que lo requieran, y eso yo creo que con logística es traspasable hasta con las plantas.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): A mí me tocó conocer varios puertos de Chile, y en lo particular lo que pasa en Antofagasta, en el ATI. El ATI tienen un sector que es la parte concesionaria, que es el Ati mismo, y tiene todo lo que es la EPA esto en Antofagasta, que es la parte pública. Ellos tienen dos temas, uno que tienen un antepuerto

²⁰No se entiende lo que dice el interlocutor.

²¹Misma palabra que antes, no se entiende.

de gráneles, de cobre. Tienen un sector que se llama La Negra, que es la cual donde se van acumulando todos los concentrados. Y tienen una bodega que es pública, con los concentrados de cobre, entonces ¿qué es lo que hace el exportador? arrienda la bodega de concentrado del puerto pero, por mientras, se demora 10 o 15 días en acopiar en el sector de La Negra, y después baja al ritmo de 5000 toneladas día desde La Negra al puerto.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Maneja inventarios.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Exactamente, es bien rápida la relación de la bodega desde el puerto. Y lo otro que tiene el puerto es que queda, no sé, a unos 5 Km, pero es fuera de la ciudad. Lo otro que tienen, que es bastante bueno, es que se dieron cuenta que la parte de la empresa pública no daba los calados para buques, por lo que la comercialización para naves comerciales no era buena, y lo que hicieron fue pasárselo a SAAM, en este caso, que opera como antepuerto de contenedores. Entonces todos los contenedores vacíos y los de stacking, que es la carga que llega antes, llega todo al antepuerto que está pegado a la ATI. Por lo tanto cuando un contenedor llega fuera de horario, se va a donde está la empresa pública y después lo pide la puerta de contenedores del ATI, quien agarra los contenedores y los tiran al stacking del buque. Por lo que ahí tienen una especie de antepuerto también, para lo que son los contenedores ¿Cómo replicar esto en el puerto de Coquimbo? o sea nosotros tenemos, entiendo yo, ¿qué posibilidad hay de tener un sector cercano al puerto? yo creo que puede ser incluso, no sé. Ferronor nos tiró la idea, el triángulo de la inversión que tienen ellos que está cercano a puerto, que es un sector que está cercano al tren que, en un futuro soñar con que llegue desde los contenedores del tren hasta la reja del puerto, o el terreno que está colindante al puerto hacia el norte. Yo siento que eso, lo que es el mercado del mar, que está licitado que salga. Pero ahí falta que es un tema de la definición de la ciudad, de si la ciudad quiere ser una ciudad más industrial o turística. O sea yo sé que el día en que uno saque la vereda del mar y ponga un patio de contenedores ahí, claro no va a ser fácil, pero son soluciones que se han tomado en otros lados.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Pero te vas a tirar a toda la comunidad encima.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Sí.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Mira, resumiendo. Nosotros si bien es cierto, lo que ustedes han hablado todo este rato con respecto a los tiempos a las esperas, a todo. En cuanto a la situación de carga, detectamos que a veces hay errores en la documentación que se envía, eso es una ineficiencia en realidad, porque es fácil de corregir. Ahora ¿Por qué? porque la gente a lo mejor es temporal, no sé.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Yo veo este tema que tiene dos aristas. Claramente pasa por las personas, una buena parte pasa por las personas. Pero también es cierto que, no hemos logrado consolidar un procedimiento estable, porque año a año van surgiendo cambios. El SAG cambia su plataforma, le incorpora cosas, le saca cosas, quiere agregar archivos planos, hace nuevas versiones. Y tampoco tenemos a nivel industria una normalización, cada uno lo enfrenta como puede. Nosotros tenemos, hemos avanzado en el desarrollo. Nosotros tenemos una empresa desarrolladora que es parte de la compañía, no externalizamos el desarrollo informático o de sistemas. Y ellos están continuamente haciendo las mejoras para que esto se automatice, si al final lo que hay que lograr es que esto se automatice. Si hay un instructivo, que el instructivo tiene que pasar directamente, nadie tiene que meter mano.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Justamente ahí tenemos también el problema del BL.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Correcto, al final de cuentas es difícil pensar que todas las empresas van a poder automatizarse. Yo creo que ese es el camino, nosotros estamos buscando ese camino.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Yo creo que a la larga van a tener que automatizarse, porque si no se suben al carro van a quedar fuera por costos, multas o lo que sea.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): O por competitividad.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Exactamente, situación de carga anticipada, en planta anticipada. Bueno tú ya lo comentaste, el problema es que tú tienes una orden de la naviera y tienes que regirte por eso. Eso provoca congestión vial a la larga en tu planta. Luego tenemos la situación de transporte, citación de llegada a la planta que es lo mismo. El carguío del camión, falta de condición de temperatura para consolidar. Cuando tienes necesariamente que embarcar y no te dan tus frigoríficos para llegar a esa temperatura, pero tus camioneros están ahí esperando, ¿cierto? ese es una ineficiencia. Acá tenemos, no sé, ¿en el sistema multi-puerto del SAG funciona en esta zona?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Sí.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Si? ya, funciona. A veces, en general siempre está como bien, no hay muchos errores en lo que es esa digitación. No digo que no los hubiera. No se habló, me creerás que dentro de las entrevistas que hicimos en la zona

