

Transcripción Focus Group Sistema portuario Valparaíso

Miércoles 04 de septiembre 2013

Hora de inicio: 8:30

Hora de término: 10:30

Lugar: Edificio corporativo de la Empresa Portuaria Valparaíso, Errázuriz 25, Valparaíso

Mario Troncoso (moderador del Focus, OP Ltda): Bueno mi nombre es Mario Troncoso, todos nos conocemos ¿verdad?, yo estaré a cargo de la moderación de este focus group, además está Sabah Zrari que es la gerenta de la consultora, Susana Mayer que actúa a cargo de Coquimbo y Magallanes, es responsable de esos sistemas y Denisse Fernández que nos ayuda a asistir y además tenemos la compañía de Don Gabriel Araneda que pertenece al Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaria de Transportes. Bueno, yo soy Ingeniero Civil Electricista mi experiencia fundamental en el sector portuario, principalmente Valparaíso, e echo algunos desarrollos, estuve trabajando en Antofagasta, Mejillones y algo en Coronel. Para comenzar les pediré que cada uno de ustedes se pueda presentar diciendo su nombre y la institución a la que pertenecen, partimos por don Carlos.

Carlos Escuderos: Carlos Escuderos, jefe de fiscalización de Aduana de Valparaíso.

Dagoberto Jara: Dagoberto Jara, vengo con la agrupación de embarcadores y además trabajo en SAAM.

Juan Arancibia: Juan Arancibia, trabajo en Sitrans, vengo también de la Extraportuaria.

Ramón Moreno: Ramón Moreno, gerente de operaciones de TPS.

Jaime Vio: Federación Regional de Dueños de Camiones de la Quinta Región (FEDEQUINTA).

Oscar Ramírez: Oscar Ramírez de FEPASA, Ferrocarriles.

Ricardo Ghiorzi: Ricardo Ghiorzi, Gerente de operaciones de ZEAL.

Pablo Torres: Pablo Torres, Gerente general de SAAM Extra portuario.

Verónica Vergara: Verónica Vergara, encargada del sitio de verificación de la oficina SAG Valparaíso.

Ernesto Lema: Ernesto Lema, oficina SAG Valparaíso

Gabriel Araneda: Gabriel Araneda, del Programa de Desarrollo Logístico Subsecretaría de Transportes.

Marta Reyes: Marta Reyes, encargada del área de gestión y fiscalizadora de la Aduana de Valparaíso .

Iris Vicencio: Iris Vicencio, directora de la Aduana de Valparaíso.

Sabah Zrari: Sabah Zrari, gerenta de Observatorio y Prospectiva.

[Se incorporaron con posterioridad Sr. Alan Smith, Vice-presidente de ANAGENA¹, y la Sra. Jocelyn Fernández, Directora regional de planeamiento del MOP].

Mario Troncoso (moderador del Focus, OP Ltda): Bien, le agradecemos su tiempo, que sabemos que es escaso, para esta conversación que dura aproximadamente 2 horas. Primero como lo indica la invitación nuestra consultora está trabajando en un estudio licitado por la Subsecretaría de Transportes y cuyo objetivo es identificar y evaluar cuellos de botellas o barreras en los procesos logísticos de 14 cadenas logísticas a nivel nacional en 8 puertos de Chile, entre lo cual está el puerto de Valparaíso para el cual se eligieron las cadenas de la uva paletizada, el vino, cobre refinado y todo el proceso de importación, esta elección fue el resultado de un análisis utilizando una metodología multi criterio y evaluamos alrededor de 18 cadenas de las cuales seleccionamos finalmente 14, uno de los objetivos específicos del estudio es determinar cómo las ineficiencias y las barreras se reflejan en las tarifas y costos logísticos de cada uno de los tipos de actores de manera de proponer al Ministerio propuestas de políticas públicas que apunten a disminuir los costos logísticos.

Desde el mes de Junio, hemos estado realizando una serie de entrevistas a cada uno de los actores involucrados en las cadenas mencionadas. Entrevistamos en el sector privado a exportadores, transportistas, agentes embarcadores, concesionarios, y en el sector público, a los organismos fiscalizadores y a la empresa portuaria. Entrevistamos ya a algunos de ustedes. Con su aporte vamos a poder iniciar la conversación de hoy día.

Esta reunión, la idea es: identificar o por lo menos generar una conversación en la cual podamos identificar una serie de ineficiencias que fueron planteadas en las entrevistas

¹ Asociación Nacional de Agentes de Aduana.

desarrolladas.

Entendemos por ineficiencia lo que está relacionado con la gestión de uno o más actores y por barrera lo que afecta al conjunto y que es más macro en relación a las ineficiencias que se producen en las cadenas, por ejemplo, algún problema de infraestructura que afectan a todos por igual. En el caso de la ineficiencia van a haber algunos actores que son eficientes, otros más o menos y otros probablemente más ineficiente, eso para centrar la conversación. Queremos en primera instancia validar con ustedes lo que se identificó como ineficiencia y barrera y entender como esto se reflejan en los costos y tarifas.

[Comienza la presentación].

Bueno, la presentación dice relación con los objetivos del estudio, el cual es identificar barreras en un conjunto priorizado de cadenas logísticas, señalamos que eran 14, dimensionarlas y cuantificar sus efectos sobre cada actor clave y sobre la economía nacional, regional y del sector productivo relacionada con la carga movilizada. En segundo lugar, proponer, analizar y evaluar iniciativas que permitan eliminar o reducir dichas barreras, cuantificando su impacto en el nivel nacional, regional y sectorial. El estudio se está realizando en el Puerto de Coquimbo, Puerto de Valparaíso, Puerto San Antonio, Puerto Terrestre los Andes, en Biobío: Lirquen, San Vicente, Coronel y en Punta Arenas.

Los actores que hemos entrevistado son: exportadores/ importadores; en cuando a lo que es la gestión documental: agentes de aduana, agentes de nave embarcadores, forwarder.

Manipulación física de la carga; depósito de la carga; almacén extra portuario; empresas de transporte; terminales portuarios; zonas de extensión; empresas navieras y empresas de muellaje, y en lo que corresponde a los servicios fiscalizadores: el servicio de Aduana, el Servicio Agrícola Ganadero, Salud, SERNAPESCA y DIRECTEMAR.

Las cadenas dicen relación en el caso hortofrutícola con la uva, en el caso de la minería: cobre refinado; en la industria textil: prenda de vestir. En Punta Arenas, el caso de la lana como producto de exportación. La industria alimentaria de bebidas y licores, los productos son: el vino en el caso de Valparaíso y San Antonio; la carne y el salmón, en el caso de Punta Arenas y, en la región del Biobío, la industria forestal que es celulosa molduras y papel.

Bueno, aquí hay un esquema más menos, que es el esquema típico en cuanto a la cadena extendida que dice relación con lo que pasa a ambos lados del transporte marítimo.

En el caso de la manzana los subprocesos que hemos identificado, por lo menos en un principio, y que han sido validados por los entrevistados. El caso del cobre refinado de la misma forma, tiene la particularidad de tener dos modos de transporte: ferrocarril y rodoviario que es el camión.

Bueno, en Valparaíso principalmente hemos identificado como ineficiencias o barreras tiempos de espera ¿a qué nos referimos? Uno, Valparaíso, se podría decir, existen los

instrumentos, que son los sistemas computacionales que están algunos integrados, otros no, que son como los instrumentos, pero no todos tocan los instrumentos, entonces las ineficiencias se producen porque una parte de los actores no usan esos instrumentos, mientras que otros sí. Eso, desde el punto de vista de la definición, sería una ineficiencia de aquellos que no usan.

El otro tema que hemos levantado: dentro de lo que es la industria portuaria, iniciando desde el año 1981 los puertos trabajan las 24, 7 por 24, salvo Año Nuevo creo y Navidad, y por lo tanto ahí hay un problema de que no hay sincronización porque no toda la cadena trabaja las 24 horas y luego se produce estos topes en que uno llega a una puerta, está cerrada y bueno el que trabaja las 14 y etc. esa de alguna manera se identifica como una barrera porque todos llegan a ese lugar y tienen el problema.

El tercer elemento que hemos, que se ha identificado, es la integración de sistemas computacionales y eso dice relación con la doble o triple digitación de los mismos datos.

Y el cuarto lugar: la congestión vial más que nada si no es por el presente puede ser por el futuro.

Ahora, la idea en esta reunión es conversar en relación a lo planteado u otros barreras ineficiencias que pudiéramos identificar. La idea es cómo afectan esas barreras a la estructura de costos, tanto del sector como de la cadena: ¿es posible bajar esos costos dando solución a esos temas? Lo ideal sería compartir algunas soluciones, algunas que están en vías de solución, que falta que se pongan en marcha u otras que podamos identificar. Y, bueno: ¿cuáles son las perspectivas de evolución? en el sentido de que estas barreras/ineficiencias cómo uno las ve en el futuro, porque el futuro es crecimiento de la carga pero si no hacemos ciertas cosas vamos a tener más problemas.

La idea es para trabajar un poco y aprovechar el tiempo ahí tenemos una lista tanto de los sistemas computacionales, de la infraestructura que llamamos activo, herramienta, la ubicación y cómo nos afecta hoy día y en el futuro y luego eso se traduce finalmente en tiempos de espera que afectan a los actores, y costos para la cadena que se traduce en costo finalmente para el producto.

Bueno, eso es lo que queremos, es nuestra exposición y bueno la idea es tener una conversación y discusión en torno a este tema. Todas las opiniones son bien recibidas, no necesariamente tenemos que llegar a acuerdo, cada uno puede dar su punto de vista y así mismo respetar las diferencias de opinión con los demás, para nosotros no hay opiniones ni buenas ni malas, y podemos tener tantas opiniones como participantes en la sala, lo que le presentamos no son los resultados finales, sino lo que estamos validando con ustedes, los resultados de esta conversación serán parte de una síntesis que será parte del informe que se entregará al Ministerio. El informe es público, sin perjuicio de lo anterior si algún participante requiere de confidencialidad lo puede solicitar puntualmente. Le solicitamos autorización para grabar la conversación, es importante destacar que la grabación y posterior transcripción no serán parte del informe, solo nos sirve de apoyo para elaborar la síntesis por lo mismo es importante tratar de hablar de a uno, dejar los celulares apagados

o en silencio y un elemento que nos ayuda es que cada vez que tomemos la palabra nos identifiquemos con el nombre porque le facilitamos a la persona que hace después todo el proceso de transcripción porque sino la experiencia nos dice que es muy difícil. Bueno, hecha ya la exposición me permito poner la siguiente tablita para efecto de probablemente ir ordenando, no sé si quién toma. Por favor, señora Iris.

Sabah Zrari (Gerenta, O.P.Ltda): Quizás, [se podría] volver a la diapositiva de barreras.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): ¿La idea tuya es que nos refiramos a cada uno de esos puntos?