no se tocó ese punto. Digitación en planilla de despacho, no hay observaciones tampoco. En lo que es transporte, en la preparación de embarque, la congestión de entrada a puerto que ustedes ya lo acaban, con las diferentes razones que se estipularon. En la recepción en puerto obviamente el espacio limitado en puerto y compartido. Cruceros, carga, carga de proyecto, incremento en la transferencia de minerales, considerando el fierro también.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): El tema cruceros tenemos también.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Claro, obvio, ahí está, cruceros. Y bueno lo que acabas de decir, que ese es el único que esta con hora, tiene tiempo, día y que es intocable.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): El crucero, lo que afecta si, es la fruta misma, como tiene prioridad por sobre el resto de las cargas ¿qué es lo que pasa? un buque que está justo antes, un turno antes del crucero, trata de salir lo más rápido posible. Y cita toda la carga porque sabe que si no alcanza a cargar todo lo que tiene comprometido, tiene que salir, esperar la gira y volver a entrar.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿En el caso del cobre, no tiene ese problema?

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): No, para nada, es que la llegada del cobre es regular.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Que bueno.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): De hecho, nosotros tenemos en nuestro sitio, cuando hay problemas de tráfico y no podemos entrar, dejamos los camiones un rato ahí y luego entramos los camiones todos juntos, pero no hay problema. Es más, les quiero agregar, entre la diferencia que hubo en la última temporada a la anterior, con respecto al ordenamiento de la fruta y cuestiones fue sensacional, ósea cambió en un 100 %. Y yo creo que este año va a seguir mejorando, porque realmente era para adentro y para afuera

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Una de las cosas buena fue el tema del acceso, antes era un solo camión de entrada o uno de salida.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Eso me llamó la atención que tenía, nosotros nos fijamos que tenía una entrada y una salida, y nos dijimos ¿cómo lo hacen cuando...?

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Antiguamente era peor.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Yo considero que, si logramos conseguir de la municipalidad de Coquimbo la prohibición de estacionamiento en toda la costanera, se nos soluciona el 90% del problema.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Al respecto, la municipalidad se arrogó ahí una materia que no le corresponde. Porque salió un decreto el año 2009, que establece que todas las rutas que unen la carretera con los puertos son de vialidad, no de la municipalidad. Y aquí se decretó que esta se llama la ruta 44. Y la ruta 44 la municipalidad la tomó, y empezó a dar parquímetros, asignaciones. Nosotros presentamos una reclamación en vialidad, en dos oportunidades, diciéndole a vialidad que cumpla sus roles, debe velar por los accesos a los puertos. Usted tiene la tuición de la ruta 44 y la municipalidad la está explotando. Yo fui llamado a la reunión y eso salió. Si usted va ahora a la costanera, están los letreros que dicen “no estacionar”. Entonces, eso salió, pero no me cabe duda que, en este momento esté toda la presión social en el municipio, para hablar con el intendente porque es un negocio que está complicando. Y cuando llegue el verano esa situación se va a incrementar, por lo tanto hay que estar claro, y mantener al alcalde clarito, porque no me cabe duda que se pueda gestionar alguna reunión, algún acuerdo entre vialidad y el municipio para admitir.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Es más, por más que estén los carteles de no estacionar, igual se estacionan.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Yo encuentro que estamos en un mundo globalizado donde los camiones y los turistas y los pesqueros tenemos que convivir. Entonces si tú les quitas los estacionamientos, tienes que darle estacionamientos en otros lados o se te escapa. La solución no es cortarles la cabeza, es buscar donde, el problema no es sacar los autos de ahí, es donde poner los autos. Cuando encontremos donde ponerlos está solucionado el problema.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): El lugar donde poner los autos lo tenían, lo que pasa es que los obstruyeron, porque uno entraba al terminal pesquero ¿ya? y estaba justo hacia el sur. Era un estacionamiento, está hecho para eso, pero lo arrendaron así.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Y eso es la municipalidad?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Es más, que yo creo que ahí hay una caleta que funciona independiente, tiene que haber alguna concesión.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): No la hay. Es más, a una camioneta nuestra que se estacionó ahí le sacaron un parte, por estar mal estacionado. Entonces me fui al juzgado y les dije, ahí entró vialidad, les dije “señores, aquí hay un parte y quiero la reglamentación”, y ahí el juez sacó el famoso asunto de la ruta 44, dijo “pero si está estacionado en la ruta”, así que llamó a la municipalidad a decir de porque tenían concesión en un contrato de arrendamiento de estacionamientos, que es ilegal. Y eso en este minuto está en la contraloría.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): En el fondo yo quiero decir que vialidad reaccionó, pero vino la atención de los pescadores.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Pero en el fondo yo creo que no es tan negro el panorama. Porque si se hicieran esas pequeñas, que no es gran cosa, el seccionar como dice Vittorio, no quitarles sino ponerlos acá, nosotros allá, reorganizar ese parque, pero a veces hay intereses de algunos que...

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): En la Costanera de al frente, hay varios estacionamientos al lado.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Que no afectan el camino.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Claro.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Donde hicieron la feria, hay un espacio que debe quedar todavía, para peatones.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Ahora, la última parte, porque ya vimos los dos puntos con respecto a la fiscalización, que era Aduana y SAG que ya se habló en su momento, que aduana funciona mucho más 24 horas que SAG en su momento, porque por algún problema de la persona que de la institución, me da la impresión.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pero más que nada es cuando hay una llegada de una nave, porque habitualmente cuando llega una nave empieza a bajar no hay problema.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Exactamente, bueno y el tiempo de servicio en espera, que es en el caso de embarque que ya hemos hablado de porque ocurre. Ahora en cuanto a la matriz de tiempo que nosotros visualizamos en lo que es la consolidación

tenemos un mínimo de 2 horas, ¿Cristián?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Eh, pero ¿en la consolidación enfocada a qué?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Al camión reefer.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¿La carga de camión?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Sí.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): No, yo creo que mínimo, unos 40 minutos uno despacha un camión sin ningún problema, con documentación y todo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Entonces aquí tú me dices ¿40 minutos?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Sí.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Medio y máximo.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Y eso es hartó.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Espérate, ¿eso es el echarle la carga?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Ahora los tiempos nosotros nos dijeron, medio y máximo hasta 8 horas se puede demorar, porque no está la carga.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Bueno, si no está la carga o no esta el contenedor... Tener unamedia de dos horas y una mínima de dos horas es como raro, yo creo que el mínimo de 40 minutos y 2 horas, ya. Y el máximo, yo le pondría 6 pero ²²

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Lo más probable es que yo haya cometido un error al escribirlo. Ahora generación de la documentación.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Ahí es como raro.

²² Interrumpe el siguiente actor.

Sabah Zrari (Observatorio y Prospectiva): Sí, pero en este caso es el 95% de las veces.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Sabes que es lo que pasa? que cuando vamos a hablar de tiempo siempre se habla del tiempo real más 2, o el tiempo real menos 2. Entonces si el camión se tiene que presentar a las 12, depende de cuantas personas inciden en la decisión de a qué hora se tiene que citar. Por dar un caso, el jefe del frigorífico dice que tiene que estar a las 12 del día, entonces el que avisa al otro dice: “tienes que estar a las 10”, entonces el otro le dice: “con qué estés a las 8 tamos bien”, y le dicen al chofer: “tienes que estar a las 6”, porque el jefe de operaciones les dice que tiene que estar dos horas antes. Si a él lo citan a las 8, él dice que tiene que estar a las 6 y llega allá. Entonces se genera un roce que, yo he recibido correo de tu bodeguero, nosotros no somos clientes pero digamoslo, de tu cliente de tu bodeguero mandando un correo diciendo, “el chofer tal por cual Rut tanto tiene prohibida el ingreso a la entrada a la propiedad y nunca más puede entrar”. Y así, y yo veo y sé que hay unas chuchas adentro. Entre la hora que se carga y que al final mi jefe de operaciones le dice al chofer, son posiblemente 8.

[Risas generales].

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Pero si hubiera un sistema en el que realmente tú dijeras, de tu planta a tal hora, te voy a citar para carga con un lapso de media hora se puede.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Nosotros con el transportista local, que lamentablemente no es Vittorio, por distintos motivos pero bueno...

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Eres muy caro Vittorio.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): No, peleo mucho.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pelea mucho y cobra caro entonces, una de las dos cosas, ya, pero las dos no. Entonces yo tengo una buena logística con ellos y trabajamos con el espíritu de ser comunicativo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Y esa comunicación es vía...?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Vía teléfono normalmente, y se establece que el encargado de operaciones, que ve nuestro negocio del transporte, Larraguivel que tú lo analizaste con él, se entiende con un jefe en un afán de cooperación permanente que es tan así, que tiene que ser tan así. Que de repente uno por operaciones

propias de la planta que no solo embarca, la planta hace otras operaciones serpentea metí al transportista y le dices el barco “llega a las 4 de la tarde” pero yo te voy a citar a las 6 de la mañana, porque entre las 12 y las 3 no puedo. Y eso se trabaja, y también el transportista a veces me dice: “oye no tengo camiones porque no me han descargado en el puerto”, entonces me dice: “por favor espérame y apenas me lo suelten yo te los mando” y esas dinámicas...

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Esa es la dinámica real que tú tienes con tu cliente y yo lo tengo con los míos también. O sea eso es un todo, un arreglo que si tienes que, la carga tiene que salir entonces hay que acomodarse.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Ahora, en la generación de la documentación, en la salida cuando tú te cargas, dice que es más o menos una hora.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): 20 minutos máximos. Si demoran más de 20 quebramos y estamos todos quebrados

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Ya, ok.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Hay un tema ahí. Bueno tú me estás viendo como el problemático.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): No para nada, al contrario