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Yo creo que como elemento de partida puede ser respecto a si en tu opinión son las más relevantes.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Yo creo que si son relevantes esos puntos y que además son mejorables, son interesantes porque podrían haber puntos donde no hayan soluciones, y yo creo que en esos, salvo en la congestión vial que a lo mejor es un problema más estructural que podría tener una solución más allá de la gente que estamos acá y más a largo plazo si la solución es hacer más caminos, pero creo que la integración de los sistemas, la operación portuaria coordinada, que todos tengamos los mismos horarios no creo que sea tan difícil de conseguir y mejorar los tiempos de espera, o sea los 3 primeros puntos me parecen abordables y con ideas concretas, específicamente el tema N° 2, donde definitivamente tenemos tiempos de trabajo distintos, yo no sé si lo ideal es el 7 por 24 en todas las áreas por que el otro día veíamos en el Consejo Logístico Regional que hay países donde el domingo no se trabaja, no sé si va hacía allá el tema, pero, bueno, si no se trabaja, ¡qué no trabaje nadie! Entiendo que TPS a veces da el domingo y a nosotros nos crea un problema como aduana porque el día lunes nos genera más trabajo, a lo mejor ese tipo de decisiones la que sea la mejor, que estemos todos en la misma sintonía cosa que no se produzca que uno trabaja más, el otro menos, o que no se nos produzca el cuello de botella en el escritorio de al lado. Yo junto todo, lo despacho todo mañana y le creo un conflicto al otro servicio o cuando trabajan toda la noche aquí en el puerto y nosotros nos encontramos en la mañana, en la madrugada, con 200 camiones. Entonces, ese tipo de cosas hay que compatibilizarlos, dosificarlos, cosa de que los tráficos y los flujos sean más inteligentes y abordables por cada uno de los servicios que trabajan, eso creo yo que es una cosa súper abordable. La integración de los sistemas organizacionales también me parece, es algo técnico, pero la gente experta en informática debería ser capaz de hacer que converjan todos los sistemas en un plazo corto, no creo que sea tan difícil.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): ¿Don Jaime?

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Sí, gracias. Jaime Vio de la Federación de camiones de la Quinta Región. Usted al principio se refirió a que queríamos ver los problemas y que nosotros los viéramos de acuerdo a nuestra visión y con el objetivo de analizarlo. Nosotros pensamos que el principal problema de Valparaíso es la falta de espacio para desarrollar las operaciones portuaria; no me referiré al mall. Segundo no hay un papá por decirlo que organiza y sincronice todas las actividades portuarias junto con los servicio. Además, estimamos que, nosotros los camioneros, nos estamos llevando todas las externalidades en los tiempos de espera o la mayoría de ellos y otras externalidades, las que producimos, tratamos de disminuirlas pero también creo que son de las otras actividades, porque nuestra actividad se realiza y se relaciona con todo, sin embargo somos los que absorbemos el máximo de las externalidades dentro de la cadena por lo tanto creo que sería bueno partir por ahí.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Identificarlas [Interrumpe Jaime Vio].

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Claro.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Perfecto. ¿Don Ramón?

Ramón Moreno (Gerente de operaciones, TPS): Un tema que para nosotros es bien significativo y que lo hemos conversado con diversos actores, es la relación 7 por 24. En nuestro caso también como comentaba Jaime el espacio es probablemente la principal restricción que tiene el puerto de Valparaíso. Hoy en día, por lo mismo, si queremos crecer o aumentar la capacidad del puerto a su máximo posible, tenemos que hacer un mejor uso y un uso más eficiente del espacio que tenemos. Eso, muchas veces, significa poder darle la mayor rotación posible a cada metro cuadrado y eso significa muchas veces recibir y despachar cargas lo más rápido posible. Eso es una de las claves que tiene el puerto de Valparaíso y es una de las claves por las que el puerto se demore poco en movilizar las cargas que tenemos hoy día. Efectivamente, sabemos de otros países donde no se trabaja los domingos o los sábados pero con realidades diferentes, tendría que haber espacio para aguantar carga y en nuestro caso, si se hace algo así se dejaría de atender una cantidad importante de naves, de buques de carga, que significa una baja en el comercio internacional importante. Ahora, nosotros como Terminal, efectivamente sería muy bueno que toda la cadena funcionara bajo la misma condición, que como comentaban recién, tenemos problemas que si nosotros actualizamos un diferido durante la noche que es usual y aduana fiscaliza en otro horario, tenemos un problema tanto para los transportistas, por tiempo de espera, por otro lado, la Aduana que tiene mayor carga esperando, etc. etc. Para nosotros es un tema importante que creemos que no es solo para beneficio nuestro como Terminal, sino que efectivamente es en beneficio de la cadena el que se pudiera trabajar en ese punto particular, sin duda que es el que más nos interesa.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Gracias, ¿Don Alan?

Alan Smith (Vicepresidente de ANAGENA): A mí, me parece que hay que combinar ambas cosas, a lo mejor tú tienes el porcentaje que yo entiendo que entre el 10 o el 30% según los orígenes de los buques, tiene inspección, SAG o Aduana, mira y el puerto podría trabajar despachando carga 7/24 y los demás organismos trabajar en horario normal de lunes a sábado, porque los transportistas no quieren trabajar los domingos, es comprensible que así ocurra y a mí se me ocurre que donde hay un espacio para mejorar en esto, es que las cargas se entreguen diferenciado dentro del puerto, vale decir que durante el día se entreguen las cargas que tienen inspección SAG o Aduana y el resto del día se entreguen las demás, porque si el 70% no tiene inspección eso funciona 7/24 sin ningún problema, bueno sacando el domingo, pero pongámosle de lunes a sábado, cuestiones que hemos tratado varias veces en el FOLOVAP es que las cargas se puedan entregar de manera discriminadas entre las que van a hacer inspección y las que no van a hacer y eso permite un poco combinar ambas situaciones, ahora no sé si se justifique para la inspección estar 7 por 24 como lo decía la directora, hoy día y usted lo debe saber mejor, yo no sé cuál es el porcentaje de uso de la capacidad instalada pero sospecho que está saturada en algunos días y tenemos tiempos ociosos en otros entonces no sé si en realidad el problema es que tenemos una falta de capacidad de atención o de organización, probablemente un poco de ambas, pero ahí al revés yo le devuelvo el bastón a que usted nos contara que porcentaje se usan las cargas y en qué porcentaje se inspeccionan para ver si es factible lo que le planteo yo.

Mario Troncoso (moderador del Focus, OP Ltda): Si Don Jaime.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Si me permites agregar, respecto de la visión que tenemos nosotros de que tiene que haber una sola entidad que gestione y coordine la logística de todos los actores y tiene que haber un reglamento de niveles y estándares de servicios y la aplicación de multas por no cumplimiento, porque no puede ser que una parte de la cadena estemos exigidos a cumplirle al otro y el otro no cumple con los demás, eso no resiste más tiempo digamos funcionando de esa forma, y lo otro que nuestra federación ha hecho un trabajo de sentar y tratar de sociabilizar la propuesta de retiro de cargas limpias que a nuestro juicio sería una gran mejora respecto de lo que hay ahora y podría generar una tremenda transparencia con respecto a los costos o debería también transparentar actores que son ineficientes para que se hagan cargo de la ineficiencia y asuman los costos y eso generaría una mejora continua, no sé cómo llamarla, de esa forma lograríamos definitivamente ser competitivos, de otra forma no lo vamos a lograr porque si hay un incremento y como ya estamos funcionando y estamos todos claro de que, un incremento de carga me refiero, si seguimos funcionando como estamos y no

nos coordinamos se van a producir momentos que no vamos a poder salvar, situaciones insalvables.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Ese sería como el sello de calidad del sistema.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Claro porque en un sistema uno no puede dar atribuciones sin darle obligaciones a alguien, aquí no hay un reglamento, estándar de niveles de servicio, yo puedo no demorarme nada y los terminales se pueden demorar todo lo que quiera, es inaceptable y en el término de justicia y en el sentido logístico, tiene que haber un equilibrio.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): ¿Don Ricardo? Respecto al uso de las instalaciones que señalaba don Alan.

Ricardo Ghiorzi (Gerente de operaciones, ZEAL): A ver, desde el punto de vista de cifras no es más que eso, las inspecciones del SAG son 900 y 600 la aduana, efectivamente, lo que sí hay que tener presente es algo que todos conocemos que esto no se produce en forma continua, sino que por lotes digamos, y eso significa que hay presiones peak en algún minuto, entonces una de las soluciones podría ser llevar a tarifar ese tema pero eso significa que hay que hacer un sistema distinto, que ningún actor tuviera esa presión por estos lotes que se producen, llega una nave y se produce una descarga simultánea, a lo mejor habría que diferenciar, esos contenedores dejarlos en algún lugar y después generar los procesos y se podrían eliminar las situaciones, desde el punto de vista de los espacios, si uno mira solo el puerto de Valparaíso se podría pensar que hay problemas de espacio pero si uno mira la cadenas más amplia, eso no es tan cierto porque los espacios se pueden tener en otros lados.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Eso con las ciertas inspecciones ¿separadas estamos hablando? 900 y 600.

Ricardo Ghiorzi (Gerente de operaciones, ZEAL): Si, mensual digamos.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Mensuales, y la capacidad ¿cuánto es en horario normal?

Ricardo Ghiorzi (Gerente de operaciones, ZEAL): Ahí 34, sí.

Jaime Vie (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Mi pregunta es de esas 1500 ¿qué porcentaje de la capacidad utiliza en horario normal?

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Sigamos, a ver, les pediría que por favor para que le ayudemos a nuestra transcriptora, den el nombre y la institución por favor, don Ricardo de ZEAL acaba de hablar. Bueno, hoy día en estos tiempos importante en la cadena son los depósitos, no sé, dentro de los puntos, Don Juan.