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Yo estoy poniendo los temas que suceden. Si hablamos de la ley de Pareto, siempre funciona como dices tú. Hay un 20% que no y es entendible. Y por dar un caso, el gallo que despacha, como juega Chile deja hecha la guía con los pallets que van a ir, deja hecha la guía y de ahí a medida que está lista la carga, la cargan, la echan al camión pero la guía va con fecha 6 de la tarde, entonces cuando le pasan la guía al chofer le dicen: “vas atrasado”.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Llevas dos horas aquí le dicen.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Es que las horas de presentación del contenedor al puerto es tal hora, y si no te cobra ley de arrival, y vas atrasado. Y ahí ¿sabes qué? yo en esta reunión hago un homenaje al chofer. El chofer es una persona, un humano igual que todos nosotros. Que es el cuello de botella que lo asume físicamente el pobre hombre, conduciendo de noche, no come, no duerme, no se ducha. Si ese hombre cobrara lo que cuesta hacer. Como uno de nosotros, que súbete al camión viaja toda la noche, no más y

llega allá. Todo eso lo absorbe mucho este personaje, que hoy día es una fuerza espectacular y yo me admiro de mi gente, de cómo es capaz de hacer cosas increíble por mí, por ti, por nosotros. Tenemos una, el séptimo elija lo describe muy bien, tenemos una fuerza de choferes muy bueno.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Quiero agregar algo más a lo que dijo Vittorio. Hace un tiempo atrás en Codelco, Ventanas, estaba el gerente y dijo un punto, todos los que estamos acá dependemos del chofer. Porque si en este momento, un chofer en Chile se para, y se paran 20, estamos todos parados. Y esa es la verdad, si en este minuto queremos exportar frutas y no tenemos choferes, no se puede.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): No podemos ni comer.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): No po.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Ha pasado. Bueno puede ser generación tiempo máximo dos horas por algún motivo.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Mira, la verdad que yo no puedo juzgar, porqué están puesto esos números. Pero la verdad, que en una operación normal, no deberían existir por ningún motivo, pero si alguien lo comento es por algo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Si, como bien tú dices, a lo mejor esas percepciones. El acceso a puerto, tiempo mínimo, media hora ¿Estamos?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Y eso es que, ¿el viaje desde el frigorífico?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No, cuando tú estás entrando a tu puerto, entrar al gate.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Esos datos nosotros los tenemos, me da cosa decirlos así.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Sí, los pedimos y nos iban a mandar los datos.

Gabriel Araneda (Ministerio de Transportes): ¿Me gustaría saber si eso es desde la planta?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No, cuando ya está en tierra derecha.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Desde la romana, pero no es media hora.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Pero desde que entra un camión de los tuyos, descarga, hace el trámite de documentación y sale, de la entrada del puerto a la salida.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): 15 minutos.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): 15 minutos de entrada y salida, de la Cantera a la puerta.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Cuando está el peak de autos, de tacos con la reparación de la cantera y toda la cuestión es 1 hora 20.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Y lo normal?

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): No, lo normal son 20 minutos desde Rio Blanco hasta la nave para abajo.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Eso debería ser lo normal.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Eso es lo normal.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Bueno aquí Esteban se tiene que retirar.

Esteban Ávila (Jefe desarrollo de negocios TPC): Si, yo quiero agradecer la invitación.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Espera un poquito, necesitamos una foto grupal.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): La evidencia de que se hizo algo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Tenemos un pequeño recordito de...

[Conversaciones].

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Podrías contactarnos a todos con los correos y

los teléfonos?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Sí, de todas maneras, por eso pasamos la lista

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Rapidito, porque nuestro tiempo también se nos acaba.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Un detallito, con respecto a los tiempos y todo. Tenemos una parte que podemos acudir y que es bien importante, que son los choferes. Si nosotros conversamos con los choferes, y vamos viendo donde están los cuellos de botella, ellos nos van a decir que es una cosa, que yo practique en la empresa. Nosotros hemos llegado a tal punto que, de repente nos llama el cliente de una minera y me dice, “oye Robert, el camión tuyo paso a tal y tal hora”, “¿bah? -le digo yo- te voy a confirmar”. Tenemos calculado todos los tiempos y las cosas, GPS. Y yo puedo llamarlo y decirle: “lamentablemente hay un error”, no es nuestro y demostrarlo y cómo llegamos a eso, a través de los choferes.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): De hecho, algunos datos que nosotros tenemos de tiempo, son justamente por conductores.

Sabah Zrari (Observatorio y Prospectiva): Pero de la fruta.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Sí.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Es distinto.

Bernardita Spencer (Observatorio y Prospectiva): Sí, sería bueno si nos pudieran dar los datos o conversar.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No, si yo voy a hablar con él ahora. Entonces bueno, en cuanto a tiempos de espera para entrar a puerto. Después de la entrega de los documentos cuando entran al *gate* ¿ya?, me dicen que es mínimo una hora, tiempo medio 8 horas y máximo hasta 20. Entendemos porque es el máximo es cuando tienen estos atoches, que eso es lógico. Ahora no sé si el mínimo o el medio estarían bien de acuerdo a esas condiciones, sabemos que si todo estuviera abierto es mucho menos, pero es por esos motivos.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Si, mira, nosotros vemos en ese

escenario una desuniformidad muy importante, y depende mucho de cada temporada. Las temporadas se marcan mucho por las primeras naves, las primeras naves, su frecuencia y los días que llegan normalmente se repiten. O sea año a año, cuando las naves son los martes y los jueves, son los martes y los jueves, si son los miércoles y domingo igual, es fijo. En ese aspecto es bastante más uniforme. Pero el comportamiento de la nave propiamente tal es muy variable, yo tengo de repente camiones que mando a puerto, descargan, vuelven y se dan viajes en 8 horas. Y a veces hay camiones que están 16 horas allá, entonces es súper variable.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Y por qué varía? ¿De qué depende? yo eso no²³

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Mira, son programaciones, de repente cuando los términos que se ocupan cuando el embarcador tiene la mano,

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Yo no entiendo eso.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¿Qué será?, el embarcador te dice: “mira tengo la mano así que aprovecha”. Entonces si tienes la mano, es seguramente que entran camiones de la misma empresa todo el rato, del mismo, del mismo, del mismo, hasta que no quede ninguno.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Eso lo que se hace. Es en el fondo, es un trato que tienes con el estibador, en el cual el estibador te dice: “mira yo te coloco una mano si tú tienes tal cantidad de carga”, y tu dice “ok, yo te tengo 600 pallets”, nos comprometemos y ya.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Pero eso es manejable.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Es manejable, está dentro del....

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ...Del bolsillo.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Hoy en día no sé si eso se dará tan así

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Ahí van las cuñas, ahí viene la mano negra

²³ Interrumpe el siguiente actor.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pasa.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): 10 minutos lo que se demoran.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Si vemos el tiempo del embarque, yo creo que el tiempo de entrar al puerto, entre el control *gate*, y después aparece yo creo, que la entrada del puerto no son más de 5 minutos. eEn el caso de la fruta el camión se detiene en el control *gate* y no está más de 5 minutos.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Entonces, 5 minutos.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Que sería como el acceso al puerto y el tiempo de espera para entrar es la misma.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No, si de hecho lo vimos ayer, que llegaba el camión, pasaba los documentos y seguía.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Y en el caso de.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Eran de Ilzauspe.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana) Y en el caso de la fruta es mucho menor porque ahí aparece la aduana y la fruta no se detiene.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No se detiene.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): A diferencia de los camiones de concentrado de cobre, que si se detienen en la oficina nuestra, que ahora lo estamos evaluando. Ayer lo estuvimos conversando justamente, y estábamos pensando que es innecesario que pasen por ahí. Porque al final, igual hay controles que hace TPC que nosotros los vemos. Entonces estamos evaluando y dentro del próximo mes o de la próxima semana.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Sabe qué? no.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Los camiones de concentrado de cobre no paren más en la puerta de la aduana sino que sigan.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Esa fiscalización que tú colocas ahí,

me imagino yo, que es la fiscalización posterior a la entrada.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Claro, es la posterior.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pero igual es fiscalización, y esa sí que debe demorar 15 minutos.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): No. En el caso de la fruta, nosotros tenemos instrucciones de que no se hace fiscalización de nada. Pasa no más.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pero está el SAG de por medio.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): El SAG sí.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Que nos dijeron que, se abren las puertas se ven los sellos y 10 minutos. No es más que eso, si lo que se demora a veces es en llegar a esa instancia.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Si, lo que pasa es que no es solamente en llegar a la instancia. Sino que además la problemática, y yo lo he visto, la problemática que tienen los inspectores del SAG. A veces, es que como no hay una estructura de orden de camiones, de repente tienen que ir a ver el de allá y desees el de allá, no es que primero vea este, después viene el otro, no el gallo dice: “vamos con los de Rio Blanco”, y tiene que ver ya ¿Cuáles son los de Rio Blanco? y ahí ve, yo, y quien más, allá!. Entonces en el puerto no hay un orden, no es que a los camiones le dicen, “ya tu ponte allá”, no, se van quedando ahí.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Y se van quedando donde el chofer decida.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¿A dónde puede²⁴?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Donde se da es en Valparaíso, que es totalmente distinto, porque ahí tú tienes una gate donde son SAG, otros donde son Aduana, otros donde esperas y es todo. Y tú sabes dónde están, y ellos saben dónde tienen que ir, y donde tienen que ir a pelear también.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Aquí es más desordenado, siendo

²⁴ No continúa con la pregunta

más chico es más desordenado.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Bueno y por último. Lo que es embarque mínimo me dice una hora.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¿Por camión? Embarque propiamente tal, yo creo que no son más de 15 minutos.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): 15 a 20, claro.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Y máximo?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Máximo, prelingado, que es el famoso

²⁵

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva) ¿Y cuánto sería ahí?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): ¿Usted sabe lo que es el prelingado?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): El prelingado, lo que pasa es que las bodegas se van llenando, se mete una grúa adentro y empiezan a llenarse. Pero hay un momento en que la grúa tiene que salir, en ese momento los pallets se van colocando desde arriba y ese es el prelingado que no es lo mismo que bajarlo no más.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Y eso se demora...?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): No sé, 6, 7 horas.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Ah pero es por eso, prelingado.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Es que en el fondo es matar la bodega de embarque, darle el último llenado.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Entonces, ese era mi cuadrito, que ahora lo

²⁵ Interrumpe el siguiente actor.

voy a guardar.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Oye, yo estoy de acuerdo en el acceso al puerto. Estoy de acuerdo con el mínimo 5 minutos. Pero un máximo de 4 horas, no?