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans): Don Juan Arancibia de Sitrans, la verdad que nosotros tenemos una actuación en distintos niveles, estamos en los depósitos, en extra portuario, también somos transportistas y hoy día, como lo decía Jaime, ser transportista es ser transversal a toda la cadena eso significa digamos que toca todos los servicios y puedes afectar varias cosas, entre ellos puede ser el tema de los depósitos, nosotros lo que estamos haciendo es trabajar a través del sistema SILOGPORT que lo estaba proponiendo el EPV, tratar de nivelar la demanda, se normaliza, dejarla estándar, de manera que nosotros digamos a los transportistas, porque existe un control, porque hay una serie de variables que nosotros no controlamos en los depósitos, los navieros que trabajan sobre todo en el verano, contra stock, o sea en los trabajos todo lo que es transportista el transporte de los vacíos contra la descarga, por lo tanto es un tema que tenemos que trabajar, pero ahí el punto de la integración de los sistemas es un tema importante desde todo punto de vista, desde el punto de vista de los depósitos, desde el punto de vista del extra portuario, etc. para poder integrar información, si uno la integra y lo llevas al tema que tú estás hablando de cómo generar cargas limpias durante el día yo creo que se puede hacer, nosotros también podemos hacer un aporte desde el punto de vista de los extra portuarios, trasladar las cargas de los aforo, de las áreas que están en común del sector de Curauma o del sector de Brasil donde están los depósitos que están los extra portuarios, es un tema que se puede controlar, que se puede mejorar, por cualquier punto de vista y del depósito lo principal es generar una demanda estable, por que qué nos pasa a nosotros los veranos cuando tenemos exportadores que van a buscar sus contenedores, estamos sujetos al cuánto nos demoramos a los distintos otros puntos y se nos acumula en el depósito por lo tanto tenemos una demanda bastante alta, en horarios que son estimados entre las 4 y las 6 de la tarde, entonces lo ideal es aplanarlo ¿y cómo? haciendo un control en términos de información, yo creo que es una buena idea, no sé si hay alguien del EPV con el tema de SILOGPORT que los pueda ayudar con eso.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Jorge.

Jorge Videla (Subgerente de sucursales, NYK Sudamérica): Jorge Videla de NYK naviero, lo siguiente respecto al tema de los navieros lo que dice Juan respecto al tema de los peak de verano es cierto nosotros trabajamos con contenedores refrigerados y se trabaja con una flota bastante acotada y la demanda que hay en esa época nos obliga muchas veces a que el mismo buque que se va a llevar la carga trae los contenedores,

entonces eso obliga a los depósitos a recargarlos de trabajo para poder entregarnos los contenedores en buenas condiciones al cliente en un tiempo bien acotado y eso recarga pero es solamente la carga refrigerada porque lo que es contenedores secos nosotros seguimos manteniendo la misma flota que se mantiene durante todo el año y con el TPC nosotros trabajamos un stacking que está abierto la semana completa, lo que significa que nosotros no es un tema del naviero, el naviero tiene su disponibilidad de contenedores y depende del embarcador que cumpla los plazos que él nos está diciendo, el mismo dice: 'yo necesito los contenedores con 72 horas antes y me los entrega a 24 horas antes que llegue el buque y eso me produce una desincronización en todo el programa que tenemos, eso por un lado con los contenedores. Y el otro problema es en la temporada de la fruta que también se produce un problema bastante serio durante los peak de Enero hasta Marzo que se nos produce un problema de congestión con la flota de camiones y la entrega de la carga de la fruta por parte de los embarcadores y generalmente esperan el último día que se va el buque para cumplir con todo su programa, eso se podría arreglar o ir ordenando fuertemente, conversando con las compañías exportadoras de fruta, con la ASOEX, con ellos en el fondo se puede, los programas que desarrollamos con meses de anticipación a que para la temporada los podamos cumplir porque generalmente nosotros el problema que tenemos, tenemos programas bien acotados de cuantas naves vamos a traer y de repente pasamos 2, 3 semanas embarcando muy poco y en 4 tenemos que embarcar lo que no embarcamos en 2 meses, lo cual genera congestión en el puerto. Nosotros estamos dispuestos a cooperar en agilizar todos nuestros procesos en la medida en que nos vayan demandando tanto los exportadores como los organismos que están involucrando en este sistema, por parte nuestra no hay ningún problema en trabajar 7 por 24, nosotros no paramos en ese asunto, pero necesitamos que nos den la disponibilidad para poder hacerlo, muchas veces quiero trabajar el domingo en la noche pero no habilité el depósito y no lo puedo hacer o no hay el organismo encargado que pueda recibir las cargas el día que lo requerimos y eso podríamos ir coordinando entre todas las partes, no sé si un ente regulador pero yo creo que conversando los principales actores, que ya nos conocemos podemos ir llegando a acuerdo como se ha logrado estos últimos 2 años que el puerto de Valparaíso ha mejorado notablemente su estándar y su rendimiento, hace 4 años esto era, la temporada de la fruta era un desastre, hoy día la ZEAL funciona impecable y los organismos funcionan bien y yo creo que todavía conversando los que estamos podemos ir manejando el cuento, especialmente con los organismos fiscalizadores públicos que nos vayan dando facilidades para atender nuestras cargas.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Preguntémosle ahí a don Dagoberto.

Dagoberto Jara (Director de Agentemen): Con respecto a lo que planteaban, Dagoberto Jara de la agrupación de embarcadores, a la cuál le hizo mención mi amigo, sobre las demoras que se producen, nosotros la visión que tenemos es que en los momentos peak los

contenedores que se le van a asignar a los exportadores vienen en la nave, la demora que se produce en la entrega distorsiona todo lo que viene hacia adelante, te pongo un ejemplo, el exportador nos dice hay que retirar los contenedores a las 8 de la mañana y porque están bajando los contenedores que se le van a asignar desde la nave de repente los transportistas tienen que esperar 10 horas, 12 horas para que se lo entreguen para llevarlo al stacking, si yo tengo pronosticado el retiro a las 8, el exportador en la planta, planifica el SAG para las 15 o 18 horas y eso hay que planificarlo con 24 horas de anticipación, si me atrasé en el depósito desde ya no voy a llegar a la hora en que tengo citado al SAG que es para las cargas que necesita presencia del SAG para el despacho de determinadas frutas que van a países con protocolo, por lo tanto pierdo esa hora porque el SAG no me espera esa hora allá, por lo tanto tengo que programar el SAG para el día siguiente y es ahí donde está el problema que tenemos con los transportistas, todos abusan de ellos y ese es el motivo de ellos, después tienen que esperar un día para llegar a Valparaíso, y si quedamos fuera del stacking, hay que solicitarle a las compañías navieras que nos asignen un leít para poder recepcionar y eso va atrasando todo en la entrega.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Veamos con Don Ernesto el tema, bueno ese atraso acumulado va produciendo efecto también sobre la programación de las naves.

Ernesto Lema (Jefe oficina de Valparaíso, SAG): Ernesto Lema, Servicio Agrícola y Ganadero, respeto al tema que se está conversando uno visualiza que los cuellos de botella es principalmente el tiempo demora que produce en las cadenas, entonces yo tengo entendido que hay estudios que se han presentado en el FOLOVAP y en otras instancias donde ya está de alguna manera estudiado el tiempo en la cadena logística, dónde están los mayores tiempos, los mayores cuellos de botella de la cadena logística un poco tratando de entender esta reunión, entonces respecto a nosotros como SAG tenemos extendido nuestros propios tiempos, que hemos mejorado bastante hasta ahora y dentro de la cadena logística completa, yo voy a hablar de lo que es puerto, porque lo que menciona Roberto es origen, ese es un programa que si bien está adentro del programa de fruta, eso es dependencia de la oficinas sectoriales y territoriales donde se inspecciona la fruta, no es un trabajo nuestro como oficina de Valparaíso, como puerto de Valparaíso eso lo ven los distintos *packing*, en Rancagua, San Felipe, Los Andes, que se yo, donde se inspecciona la fruta y tienen todo un programa de atención, de agentamiento, de programación, ahora respecto propiamente a nuestro trabajo acá en ZEAL como ustedes saben es básicamente la verificación de los medios de transporte en el caso de exportaciones, ahí se mencionó en el caso concreto que se está mencionando acá o que se está trabajando es bien agudo por lo tanto no me voy a remitir a eso porque si no habría un montón de productos a los que me podría remitir, el resto, lo que es uva hay un 50% que se exporta a Estados Unidos y es básicamente paletizada durante la temporada, el peak que mencionaba, en ese momento

tenemos atención 24 horas por lo tanto ese punto de vista, de alguna manera nuestra ineficiencia como se presentó la tenemos salvada con esa programación de 24 por 7, todos entendemos que 24 por 7 anual, parejo durante todo el año significa costos asociados que significan costos de trabajo que hay que dejar por lo tanto ahí sería un estudio mayor, entiendo que a lo mejor es la necesidad del puerto y ahora que tendremos una capacidad mayor como puerto de exportación lo más probable es que se va a necesitar también una atención permanente en el tiempo, en el corto plazo no lo veo como una alternativa de solución que sea viable, porque no solamente venden servicios, depende de otros involucrados, nosotros hemos hecho el ejercicio de tener 24 por 7 pero lamentablemente a veces por otros integrantes de la cadena que no han usado la oportunidad hemos decidido no seguir con esa marcha blanca, porque entiendo que el 24 por 7 es un costo mayor para todos, para aduana y todos los que están involucrados en la cadena, por lo que veo que si bien es una necesidad no es de rápida aplicación, merece una discusión de todos los involucrados, respecto de vino eso uva, más de la mitad se ve 24 por 7 en la temporada, el vino no necesita fiscalización de medio de transporte por lo que ahí no tenemos ineficiencias, así que si yo lo veo en el contexto general de exportación, el tiempo de lo que significa la verificación de medios transporte SAG en lo que es vino y uva está debidamente acotado, ahora si hubiera la necesidad de mejorar alguna eficiencia o alguna integración computacional, lo estamos tratando de hacer, por ejemplo con el Puerto de Valparaíso y el departamento de informática en Santiago entonces la idea es poder tratar de integrar nuestro sistema multipuerto con el sistema ZEAL cosa de que los camiones cuando ingresen al peaje de camiones en ZEAL inmediatamente que el sistema le diga si necesita o no inspección SAG, eso lo estamos trabajando, la última reunión se hizo hace un par de semanas, pero ese sería

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Aquí salta una idea del punto de vista, es importante en la cadena el programa SAG origen, por el tema que planteabas, queda afuera la habilitación por lo tanto está en el packing pero afecta al transporte principalmente que tiene que esperar de un día para otro si se atrasó el contenedor y después vienen todos, ese sería un elemento, integrar todo ese sector dentro de lo que es la cadena, ¿sí?