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Nunca ¿cuánto sería el máximo?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Esas 4 horas es que el gallo se tiene que quedar afuera esperando.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): A lo mejor a eso se refería.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Puede estar dos días a fuera.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Una persona que no se le dejó entrar puede estar 4 horas, por no tener papeles o por no tener lugar.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): A lo mejor no hay lugar.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Sí, sí.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Llegó al puerto y no tiene donde meterse.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Pero no sé si esa es la consulta digamos, un acceso al puerto.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Por eso te digo que no sabemos. En entrar al puerto me demoro 5 minutos y máximo 15 no creo que más, y bajo ninguna circunstancia, si es solamente eso. Ahora, si el que estaba dando el dato bueno, yo llegue hasta la puerta pero me tuve que quedar aquí afuera porque estaba lleno, es otra cosa, es otro tipo de cosa.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Entonces aquí serían 15 minutos máximo, y lo otro cuando hay problemas externo ahí.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Seguramente ahí los tiempos de espera.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Y ¿cuánto tiempo, bien dices se pueden quedar como máximo afuera?

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Pueden estar dos días estacionados afuera del puerto. Pero en la costanera no, porque carabineros no quiere.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Y ¿dónde van?

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Los tiran hacia el Panul.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Cuando pasan estos atoches, y lo que hablaba Esteban, de que hay una especie de antepuerto que se hace un antepuerto, es en el fondo una fila por la carretera para arriba, ese es antepuerto. Y es así, o sea, hay una lista por la carretera para arriba.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Es parecido a San Antonio.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Es lo que pasaba en Valparaíso antes de la ZEAL, que tenían la ruta 68 llena de camiones.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): No me digan nada. Una vez me paso algo horrible ahí en Valparaíso con los camiones, antes de ZEAL, que llovió y se estaban los camiones, y yo al medio. Y empezó a subir el agua, y camión a la derecha y a la izquierda, y yo ya me estaba subiendo casi arriba de mi auto, porque me daba susto en realidad con los camiones tan grandes y el agua.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Por lo menos estaban los camiones para subir.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Si no, si ellos me hacían señitas y me decían que no me preocupara, yo he tenido buenos tratos con los camioneros en verdad. Tuve un trabajo con ellos en capacitación en varios sistemas, y la verdad que yo tenía mucho miedo, porque uno los ve en los camiones, y esa vez bueno, íbamos con carabinero, la CIA y bueno con, yo dije que por lo menos vamos con carabineros, si se ponen pesados están los carabineros y resulta que nada que ver, toda la gente muy afeitadita, muy olor, muy rico y te digo todos muy educaditos todo. Repartí 200 besos, justamente porque eran 200 personas.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Pero, ¡la Marlene Olivari!

[Risas generales]

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Oye, les agradezco enormemente su tiempo. Y bueno, nosotros todo lo que hemos hablado acá vamos a mandar el informe. Los que nos ayudaron a llenar estas matrices, como verán teníamos bastantes errores.

Sabah Zrari (Observatorio y Prospectiva): Sí, no es que, tenemos varias matrices efectivamente en función de los entrevistados.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Esto es como un mapa, y disculpo lo de cobre, porque no teníamos muchos datos de cobre pero ahora vamos a tratar de tener algunos.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Oye, un último tema de lo que decía Vittorio digamos que el concentrado homogéneo no es tema. Yo creo que es un tremendo tema, es un tremendo tema porque para la temporada que viene porque, el concentrado está consumiendo espacio interno importante

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Este verano?

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Este verano, partió la construcción de una bodega que son 6000 metros, están consumiendo espacios internos importantes.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿la para Caserones?

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Mas otra que se hizo que son 1500, que se hizo y que se consumen todos los espacios muertos, y por lo tanto están perdiendo una hectárea portuaria que van a ver. Cuando yo iba al puerto directamente metía 150 camiones adentro.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): El patio del fondo, no, sí lo vi.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Eso no está. Por lo tanto, escasamente va a estar muy restringido, por lo tanto la logística tiene que estar muy bien.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Según lo que yo sé, lo que era antes el frigorífico de Coquimbo va a desaparecer eso.

Claudio Villalobos (Agente SAAM): Yo apoyo lo que dice Miguel. Porque se viene una

temporada que va a empezar pronto, esta efectivamente el tema de Teck que ya funciona. Está el tema de Punitoria que son 80000 toneladas al año. Está el tema de Trafigura que está funcionando y está embarcando, Trafigura que se suma, ya embarcó 5000 toneladas otras 5000 en otro buque. Hay posibilidades también que traigan concentrado desde Perú y a eso se va a sumar Caserones, que no es menor. Entonces vamos a tener, yo estoy muy preocupado, como SAAM estamos viendo este tema de lejos un poco, pero bien metidos en el fondo, porque vamos a tener un atoché fuerte si no hay una planificación adecuada con lo que se refiere a la temporada de la fruta, y eso lo hemos planteado fuerte.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Oye, todo esto que hemos conversado se me desfigura completamente si le agregamos un túnel al paso y ya²⁶

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): De hecho, lo que he escuchado es que el paso por La Negra es inmanejable acá, por el tema vial y el tema portuario. O sea tiene que ir de la mano con otro puerto. Eso, el problema es que no hay donde colocarlo, o sea hay donde colocarlo, pero yo no voy a estar muy de acuerdo que lo coloquen al lado de Isla Dama, o, porque esos son los lugares que hay

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Es que esa

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Yo no estoy muy de acuerdo.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Por qué?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pero eso es²⁷

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Porque usted no estaría muy de acuerdo, ¿Cuál es?

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): El tema de tener todo el ecosistema, hacer un puerto.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Pero vamos a mantener el ecosistema allá, y vamos a tirar toda la mierda para acá donde vivimos, no lo entiendo.