Jorge Videla (Subgerente de sucursales, NYK Sudamérica): Lo que estaba diciendo Ernesto es un tema importante, yo estoy de acuerdo de que la idea no es tener durante todo el año el SAG en la ZEAL, los terceros turnos, pero hay periodos, especialmente la temporada de la fruta que la flota de camiones es limitada y tener un camión detenido 12 o 14 horas va a atrasar todo el sistema hay etapas de la, de la temporada de embarque que son primordial y hay que hacerlo sí o sí, no hay que esperar que le digan que hay que hacerlo, la experiencia que tenemos en Valparaíso son prácticamente 20 años, la época del marketing order, son 2 semanas de locos, no hay programación que valga, cuando con la

fruta es la última oportunidad de meter la fruta a los mercados de Estados Unidos, la uva y ahí no tienen que esperar que nosotros les vayamos a decir por favor pueden tener personal para que habiliten y el día viernes usted me tiene que avisar a las 3 de la tarde, y hay buques que no llegan, iban a llegar el sábado y llega el domingo y ya me cambió el programa y no puedo hacer eso, entonces si ya sabemos que así es la temporada y no va a cambiar, estoy hablando no de contenedores, de paletizada, eso podemos conversarlo para que con tiempo lo arreglemos, si no queremos que al SAG se le vayan todos sus recursos teniendo gente sin hacer nada, pero hay épocas del año que ustedes saben que requerimos de sus servicios y por desgracia el puerto no está habilitado para yo llegar con el buque en cualquier hora y atracarlo, tengo que esperar sitio, tengo una serie de variables que no las manejo yo, hay más actores que me tienen que dar la asignación.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Perfecto,

Verónica Vergara (Verificación oficina SAG Valparaíso): Una aclaración con respecto, Verónica Vergara, del SAG, a la inspección en origen, estamos hablando de la cadena logística a de la uva y como decía Ernesto el porcentaje más grande de uva se va a Estados Unidos y va a fumigarse allá, nosotros esa condición no requiere inspección en origen, la despacha la planta y no necesita inspección, también es un proceso bastante ágil que depende exclusivamente de las plantas, no del SAG, no con otros productos, pero si la uva, que es el peak, donde tenemos el mayor atoché en el puerto, efectivamente es planta y no requiere SAG

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Derivemos el tema, bueno hay otras alternativas, estamos conversando pero hay alternativas, por ejemplo en relación a los espacios Pablo ¿cómo ves tú el tema con la visión extra portuaria?

Pablo Torres (Gerente general, SAAM): Hay un contexto también un poco más amplio en el sentido de, siempre se ha discutido el 24/7 pero en algunos casos de partida hay un tema de costos pero también hay un tema de qué capacidad, vas a tener tú de operar aun cuando tengas un 24/7 porque hoy día en mi opinión el gran problema es la simultaneidad de la carga, y la tendencia es que va a seguir creciendo, TPS está haciendo ampliaciones, grúas, por lo tanto cada vez el sistema se va a ir estresando más, los buques van a ser cada vez más grandes y el volumen de descarga va a ser con una mayor concentración y frecuencia ya sea acá o en San Antonio da lo mismo, va a estresar toda la cadena logística y en algún momento la concentración de volumen ya no te genera economías de escala, no es eficiente, cada vez el transportista le va a dar menos vueltas al camión, yo creo que ahí hay un desafío más potente que estos puntos, sin desmerecerlos, los extra portuarios se han transformado en los colchones de la no capacidad extra portuaria de almacenaje, que los puertos por naturaleza de operación no son almacenista, no les interesa almacenar y a ellos darles

eficiencia a la exportación, tienen que cumplir con los mismos contratos de concesión que tienen en cuanto a los rendimientos, los compromisos con las compañías navieras, por lo tanto los extra portuarios están teniendo por decir, salvando entre comillas la falta de espacio, ahora el tema del 24/7 claro, el servicio de aduana tiene un horario que en el fondo no es culpa del servicio de aduana porque también quizás nos podemos encontrar en que el 24/7 no es viable para la entrega de las cargas, porque tú puedes des consolidar por ejemplo las 24 horas, y al otro día vas a tener un tremendo atoché de camiones que van a venir a buscar ese volumen y eso va enlazado también con los demurrage que entrega en el fondo la cantidad de días libres que entrega la naviera a cada cliente, hay muchos lineamientos que es bastante difícil orquestarlo y que el beneficio global coincida con el de cada actores. La congestión vial, bueno las carreteras y calles son las mismas de siempre no más que de alguna manera Placilla uno lo ve, la extensión ayuda al parqueadero de camiones a diferencia de San Antonio que el parqueo de camiones está siendo todo en la zona baja y ahí la empresa portuaria está viendo unas áreas para que se vaya a estacionar allá, hay presiones incluso de la municipalidad de que los camiones no estén dando vuelta, pero bueno el camión viene a buscar la carga ¿dónde lo dejo? y con el tema de los peak, ninguna infraestructura se va a diseñar exclusivamente para el peak, siempre va a haber un porcentaje que de alguna manera se va a arreglar de forma no automática pero por su evolución, el tema en la concentraciones de carga los depósitos han sido de alguna manera el ojo del huracán, a SAAM también le pasa en el sentido de que nunca está todo el volumen, el que tiene el modelo perfecto son los puertos, ellos descargan, saben claramente lo que descargan y ahí programan la entrega, pero el naviero cuando hace reservas no tiene todos los contenedores disponibles y eso es parte de la industria, no podrías tener 1.000.000 contenedores acumulados.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Jocelyn ahí el tema de la infraestructura, ¿cómo se está pensando a nivel de plan futuro?

Jocelyn Fernández (Directora regional de Planeamiento, MOP): A propósito de un plan de infraestructura que recién, se viene trabajando hace mucho tiempo pero que finalmente se consolida y se lanza este año es el eje logístico, que creo que ha estado antes, por lo tanto no es solamente el tema de cómo sacamos los camiones de la ciudad que es el motivo por el cual se hizo el apoyo, de acuerdo con las estadísticas en Valparaíso se ha construido el caminomás caros de Chile, de proyectos viales y que además tiene asociado a tramos un modelo de gestión que podrá a lo mejor no cubrir todas las expectativas pero que es el único lugar de Chile donde hay un modelo de gestión de carretera, es decir es un avance bastante trascendente, se mira con mucha atención y existe infraestructura para la competitividad en esta región en particular y en todas las regiones que tienen puerto para la logística ¿cómo hacemos que la logística no le pase por encima a las ciudades pero también que las rutas logísticas no se conviertan en rutas urbanas?, ese es como el tema,

hay rutas que han nacido logísticas y se han transformado en rutas urbanas, como por ejemplo Villa Dulce Torquemada, ese era parte del corredor Bioceánico y hoy día ya no lo es, es una ruta urbana, la idea es que esas cosas no ocurran entonces lo que se está pensando a propósito de la organización del consejo regional logístico es justamente sentar a todos los actores, esta región tiene comunidades logísticas activas trabajando yo me imagino que los que están acá participaran en las respectivas comunidades logísticas y lo que se busca ahí creo yo es empezar a entender las dinámicas de las cadenas logísticas para poder tener la conectividad que corresponde, alguna vez alguien de ferrocarriles dijo por qué el Ministerio de Obras Públicas subsidia tanto al modo vial haciendo tanta conectividad y no propicia el tema de los trenes, la verdad no es que se subsidie o se ponga foco sino que efectivamente el ministerio se encuentra con los problemas, se encuentra con la congestión y ahí efectivamente es donde nace la necesidad de dotar de rutas o vías o accesos, en esta región estamos siempre pensando en eso ¿cómo se sacan las cargas de la ciudad? ¿cómo se tiene un mejor acceso al puerto? ¿cómo se resuelven los accesos de San Antonio? ¿cómo se resuelve la zona de Puchincavi que aún hay una deuda?, bueno un sin fin de cosas que se empiezan a analizar y hoy día se están mirando de una manera más colectiva, yo creo que ese es un avance, cómo resolvemos de manera colectiva el problema del complejo portuario de la región hablando de los 3 puertos y eso tiene que ver seguramente con concentrar en algunas zonas intermedias, algunas zonas de apoyo logístico, preguntarse si son suficientes las existentes a propósito de las expansiones de los puertos y de los desafíos que la región tiene, entonces se está pensando en eso, yo no sé si respondo la pregunta.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Sí.

Jocelyn Fernández (Directora regional de Planeamiento, MOP): Efectivamente con respecto a proyectos de conectividad.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Bueno tenemos un modo que no es muy usado, ¿usamos un 5% don Oscar?

Oscar Ramírez (Jefe de operaciones portuarias, FEPASA): El modo ferroviario de descarga un poco me sumo al enfoque de Jocelyn al indicar que el modo ferroviario se ha quedado como ajeno a toda la discusión en este minuto porque evidentemente los puertos potencian el tema y con mucha razón del transporte vial y todas las soluciones en esa dirección ha tenido, se ha ido implementando hasta ahora, estamos hablando de Valparaíso principalmente, podemos hablar de San Antonio, pero tienen una connotación distinta desde lo que voy a mencionar. Partiría de que en Chile hace falta una política de estado con respecto al tema ferroviario que existe para todos los demás modos de transporte y para todos los sistemas que componen la cadena, en donde se han hecho cosas muy positivas como los concesionamientos y las distintas áreas, portuarias, carreteras, etc. segundo tema

que dentro de ferrocarriles hay que dividir el tema de carreteros y el tema de carga, el tema de pasajeros (...) ², modo subsidiado y Chile no es la excepción y en el sistema de carga no es subsidiado es rentable por sí solo, sino como operador privado no existiría, sin embargo el tema de lo que la dama había tocado, más que un subsidio tiene que ver con prioridades respecto de un uso bien escaso como es la (...) ³ aquí ese es el primer análisis, quizás de otra esfera pero para que podamos entender.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Pero ahí desde el punto de vista de barreras e ineficiencias.

Oscar Ramírez (Jefe de operaciones portuarias, FEPASA): Bueno, esa es la primera, la más directa en términos operativos, tiene que ver con que Valparaíso tiene una operación que limita a operar durante los tiempos en que el ferrocarril de carga no opera, no funciona, que deben ser 5 horas durante la noche, hasta las 5 de la mañana, ya no podemos estar en la red, pero esa limitante no ha sido una condicionante terminal, para el tema ferroviario en Valparaíso yo creo que el tema surge un poquito más desde eso, llevamos un modelo concesionado portuario de más de, y ha sido muy exitoso, que yo también participé estando en el área puerto, sin embargo los planes maestros que se generaron y las futuras modificaciones nunca consideraron el modo ferroviario dentro del desarrollo de este proceso, principalmente porque estábamos pensando en que el ferrocarril no ingrese al puerto y con lógica y con justa razón, en ninguna parte del mundo, estoy hablando de las cargas generales, no de los gráneles, los gráneles hay que ingresar la carga debajo del gancho del buque con operación distinta a lo que es Valparaíso que es contenedores, en todas partes del mundo existen los terminales ferroviarios, áreas de operación fuera de las áreas de maniobra directa de la carga de las naves en puerto, y eso no ha estado nunca en ningún de los planes de desarrollo, ni generales de transporte, ni portuario ni ferroviario entonces yo diría que la mayor limitante que tenemos ahora, más que los horarios, más que, es el tema de que el modo ferroviario se necesita una terminal de operaciones, en el fondo el modo ferroviario en sí solo existe como modo de transporte pero no como sistema, es un sistema bi-modal no es un sistema solo ferroviario, si lo miramos en ese contexto...

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Eso es coincidente con lo que decía Ramón en el tema del *packing*.

Oscar Ramírez (Jefe de operaciones portuarias, FEPASA): Bueno hacia allá voy, estábamos diciendo que el tema dinámico portuario es el que tenemos que priorizar para efecto de que la restricción de espacio sea de alguna manera más productiva

² Palabras no audibles en la grabación.

³ Palabras no audibles en la grabación.

sostenidamente en el tiempo, ahí hay un modo, el modo de transporte ferroviario, en donde recién hoy están en un estudio solicitado por los puertos tanto para Valparaíso como para San Antonio, un estudio se está adjudicando para estudiar el desarrollo del modo ferroviario y más que de los operadores y es un concepto bastante distinto, entonces pensamos de que somos parte de la solución pero no hemos sido considerados en términos de las reservas de recursos, aquí vienen las limitantes que tu planteabas, estoy hablando de Valparaíso, entonces se han priorizado otras actividades, estoy diciendo lo que es historia no más, el tema del mall, de trasladar otras concesiones al sector costanero, la adjudicación del terminal [a OHL], en Valparaíso, Miraflores que es reducida y dentro de esa área reducida también hay un terminal muy estrecho donde los ferrocarriles operan y operan porque no tienen alternativas no porque no quiera expandir su actividad, y aquí viene un asunto importante de hecho Juan lo sabe muy bien que es uno de los clientes del modo ferroviario donde lamentablemente que por esas otras razones y no por oferta económica de la empresa no se le puede brindar un mayor servicio siendo que lo requiere, por ejemplo, entonces los limitantes van por eso.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Gracias, bien, no sé si podemos referirnos a los otros puntos.

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans): Hay un tema que nosotros no hemos tocado, porque todos hablamos que el 7 por 24 y cómo lo vamos a operar pero la verdad tenemos una legislación laboral que hay que respetar y trabajar en términos de que suben al personal y todo lo que eso refiere y eso nos toca a todos y por otro lado tienes una legislación laboral que les juega también a los conductores que es el artículo 25. del código laboral, un tema que ha sido bastante restrictivo en general, no sé si ustedes están de acuerdo, entonces esos son barreras que son importantes de dar a conocer, por otro lado hay un tercer punto, que el estado está preocupado de que la gente descansa, con la justa razón, que existen días de descanso, que comparta con su familia y yo creo que todos compartimos ese tema, no creo que nadie no lo pueda compartir entonces la idea es cómo trabajar ese tema, cómo nos coordinamos, no olvidar y quiero ponerlo en la mesa, porque no está en ninguna parte la legislación laboral, tema que a todos nos tocan y temas que no hemos trabajado, les tocan mucho el tema transversal que es el sistema carretero que es el artículo 25 que ha sido que se produzcan problemas en el transporte, es una ley que trasladaron del sistema de *retail* a los transportistas entonces ¿cómo llegó de un punto a otro? es algo extraordinario. El otro tema es el tema de los feriados, de cómo se trabaja, qué vamos a hacer y cómo nos vamos a poner de acuerdo, se ha tocado explícitamente, pero creo que hay que colocarlo sobre la mesa

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Ok, José.

José Egido (Presidente, FEDEQUINTA): Hola, buenos días, José Egido, Federación de Dueños de Camiones de la Quinta Región. Yo, no sé si fue inconsciente de parte de los que hicieron esta presentación de englobar los temas en un círculo o en un aro. Me recuerda a una rueda, un camión y si me preguntaran ¿cuál de los puntos nos afecta? Yo diría todos los anteriores, por lo tanto, ¡nos faltó poner el logotipo nuestro ahí en las esquina!.

Los comentarios o críticas que muchas veces hacemos los camioneros o transportistas, como nos quieran llamar, en el fondo parecen muy ácidos, sin embargo tienen una sola connotación que es mejorar la actividad que se ha dicho en varios tonos, estamos en bocas de todos pero en manos de nadie, el camión desde que sale el producto de origen hasta que llega al puerto y viceversa desde que lo cogemos en el puerto y llegamos a destino, me hubiera gustado que hubiera alguien e la municipalidad porque escuché mucho concepto que falta espacio en los puertos y parece que tenemos un problema como ciudad, en que la autoridad que rige los destinos de esta ciudad muchas veces no entiende la problemática portuaria y hago esta alusión precisamente porque escuche un llamado a que vamos a ocupar espacios portuarios para otros fines quizás por eso también desde un comienzo fuimos y somos tenaces a la idea de un mall en ese sector, creemos que en el tema del puerto los espacios tienen que cuidarse y restringirse solamente para la actividad marítimo portuaria, escucho también la señora Iris dijo al comienzo que todos de una u otra manera cuando hacíamos una entrega el día domingo le quedaba todo el escritorio a la otra persona para el día lunes, lo entiendo perfectamente, pero el sostén o la espalda de ese escritorio son los camiones precisamente porque los camioneros también tienen que quedar esperando, después de los tiempos de espera, partiendo por los puntos que tienen ahí yo creo que en todas partes hay un uso y un abuso del tiempo de espera, yo creo que nadie se ha puesto a pensar que la persona que está detrás del volante tiene horas y horas de conducción vulnerando muchas veces las normas laborales y esto lo sabe el Ministerio del Rrabajo y es un secreto a voces porque también faltan camioneros o conductores de camiones en Chile y aunque hubieran más camiones y aunque hubieran más conductores de camiones a ningún chofer le gustaría que otro conductor remplazara su cargo y ocupara la litera que él tiene porque estamos ablando de un bien prácticamente personal, hay una utilización de los camiones también porque del minuto en que en San Antonio lo tienen en SAAM me tienen 14 y 20 horas esperando para bajar un contenedor vacío estoy perdiendo un costo de oportunidad tremendo y cuando yo me atraso un minuto me aplican las penas del infierno y vuelvo al caso de SAAM en Valparaíso, yo me demoro en llegar un minuto y está a laucha esperando y el contenedor se lo llevó ¿cuánto me cuesta esto? hasta 250 mil pesos entonces si hablamos de ahorros de costos yo no sé dónde está ese ahorro de costos o esas usuras que se producen dentro de esta cadena logística y que afectan directamente a los transportes de carga por carretera ¿qué pasa cuando nosotros estamos esperando que nos den la secuencia y el puerto dice se corrió todo para mañana? quien me paga esas 10 horas de espera? qué pasa con el empleo de la gente de aduana que también está esperando el horario ¿quién responde por eso? ahí hablamos nosotros de esta famosa entre comillas

fiscalía o centro que tenga que ver con la determinación de las multas y quién paga y quien no paga y que se hagan responsable en la medida en que cada vez de esta cadena y asuma su responsabilidad los tiempos se van a agotar porque va a costar plata y en este minuto le cuesta plata pero solamente al dinero nuestro, identificar también y hacer un informe mensual, semanal , no tengo idea, con ranking, quienes son más competitivos, ya que esa palabra está tan en boga, o quienes cumplen realmente con los horarios que tienen que cumplir y quienes no lo cumplen, tiempos de espera se producen también en los depósitos cuando nos dicen este contenedor que llevaba café viene con olor a agua oxigenada o a centolla y tenemos que hacerle un lavado químico y hay que esperar que autoricen el lavado químico, ¿quién queda esperando ahí? el chofer arriba del camión, hasta que te autoricen el lavado, que muchas veces el cliente está en el banco y llega a las 3 de la tarde y está desde las 8 de la mañana hasta las 3 de la tarde esperando que le autoricen el lavado químico para poder desocupar el camión. Los depósitos también tienen sus horarios, atienden hasta las 5, 6 de la tarde, especialmente los viernes, entonces yo pierdo de hacer esa devolución del camión el sábado y el domingo y después la compañía me cobra el demurrage, estuve con un camión cargado dos días y me cobran demurrage porque no alcance a devolverlo, lo que también me parece insólito, en reuniones como esta yo creo que llevamos más tiempo que lo que lleva el FOLOVAP reuniéndose para dar solución a estos problemas sin embargo nos vamos en diagnósticos, nos vamos en estudios y el tema sigue adelante, es ahí que nuestro sector este año hizo una suerte de seminario en Viña desnudamos varias de estas falencias y nos pusimos fecha de vencimiento, si no hay una reacción de la cadena del COMEX en el sentido de que tenemos que aplanar la cancha y trabajar todos cuidando nuestro espacio, nuestro metro cuadrado sin agraviar al que tenemos al costado, nosotros vamos a empezar con otro tipo de acciones que no vienen al caso mencionar, pero creemos que esta gran comunidad ya tiene que madurar, tenemos muchos convenios internacionales y creo que Chile es una de las pocas partes en el mundo donde todavía seguimos trabajando con un sistema arcaico, es cosa de recorrer otros puertos he tenido oportunidad de estar y de ver, las entregas con cargas limpias, no vemos camiones en los puertos en otras partes porque el sistema es fluido y yo creo que esfuerzos acá obviamente se pueden hacer, la operación portuaria, vuelvo a lo mismo, de repente viene un conductor llegando y le dicen no viejito tienes que cargar a las 3 de la mañana, cargó a las 3 de la mañana, tuvo que esperar a las 8 para llegar a la ZEAL que lo atiendan y si hay camiones anterior en aduana el tipo puede salir hasta el día siguiente en condiciones realmente infra humanas, donde no tienen baños muchas veces, donde no tienen dónde comer o tomarse una bebida, la integración de los sistemas yo creo que es un hecho, en donde es relevante que estemos todos conectados de una u otra manera para no tener que estar quizás dependiendo del celular o de un llamado a la oficina y la congestión vial afortunadamente el camino de la pólvora lo que tenemos hoy en día del camino de la pólvora no es lo que se había diseñado, ahí habíamos hecho un trabajo bastante exhaustivo, por llamarlo de alguna manera, porque este camino era solamente de 2 pistas y hoy en día

tenemos muchos sectores con 4 pistas, con medidas de seguridad, con pistas de emergencia como corresponde, sin embargo igual tenemos cuellos de botella porque a veces pasamos de 4 pistas a 2 pistas, los tuéneles se están haciendo chicos, tengo entendido que más de 60 camiones en la ruta acarrea problemas y vamos a tener otro actor portuario relevante en el puerto y no estamos preparados para eso tampoco, no tenemos el otro acceso, entonces a lo mejor después vamos a estar trabajo todos al unísono, sin problemas de tiempo, pero vamos a tener problemas en el camino, agrandamos la boca del embudo pero la garganta sigue siendo la misma, al señor de ferrocarriles decirle que no existe una red de transporte en Chile, nosotros tampoco estamos, no nos rige ninguna ley, estamos al libre albedrío, aquí hay una anarquía (...) ⁴, si lo tienen los buses, los taxis colectivos, los taxis y otro tipo de transporte de pasajeros, pero nuestro tipo de transporte tampoco tiene, y estamos alegando hace mucho tiempo por una ley de transporte que no ha sido capaces de instaurar y respecto a los subsidios del sector nuestro la verdad que no veo mucho subsidio, pagamos dos veces por un mismo impuesto que es el impuesto específico y el peaje, descontamos un 30% del impuesto específico, no al 100% sin embargo hay otras actividades que si rebajan al 100%

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans): Disculpa pero yo me refería a los subsidios del sistema ferroviario, no estaba haciendo la comparación.