Rafael Velásquez (Jefe de Fiscalización de Aduana): Yo creo que hay una cosa súper

²⁶ Interrumpe el siguiente actor.

²⁷ Interrumpe el siguiente actor.

importante. Aquí, lo que TPC tiene que hacer en este momento, es citar a las empresas navieras y plantear estos problemas, de tal forma que se empiecen a organizar las empresas navieras y decir, “¿sabe que? necesitamos camiones a tal hora porque estos se van a embarcar primero”, tratar de organizarnos porque si no realmente va a ser caótico. Nosotros también vemos otra opción como aduana, hay una cancha de fútbol que está ahí al frente. Nosotros le hemos dado la posibilidad para que, incluso Miguel, cuando todavía estaba en empresa portuaria, para que se estacionaran los camiones al frente y pudiéramos como aparcarlos ahí. Y utilizar esa puerta que está ahí que se construyó para que los camiones se estacionen fuera de la zona primaria y puedan ingresar, nosotros los hemos autorizado en algunas oportunidades. Nosotros ahora incluso, y se permite siempre, y cuando la empresa portuaria o TPC tenga ahí vigilancia, y que no ingrese cualquier persona y que sean solamente los camiones. O sea, también en ese aspecto tendríamos nosotros que colaborar. Y esa podríamos prestar esa ayuda, que se ocupe ese lugar, y una vez que los camiones ya se controlen, se estacionen ahí, y en la medida en que se vayan necesitando vayan cruzando.

Hay que solucionar el tema de los eólicos. Ya tenemos el proyecto de Siemens, con el Arrayan que han llegado 6 buques, y se pronostican 8, 10 por ahí. Termina este, comienza el de²⁸. El año pasado, se llegó a un acuerdo, en que los buques eólicos no arrimaran durante la temporada. Llegó octubre, y nosotros cuando trabajamos con ellos trabajamos hasta octubre, y posteriormente comenzó el envío de eólicos en mayo- junio del próximo año. Entonces, esa ventana produjo una ventilación más adecuada para el tema de fruta. Pero este año, por lo que yo he escuchado de TPC, no se tendría que hablar con ellos, a lo mejor van a seguir trabajando en eso no. Y los cruceros, nosotros somos agentes y tuvimos de los 19 cruceros, 20 que llegaron más o menos tuvimos 12, y en esta ya tenemos el orden de los 10.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Pero los cruceros, en algún momento fueron como 35, y después de la crisis afectó el tema. De hecho yo creo que se está reponiendo la economía en los lugares que vienen de a hacer cruceros.

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Vamos a tener que hacer otra reunión ¿qué pasó con la planta Gálvez, la famosa planta?

Claudio Villalobos (Agente SAAM) ¿Cuál es la planta? Disculpe.

²⁸ No se entiende lo que dice el interlocutor.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Es una planta que está desde el comienzo del siglo pasado.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Pero ahí hay espacio a..²⁹

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Es que ahí ya hay un tema comercial. Es muy probable que el terreno³⁰

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Por el gobierno, por ... él³¹?

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Por la familia Izquierdo, que son 2,7 hectáreas.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Dónde queda eso?

Robert Hanna (Administrador zonal Ilzauspe): Queda, desde el puerto hacia el norte, colindando el puerto, estoy hablando del siglo pasado.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Es que antiguamente funcionaba la planta Gálvez ahí. Eso le da al puerto 300 metros más de frente. Estamos en negociaciones con el concesionario, haciendo una ampliación del contrato para que eso sea parte del mismo contrato

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): ¿Para que sea adquirido por?

Miguel Zuvic (Gerente EPCO): Por TPC, pero pasa a ser patrimonio de la empresa portuaria digamos

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): ¿Y eso se ve para cuándo?

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Mira, yo creo que va a quedar resuelto en los próximos 10 días-

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Así, ¿tan rápido?

²⁹ Interrumpe el siguiente actor.

³⁰ No se entiende lo que dice el interlocutor.

³¹ No continúa la frase.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Digamos va a quedar resuelto por sí o por no, pero es un tema que no es materia aun.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Como dices tú, ya no cabe un alfiler en el puerto. Se nos viene este verano, cuando llegan. Cuando cayó este barco que vino de importación con fierro, estaba todo el fierro desparramado en el puerto. Y habían los vagones de metro, carros.

Sabah Zrari (Observatorio y Prospectiva): Quizás, lo que les convendría es hacer lo que se hace en otras regiones. Bueno en la región de Valparaíso, de Concepción también, que es una mesa público privada, que efectivamente lo que hablamos, lo que sale a la vez de las entrevistas. Pero también de esta reunión, es la necesidad urgentísima de una mejor coordinación, hay una cadena de responsabilidades que tienen bastante claro, e implica como usted acaba de decir otra reunión, obviamente fuera del ámbito de este estudio. Pero yo creo que les convendría bastante con un liderazgo, porque siempre cuando es una mesa en general son las empresas portuarias muchas veces o aduana, pero si hay voluntad.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Yo creo que acá hay voluntad, se ve