José Egiao (Presidente, FEDEQUINTA): Si pero, en cierto modo avaló lo que dijo la señora de que había subsidio a transporte de carga por carretera.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Bien, a ver, tratemos de.... por favor.

José Egiao (Presidente, FEDEQUINTA): Bueno, y para terminar, creo que todos debemos tener nuestros deberes y derechos bien marcados y si queremos hacer un trabajo bien hecho tenemos que mirarnos todos al ombligo y no dispararnos los pies porque esto va a seguir arrastrándose eternamente.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Gracias. Bien, pasemos a la segunda, de alguna manera creo que hay 3 puntos en los que estamos súper de acuerdo, ahí hay un tema que tenemos que agregar que es el tema del espacio, que es un tema relevante desde el punto de vista de la actualidad y del crecimiento a sí que agregamos un quinto punto que debería estar más o menos parece con el segundo lugar y la legislación laboral que agregamos.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Mario, perdón, respecto a lo que está

⁴ Palabras no audibles en la grabación.

diciendo Juan, es re importante porque el espigón se ha transformado en un sitio de arribo de buques austeros, estamos llegando con bastantes buques austeros a trabajar al espigón, que a raíz de los problemas que tiene San Antonio y uno de los problemas serios que tiene hoy en día que con dos buques austeros que descargan 1400 o 1800 autos el espigón queda congestionado y la razón es que los camiones que se ponen para retirar esos camiones no dan abasto porque los transportistas le dan preferencia a San Antonio y como no trabajan en la noche el camión llega hasta las 21 horas y se queda parado y re inicia su labor al otro día a las 8 o 9 del mañana, partiendo nuevamente este ciclo, entonces un camión que se podría dar 5 o 6 vueltas se está dando 3 y eso está causando grandes inconvenientes porque lo que el puerto necesita, o sea, puede ser eficiente liberando espacio, y parte de ese problema es la legislación laboral que dice Juan y bueno lo otro los transportistas que le dan preferencia a San Antonio versus Valparaíso.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Muchas gracias, bueno y la segunda parte, teniendo en consideración que ya estamos más o menos de acuerdo, 1 el tema laboral es un tema que tenemos que plantear, no vamos a discutir soluciones porque es de otra índole, pero si está planteado, el tema yo diría que tratemos de puntualizar desde el punto de vista de las soluciones, o sea, cuando uno habla de tiempos de espera se supone

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Discúlpame Mario, yo creo que hay otro punto que es el tema de buscar la forma de generar estándares de nivel de servir y hay que ponerlo, si no se pone⁵

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Es que ahora quería ver ahora, pasar a la segunda etapa que es cómo enfrentamos esta situación, por ejemplo en el caso de los tiempos de espera, no uso de sistemas, etc. eso es parte de la operación entonces podríamos un elemento relevante es una especie de reglamento que sea supra de la cadena, que permita de alguna manera generar deberes y responsabilidades que, ese sería como parte de la solución

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Y también que mencionar de que tiene que haber alguna entidad que lidere el tema, no sé si el Ministerio de Transportes o Aduana, no sé, pero tiene que haber algo que lidere porque alguien va a cometer alguna falta o va incumplir este reglamento y ¿dónde va a reclamar? o se va a limitar a hacer solamente un manual de buenas prácticas que no nos va a servir de nada

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Claro, primero la autoridad, luego la, perfecto. De alguna manera resuelve, es de más largo plazo pero es una solución.

⁵ Interrumpe el siguiente actor.

Oscar Ramírez (Jefe de operaciones portuarias, FEPASA): No te escuché nombrarlo, pero el tema ferroviario tampoco lo veo como un tema de espacio. Tiene que ver con eso, tiene que ver con el tema de evacuación de los puertos, tiene que ver con el tema, tiene que ver con muchos temas no solo con ese [Interrumpe Iris Vicencio].

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Quizás el punto 4 lo podrías poner otro nombre, infraestructura vial ferroviaria

Jaime Vio (Vicepresidente FEDEQUINTA): Exactamente.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Perfecto, el tema de, ahora, en el no uso de sistemas yo creo que habiendo sistemas y no hay uso debe haber un tema de más de corto plazo que es la capacitación ¿qué opinan de eso? porque sí hay sistema, aduana tiene sistema, el concesionario tiene, ZEAL tiene sistema, el SAG tiene, etc.

Jaime Vio (Vicepresidente FEDEQUINTA): Perdón, ¿usted tienen comprobado de que no lo quieren usar porque hay desconocimiento o porque no les acomoda el no ocuparlo?

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Por eso la pregunta, los actores que están aquí ¿que sienten? es decir ¿ven que no se usan porque falta capacitación? ¿Porque es un problema de integración que tiene que ver el tercer punto?, es lo que de alguna manera la experiencia de ustedes queremos.

Dagoberto Jara (Director de AGEMFRUT): Dagoberto Jara, Mario, el otro día tuvimos una reunión con la ASOEX en Santiago, le pongo el tema del multipuerto, el SAG tiene reuniones y acuerdos con la ASOEX pero desde la ASOEX no sale información hacia las plantas entonces en las plantas hay totalmente un desconocimiento de los acuerdos que se han tomado entre el SAG y la cúpula de ASOEX, ahí hay un problema más o menos serio, y eso rebota a todos en los puertos, donde los camiones no pueden ingresar, que hay que digitalarlos, eso tiene un costo asociado, entonces como no hay capacitación en las plantas muchas veces prefieren pagar y lo envían no mas así, lo mismo que pasa con el SICEX, donde todos saben que hay que ingresar una información para que los sistemas puedan funcionar, y no lo hacen, entonces el problema está en las plantas.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Pero el tiempo de espera no es solamente atribuido al uso de sistemas con lo que acabo de escuchar, por ejemplo lo que explicaba recién Dagoberto, o que estaban explicando que las compañías navieras no tienen una flota de contenedores tan grande como para disponer y tienen que esperar que se bajen los contenedores, que se desocupen y sean entregado a los camioneros y los

camioneros tienen que esperar a veces desde las 8 de la mañana hasta la hora que esté listo el contenedor disponible, ese también es un tiempo de espera que no tiene que ver con el uso de los sistemas es un tiempo de espera que tiene que ver con el uso de la flota óptima de las navieras y con la falta de coordinación porque yo creo que tienen derecho a tener flota óptima las compañías navieras y a decir bueno en vez de tener 1.000 contenedores abajo y 1.000 arriba quiero tener 1.000 contenedores arriba del buque y con esos voy a ordenar mi puerto, el problema es que no tiene por qué estar el camionero esperando 10 horas y ese es el problema que hay que ver cómo se soluciona con la definición de las navieras de tener una flota óptima, y no tiene que ver con el uso de los sistemas no sé exactamente como se podría coordinar pero tendría que ver con alguna otra forma de estar coordinado.

Marta Reyes (Encargada de gestión, Aduana): A lo mejor habría que... [Interrumpe Iris Vicencio].

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Y el otro problema con los sistemas que se ha generado son funcionales a quien los usa. No son funcionales al sistema logístico general, entonces tendría que haber una integración del sistema no sé si me entienden, porque yo puedo tener mi sistema pero eso no le sirve a TPS, él tiene el del y a él le funciona.

Marta Reyes (Encargada de gestión, Aduana): O cada uno mira lo suyo.

Alan Smith (Vicepresidente de ANAGENA): Así está siendo, actualmente así funciona

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Debería ser tan integrado como cuando uno va con su tarjeta redbank y se mete en cualquier cajero y saca plata, a usted no le dicen a es del estado o del city bank, debería ser tan integrado como eso.

Alan Smith (Vicepresidente de ANAGENA): Estamos siendo tan poco coordinados que en cada puerto se requiere un premo distinto, hay que hacer un solo sistema.

Dagoberto Jara (Director de AGEMFRUT): Algo que no tiene que ver con los sistemas pero sí con un *late*, un *late* que termine hoy día a las 18 horas, hay líneas que le autorizan al exportador, le otorgan el *late* pero no le comunican al terminal hasta el día siguiente, entonces eso se transforma en una espera larguísima para los choferes.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Bueno, los tiempos de espera: por lo que me doy cuenta, los grandes damnificados son los transportistas finalmente, ellos son quienes absorben este colchón de optimizaciones de los demás, logístico, si la compañía naviera dice yo voy a tener esta cantidad de contenedores que es mi flota óptima eso

aterrija en que el transportista tiene que absorber la ineficiencia y a lo mejor el almacén también, por otro lado, alguien absorbe.

“_”⁶: y respecto a lo que estás hablando de la flota que tiene para las temporadas peak eso es de fácil solución, es cosa de programar con los depósitos una entrega por diferido, quizás el problema que hay hoy día es que se le dice a todos los clientes que el contenedor va a estar listo el sábado a las 8 de la mañana y no es cierto, hay una partida, igual como entrega el puerto, el puerto entrega diferido, no entrega todo junto.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Bueno a lo que yo iba con mi comentario, que en realidad se me olvidó decir es que siento que los transportistas son los dignificados pero ¿están ustedes los transportistas preparados con un sistema moderno de comunicaciones, no sé si comunicacionalmente, por radio o por teléfono a absorber un orden diferente que les diga oye no es a las 8 es a las 10? y tan rápido como eso algún modernismo que sirva para interactuar.

José Egido (Presidente, FEDEQUINTA): Actualmente todas las empresas de transporte funcionan vía internet respecto a la llegada y salida de naves de la secuencia salvo en San Antonio que los agentes de aduana tienen que tener una clave, muchos de nosotros no hemos querido a tener acceso a la clave de los agentes de aduana porque de repente se genera un cambio en el tema de los papeles y también a veces algunos avisan de esta facilidad que tenemos de acceso a la información para no enviarnos y ratificarla entonces eso, pero acá en Valparaíso todos los transportistas sabemos la secuencia inmediatamente porque cada transportista sabe qué cliente trae mercadería en cada nave y lo otro que aquí el caballero que proponía un sistema por secuencia de los vacíos, usted está proponiendo algo funcional al depósito, tenemos que buscar, no voy a criticar al sistema, voy a reiterar lo que he planteado de que aquí cada actor propone algo que sea funcional a su sistema, sería más funcional a la naviera entregar de esa forma porque necesitarían menos contenedores, pero nosotros los camioneros necesitaríamos más camiones porque en los puertos nos van demorar para cargar o descargar o el cliente se va a demorar, el problema es de todos.

“_”⁷: Perdón, me entendiste mal, el puerto está entregando bien, yo lo que estoy hablando es del depósito cuando pasa a retirar el contenedor para el cliente y eso si nosotros más o menos sabemos con el depósito, el depósito nos va a decir mira para este cliente la carga va estar lista, o sea el contenedor va a estar listo a las 8 para este otro a las 10 y así no programa como hoy día que les dicen a todo oye los contenedores se van a entregar a partir de las 8 de la mañana y llegan todos a las 8 de la mañana.

⁶ No se identificó la persona quien habla en la grabación.

⁷ No se identificó la persona quien habla en la grabación.

José Egido (Presidente, FEDEQUINTA): Claramente pero si ustedes tienen la secuencia, se hace la secuencia y si no hay un reglamento, un estándar de nivel de servicio, yo me voy a atrasar un minuto y a mí me va a salir más caro ese atraso que el flete, por ser funcional al naviero o al que tenga el dueño de los contenedores, yo creo que son temas.

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans): Voy a repetir algo que ya lo dije. Hay una alternativa que está preparando y que ha hecho una propuesta el EPV a través de un sistema de computación donde se está tratando de ver cómo se aplanan la demanda en los depósitos ¿qué significa eso? que no va a ser funcional al depósito sino que va a ser funcional al hecho de que existan los depósitos y que realmente los transportistas lleguen cuando tengan que llegar y eso creo que es una ventaja para todo el mundo y todos los que están en esto digamos, y en eso estamos trabajando que partió del sistema de la empresa portuaria.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): SILOGPORT sería entonces una solución al punto 3.

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans): Esa es la propuesta que estamos revisando como se puede hacer.

José Egido (Presidente, FEDEQUINTA): Parte de la solución, porque también van a otorgar contenedores que no van a tener y van a atrasar secuencias de entrega como pasa con el TPS, entonces por eso insisto en que tiene que haber un equilibrio entre la obligación y los deberes y ahí podemos funcionar todos

Oscar Ramírez (Jefe de operaciones portuarias, FEPASA): Oscar Ramírez, FEPASA, yo estoy percibiendo un poco los comentarios de todos y las propuestas y me parecen valiosas es importante diferenciar lo que es la integración de los sistemas computacionales de informaciones cada vez tienen que ser más complementados estamos en un mundo absolutamente abierto, hace 15 años atrás escondíamos los manifiestos y la información se trataba de no, hoy en día tenemos en línea información y podemos usarla positivamente como se está proponiendo, ese es un tema que es la integración de los sistemas computacionales de información, pero esos sistemas hay que ponerlos a disposición del beneficio de un marco regulatorio que fundamentalmente genere indicadores de calidad, ¿a qué me refiero? aquí el tema es recibir las cosas que han sido o aprender de las cosas que hemos hecho y han sido exitosas o positivas en este aspecto por ejemplo el tema de los concesionamientos de los puertos, los contratos de los operadores tienen indicadores de calidad, no tienen exigencia respecto ni a las inversiones ni de otras cosas, tienen indicadores, tiempos máximos de ocupación, tiempos de espera máxima, y al final del recuento tienen deberes y obligaciones de la gestión anual o de la gestión periódica que los

indicadores de calidad les exigen, eso respecto del marco regulatorio que tu mencionabas yo creo que ese debería ser el concepto en donde se establezcan cosas como estas, me pregunto ¿de quién es la responsabilidad de los tiempos de espera o de las ineficiencias que han demorado a todos aquí en el tema vial?, de los camiones, de las salidas de las esperas de las inspecciones, de las esperas de los camiones, ¿de quién es la responsabilidad?, ¿del estado? ¿De los privados?, el costo que lo origina ¿quién es el que realmente tiene que asumirlo y cómo? eso que en el tema de los contratos, en el concesionamiento de los puertos, me imagino que lo ve EPV y debería reflejarse lo que se está proponiendo.

Mario Troncoso (moderador del Focus, OP Ltda): Perfecto, Ricardo y después don Alan

Ricardo Ghiorzi (Gerente de operaciones, ZEAL): Desde el punto de vista del ámbito en que estábamos buscando soluciones digamos, viendo un poquito más arriba y tratando de entender, lo que se está planteando aquí tiene que ver con temas logísticos y logísticos ya significa una cosa más amplia de una cadena por lo tanto el comentario que voy a hacer no tiene que ver con el puerto de Valparaíso en específico, hacer eso tampoco tiene muchos sentido aislar, es una cosa compleja de punta a fin y en ese sentido siento que se ha dicho falta un ente, pero no estoy viendo una cosa burocrática, sino que un ente que defina ciertas cosas tan básicas, solo defina un par de cosas como por ejemplo qué es eficiencia, porque alguien dice, bueno en esta solución busquemos indicadores de eficiencia pero ¿qué es lo que es eficiencia?, si uno toma a cada uno de los actores va a tener distintos indicadores entonces falta una definición completa, entonces cuando tengamos definida esa vamos a poder ver quién es el responsable porque también estamos jugando a ver quién es el responsable, pero si no tenemos esta definición básica, ahí va a quedar clara quién es el responsable en cada etapa y alguien tendrá que aplicar que es un poco lo que planteaban, alguien en ese minuto va a poder tomar decisiones y decir bueno este es el responsable, pero primero hay que hacerle esa definición, creo que, bueno, cuando uno entra en el tema de las soluciones, de ser más práctico y operativo, pero hay que partir de aquí y creo que eso es lo que importa, dado que este estudio va al ministerio es decir, ahí tiene que haber una definición de ese punto de vista, alguien puede decir no si la empresa portuaria está en una parte pero esto es mucho más amplio que eso

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Alan.

Alan Smith (Vicepresidente, Aduana): Don Mario, yo creo que hay que separar y meterse al punto 3 que es relacionado y que tiene que ver con lo que decían aquí los amigos recién, yo creo que aquí se ha dado la máxima de la autorización, el óptimo de cada parte no es el óptimo del sistema y eso es lo que hay que resolver, porque al depósito lo que le interesa ojala es entregar los contenedores cada 3 minutos y darle un horario al transporte y al transporte le conviene lo contrario, que estén las 24 horas y cuando llegue el carro,

entonces según el lado en que nos colocamos evidentemente cada uno va a tener razón desde su punto de vista, pero el óptimo que queremos buscar es el del sistema y no es la suma del óptimo de las partes y eso es lo que tiene que ver con alguien que defina los procedimientos y pueda ver en definitiva cual es la justa medida y normas que permitan organizar de la mejor manera el sistema y eso no es simple, en definitiva por eso estamos aquí así que yo creo que en el punto tres de la integración de los sistemas más bien un tema pero lo que hay que hacer es organizar los procedimientos y las empresas primero. Los sistemas serán la manera de hacerlo pero este tipo de organizaciones hay que hacerla antes, al puerto le interesa entregar las 24 y es súper razonable si es su óptimo, y al que fiscaliza hacer su pega y en realidad si son 8 horas al día me interesa que atendamos 8 horas al día y estas son las cosas que tenemos que asimilar y yo creo que ese es el punto que hemos tocado muchas veces que falta esta autoridad portuaria o de sistema logístico, pero yo creo que se puede avanzar porque ese exantema que en teoría está perfecto porque van a pasar probablemente muchos años en que algo así pueda ocurrir, aquí se pueden hacer las cosas, consultar la mesa y determinar que se entrega las 24 horas y nos sentamos con el SAG y revisemos el horario y nosotros qué hacemos con estos colchones y probablemente si lo hablamos con los extra portuarios hay soluciones hoy en día entonces yo creo que hay que hacer esta suerte de encarar el problema y es un punto más que integrar los sistemas integrar los servicios de las distintas empresas. En el punto 1 yo ya me convencí, pero escuchaba hoy día que no hay que hablar de trabajar 24 horas en general, hay que hablar de que funcione con la mayor eficiencia y va a ver que separar probablemente la exportación de la importación y dentro de eso también determinados servicios, algunos requerirá 24 horas, pero si sabemos que se inspecciona el 20 o 30 por ciento de las cargas bueno, es una cosa de sentido común, si las instalaciones en la ZEAL son suficientes no se requiere que todo el mundo funcione 24 horas, porque, lo mismo que decía antes, le va a traspasar la ineficiencia al del lado. entonces lo que hay que hacer más que 24 horas es buscar que nunca hayan tiempos perdidos que la cosa siga esta eficiencia pero yo creo que es importante cambiar un poco el switch a las 24 horas globales por horarios estables que permitan dar eficiencia y coordinar, después nos encontramos con que los actores públicos y privados almorzamos en horarios distintos, cosas tan tontas como esa, el SAG almuerza a las 2 SAAM tiene horario que no es el mismo que los agentes de aduana, entonces yo creo que hay cosas de los horarios que organizar más allá que 24 por 7, yo haría horarios que fueran eficientes para la cadenas.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Perfecto, Don Ramón.

Ramón Moreno (Gerente de operaciones, TPS): Ramón Moreno, estoy muy de acuerdo con lo que decía, por ahí lo expresé mal en un principio, no es que nosotros apuntemos efectivamente a un 24/7 de parte de todos los actores sino que efectivamente acá lo que se requiere es que todo pueda funcionar fluido a lo largo de la cadena y en ese sentido

también algo que decías recién, personalmente veo complicado que se genere un solo ente que pueda abarcar todos estos temas, ya sobre los temas que pusimos atrás de lo laboral hasta lo netamente operativo, veo muy difícil que esperemos que venga un solo ente o una sola autoridad y nos arregle este tema a todos, creo que la forma en que se ha dado el último tiempo puede ser medio lento para algunos o mejor para otros, ha sido tratando el tema uno a uno, particularmente como un ejemplo hoy en día hemos estado junto a aduana regional justamente por el tema de los despacho de las cargas con inspección para despacharla a la solicitud de los transportistas en su minuto al final del diferido, porque efectivamente hace años atrás estamos funcionando, realizamos un diferido y salía cuando salía, hoy en día nos ordenamos un poco más los estamos integrando con la aduana para tener más información de eso y desea manera tratar de solucionar un punto que nos fue planteado por los transportistas, tanto a la aduana regional como a costosos, y creemos que desea forma, planteando los temas con un objetivo claro en búsqueda de un beneficio más amplio, como decías, que el óptimo de cada uno, vamos a seguir avanzando, todo el tema de la integración de los sistemas como concepto, siempre suena bien, se han realizado integración de todo tipo, como funciona la ZEAL hoy en día es una tremenda diferencia que cuando existía varón donde cada uno estaba en su campo, claro que efectivamente se puede hacer mucho más por ese lado solo que efectivamente también hay un desconocimiento importante, yo no sé si el punto 1 cuando pusieron el tema de no uso de los sistemas tienen algún diagnóstico de algún sistema en particular porque eso sí que sería interesante saberlo e incluso sería interesante que se mostrara dentro de la cadenas completo, por ejemplo para un proceso completo de exportación, proceso completo de importación, cuáles son todos los sistemas que hay entre medio y cómo funcionan, creo que eso a la cadena le favorecería, pero resumiendo un poco esto, como decía, veo muy difícil encontrar un solo ente que nos rijan a todos y aparte creo que la forma de avanzar con esto es plantearnos los temas directamente entre las partes y buscar soluciones a temas puntuales uno a uno y de esa manera generar un beneficio mayor.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Gracias.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Estoy sumamente de acuerdo con lo que dice Ramón, era algo parecido algo que yo quería decir justamente antes, en el sentido de que nosotros tenemos que hacernos cargo de algo y no decir es bueno que se haga, es bueno que alguien, porque ese alguien no es nadie entonces yo creo que un buen punto es analizar la cadena completa de los tiempos de espera, ir por algo concreto, analizar cuáles son los tiempos de espera que hay y como se aborda uno por uno, si el tiempo de espera amerita una operación portuaria de 24 horas se tendrá que hacer y si no a lo mejor no es necesario y no se hace, creo que por ahí podríamos ir abordando y todo lo demás que se ha dicho es parte de la solución, por ejemplo si el tema es trabajar 24 horas hay que ver como la ley permite trabajar 24 horas, dando descansos, no podemos nosotros en esta reunión