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Nosotros tenemos un problema como región. No como ciudad Serena, Coquimbo. Hablemos de una ciudad, problemas viales, estamos hablando del puerto, que vamos a comprar 300 metros más para poder estacionar camiones porque se nos viene algo que es. oO sea, o lo compran o vamos a tropezar de aquí a dos años más y estamos así. Hicieron una caleta, hicieron una avenida de caleta a la entrada del puerto. No pensaron que el puerto crece, no hay una vía de acceso. No, yo para irme a mi casa, parto con una doble vía, se angosta a una, avanza una curva, se abre doble vía y después pusieron una casa. Entonces yo no sé el gallo que autorizó, y le ponen una casa nueva a la doble vía en medio. Entonces, los planes reguladores. el gallo de la Municipalidad firma cualquier cosa entonces. Hay un desorden vial increíble

Sabah Zrari (Observatorio y Prospectiva): Pero justamente, a ver. Hay una experiencia reciente que se está formando en Valparaíso. Es el consejo regional logístico que actualmente lidera el..., y también es importante que justamente la relación con la ciudad, los temas de ordenamiento territorial, de vialidad y este incorporado. Y que a la vez las mesas publico privada en torno o las comunidades portuarias, está demasiado vinculado con el negocio portuario. Pero todo lo que si influye muchísimo, y lo que no son necesariamente actores, que son para, como vialidad, la municipalidad, la seremi de vivienda y urbanismo, es importante que esté integrado. Y por eso el tema del consejo regional logístico puede ser importante. Y además está todo el conflicto del puerto, y de

diferentes votaciones. Como lo que tu decías que me pareció muy pertinente en cuanto a, bueno si cerramos, si tenemos a la gente estacionada. También hay que en la costanera hay que dejar que tengan, debemos tratar para que justamente no se genere oposición a la actividad portuaria.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Hay un tema político, que termina todo esto. A esta región hay, llegan pocos recursos. Se está haciendo una vía, se está asfaltando con una doble carpeta, una ruta que es San Ramón. Pero no es municipal, es una ruta de vialidad, no es urbano

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Que lo está haciendo vialidad en conjunto con lo propietario

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): No

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Sí, yo tengo un par de compañeritos, de mi hijo que viven en el condominio y que lo están haciendo ellos

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): No, lo que pasa es que hay un tema. Vialidad, eso se llama D43, no sé cómo tiene el nombre esa ruta. Y entonces es una ruta vial de vialidad donde tiene un tráfico que -tú lo conoces porque te he visto pasar cuando vas para tu oficina, y viejo- es de un camino de tierra y ahora le están haciendo una gran inversión el gobierno. Porque esas son platas del gobierno y dijeron, no es un asfalto, es una carpeta asfáltica que le entregando alquitrán y le echan piedrecilla al rodillo. Y estamos alegando, los condominios, que no están consideradas las vías de desaceleración para poder entrar al condominio, entonces van a agarrar una velocidad. En conclusión, hay lucas para hacer una calle que tiene un alto tráfico, y que están recién haciendo una inversión piojenta. Entonces esta región está saturada de gente, está llegando mucha gente, está llegando mucho cobre, está llegando uva, camiones, está llegando de todo, y no, vialmente estamos mal. Entonces, lo que estamos tratando acá de los tiempos y están afectados por temas viales, como dices tú, que una solución barata dejar que no hayan estacionamientos en las vías de acceso. O sea, esa debería ser una vía, una autopista que entre para el puerto. Estamos dándole soluciones baratitas, tú dices está este la bajada de Coquimbo cuando uno llega a abajo que uno va a entrar al puerto ¿no cierto?, es una buena solución vial. Pero ya estamos solucionando un problema presente con una solución para el presente, no para 20 años. Entonces es para solucionar lo de hoy y ¿en qué termina esto?, en que se necesitan lucas, y las lucas no hay. Entonces, no sé si el gobierno no tiene o esta región no le mandan la plata porque es del partido no sé qué. Entonces entramos en otro tema en que el problema es vial.

Cristián Reckman (Gerente de planta Rio Blanco): Mira, de partida, si las obras no se logran hacer en 4 años, hay que hacer el estudio completo de nuevo. Entonces vamos avanzando de años, y vamos a quedar con toda la obra a la mitad. Hay varias cosas que pueden suceder.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Si a lo que tú dices Vittorio. Yo participo en varios talleres, básicamente citados por vialidad, donde están tirando temas viales. Y estamos tan mal, tan centralizados que, por ejemplo, lo que es acceso al puerto. Las metodologías aplicadas es una metodología aplicada en todo Chile, yo siempre he alegado, y mide el flujo de vehículos en los meses de invierno, y esa no es la realidad acá. Entonces yo digo, “oye hay que medirlo en el verano” y la metodología.

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Ah, no me digas.

Miguel Zuvic (Gerente EPCO) Santiago está congestionado en invierno, por lo tanto ahí viene el tema. Pero lo aplican en todos lados. No sensibilizan los temas con lo que es el turismo acá. Tú ves los flujos acá para el puerto en invierno y son bajísimos, y los proyectan bajo porque su metodología

Vittorio Callegari (Gerente Callegari): Tenemos piedras por todos lados, como hacerlo.

Susana Mayer (Observatorio y Prospectiva): Ya pues, muchas gracias.

Sabah Zrari (Observatorio y Prospectiva): Tenemos unos chocolates de la Fête.

Despedidas, final de la reunión.