cambiar la ley o arañar los caminos, eso será una cosa que se va a demorar más, lo que nosotros tenemos que hacer es hacernos cargo de lo que sí podemos, y yo creo que hay mucho que si podemos analizándolo uno por uno y decir que es lo que yo puedo hacer para solucionar ese problema y no que puede hacer otra persona que no sabemos quiénes lo va a hacer, no podemos decir necesitamos que alguien venga coordine todo, nosotros tenemos que ver que necesitamos coordinar, me parece que el planteamiento, la parada nuestra tiene que ser qué hacemos nosotros, qué hago yo como aduana, que haces tú como TPS, que hace ZEAL, que hace la naviera, qué hacemos nosotros para que esos tiempos de espera se resuelvan, creo que por ahí debería ir el aporte de este aforo.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Pablo.

Pablo Torres (Gerente general, SAAM): Pablo Torres SAAM extra portuario, yo estoy súper de acuerdo con lo que plantea Ramón, pero yo creo que tenemos que estar todos conscientes de que cada actor también tiene sus limitantes en el radio de acción, de alguna manera todos los que estamos acá somos proveedores de los importadores y de los exportadores, entonces hay muchas cosas donde es el cliente el que puede tener mucho más poder de acción que ayude a lograr mejorar algunas ineficiencias que se puedan encontrar, porque es súper entendible y comprensible lo que planteo el señor, oye llego el contenedor a un depósito X, que puede ser SAAM, Sitrans, da lo mismo y resulta que viene con un olor distinto al origen de la carga pero esa es una instrucción que la da la naviera, claro es entendible que a los transportes se moleste con el proveedor del servicio que en este caso es el depósito, al que le toca poner la carga, pero resulta que es la naviera que contrató su cliente, en el fondo el cliente del transportista el contrato el servicio con la naviera X y el quizás ni si quiera está en conocimiento de que oye cuando tu devuelvas el contenedor y si ese contenedor viene con algún olor distinto al origen de la carga te vamos a trancar el ingreso hasta que tu confirmes el pago, entonces hay varias instancias en que el cliente tiene un cobro y nosotros los actores no vamos a tener la solución, yo no le puedo decir al mandante oye sabe que acá el señor está enojado así que no lo voy a dejar pasar, lo mismo le pasa al puerto, el también cumple con un estándar, el transportista cumple con el cliente que lo contrató.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Porqué cobras 250.000\$ por la caída a piso.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Ya pero yo te puedo preguntar por qué tú le cobras los 250.000\$ que dices que a los que caen a piso.

Pablo Torres (Gerente general, SAAM): No conozco ese caso.

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Yo quiero entender eso porque hace rato que lo estoy escuchando ¿qué cobro es ese?

Pablo Torres (Gerente general, SAAM): No sé.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Pregúntate como SAAM porque él nombra SAAM

Pablo Torres (Gerente general, SAAM): Puede que sea SAAM y no SAAM extra portuario

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): ¿Quién cobra esa plata?

Pablo Torres (Gerente general, SAAM): Pero a lo que voy yo de que todos somos en el fondo todos los actores estamos cumpliendo funciones de nuestros mandantes que son los clientes finales y que en algunos casos no son, se contraponen

Iris Vicencio (Directora, Aduana de Valparaíso): Bueno eso hay que hacerlo, yo creo que no.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Oscar, Don Jaime, Don Ricardo.

Oscar Ramírez (Jefe de operaciones portuarias, FEPASA): A ver yo creo que, mi impresión, creo que estamos hablando de algo que todos queremos que se haga pero estamos difiriendo de lo que es la consecuencias del aplicarlo por tener la efectividad que esperamos, yo comparto con lo que decían respecto del tema, pero cada vez que se hacen soluciones bi laterales hay terceros involucrados que las consecuencias las asumen, o sea está bien, creo que ese es el comienzo, hay que empezar por alguien y alguien tiene que decir nosotros "hay que", porque eso nos ayuda, ayuda a ver este tiene que hacer esto para que los resultados, que se analicen este con este y se resuelva de esta manera, o sea, eso por un lado, por otro lado como hay terceros de las consecuencias de acuerdo bi laterales siempre hay y más de uno en la cadena, lo importante es a lo mejor no hacerlo con todos pero estos tramos irlos validando a continuación y no que se tome como una solución de dos y en realidad ya estamos los dos de acuerdo, yo creo que hay un inconveniente de hacerlo así, pero es conveniente también que los demás se interesen y aquí surge un poco mi razonamiento de la necesidad de un marco referencial a lo mejor estoy de acuerdo contigo de que no tiene que ser el único que a lo mejor, nos, habría que estudiarlo, pero lo que si estoy de acuerdo es que para que se de lo que usted dice tiene que haber alguien que lo determine porque no sacamos nada con ponernos de acuerdo si al final no se va a aplicar el filtro estamos como hablando de lo mismo y vamos a volver al mismo punto otra vez, al final yo creo que para que la cosa se determine, tenga efectividad, para que tenga aplicación

tiene que haber una forma de determinarlo y creo e ínsitos en lo que dije denante. Que los indicadores de calidad pudieran darnos las razones a quien le corresponde qué porqué y de qué manera, entonces

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Pero ahí yo creo que hay un tema que también hay que considerar, cómo lo quiero interpretar, en el mediano-largo plazo

Oscar Ramírez (Jefe de operaciones portuarias, FEPASA): Es que en ese plazo estoy hablando.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Claro, pero en el corto la solución, porque uno no puede esperar el largo, en el corto las soluciones que está proponiendo Ramón, uno avanza pero también busca un cierto marco regulatorio y yo creo que no se si así lo entendemos y lo podemos escribir después, don Jaime.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Yo estoy totalmente con lo que dice usted, hay que tener un objetivo y un objetivo que siente un marco que regule todo esto y un señor que lidere y que sea responsable de que se cumpla esta reglamento, respondiendo a la consulta de la señora Iris, es difícil una caída a piso de un contenedor que está manifestado a SAAM extra portuario, cobran 250.000 pesos entre cambio de condición, flete, y entrega de, un camión que llegue un des consolidado en un pallet y es citado a las nueve de la mañana y se carga a las de la tarde se pierde, pero si efectivamente SAAM cumple con el horario y consolida a las 9 de la mañana y yo llego a las 9 30, y no conozco a nadie, cae a piso y me cobra 50, 60 hasta 70 mil pesos por un flete que yo cobro 125.000\$ a Santiago, entonces creo que, no es por hablar solamente de SAAM, lo que pasa que el sistema está así, está creado funcionalmente a algunos actores de la cadena y esos actores por ejemplo es TPS que debiera rendirle cuentas a la empresa portuaria, la empresa portuaria al Ministerio de Transportes y no existe el reglamento, ínsito nuevamente entonces lo que tu propones de hacer arreglos unilaterales, por el momento yo lo entiendo, pero verlo como una solución, es solamente una mesa, un papelito de buenas prácticas que al final no se cumple.

Ramón Moreno (Gerente de operaciones, TPS): Perdón, quiero aclarar, cuando se habla de buscar soluciones entre dos partes no me refiero a soluciones unilaterales sin revisar cómo puede afectar al resto de la carga, obviamente estamos hablando de diferentes actores preocupado no solamente de lo que les afecta a cada uno sino de la cadena completa, cuando ustedes como transportista vienen a plantear el tema de ustedes como transportistas no lo podemos ver solamente como ustedes sino como afecta a toda la cadena de Valparaíso y obviamente puede ser que sea positivo para ustedes pero si es negativo para el agente de aduana, para el naviero, para el embarcador, para quien sea, yo

como terminal no va a ser de mi interés hacerlo, por eso quiero dejar claro que no me refiero a buscar soluciones puntuales a cada uno sino que plantear problemáticas, revisarlas y analizar cómo afecta a los demás tratar de buscar una pronta solución, a eso me refiero para tratar de tener avances concretos.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Ricardo.

Ramón Moreno (Gerente de operaciones, TPS): Perdón, yo quiero decir un tema eso sí que quiero poner sobre la mesa, y lo mencionó delante Pablo, muchas veces se dejan fuera de todos estos análisis al origen de prácticamente todo el proceso de comercio internacional que es el cliente y dueño de la carga, la mayoría de las veces que analizamos cadenas o problemáticas de la cadena logística nos dedicamos casi siempre desde fuera del cliente en adelante y creo que hay que empezar a incorporarlo porque muchas veces lo dejan fuera y dejan fuera también el análisis qué servicio se le está vendiendo al cliente o qué tan informado está el cliente de lo que sucede en el resto de la cadena para que él también pueda informar a los diferentes proveedores de servicios porque creo que efectivamente si el cliente al minuto de contratar el flete sabe que si su transporte llega media hora tarde a tal lugar le van a cobrar esto y esto y el transportista también lo sabe y que eventualmente de no ser tan claro debiera ser transparente y mientras más informado.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Ricardo, Don Ernesto y para ir terminando Don Jaime.

Ricardo Ghiorzi (Gerente de operaciones, ZEAL): Ricardo, creo que estamos de acuerdo, una cosa es el corto y otra cosa es el largo plazo digamos, quería ratificar un poco lo planteado del tema de ciertas fijaciones que tienen que ver con políticas generales que sería más en el largo plazo pero ¿por qué es importante? porque primero porque está el tema logístico, aquí estamos representados desde placillas hasta el puerto, pero desde placilla para allá no está representado nadie y desde el puerto hacia al exterior tampoco, entonces en ese sentido como además la invitación tiene como por objetivo final la fijación de políticas públicas en ese sentido creo mencionando eso al largo plazo vuelvo a ratificar que exista definiciones en la cadena que permitan llegar a estos acuerdos, que por supuesto es lo que se hace todos los días aquí en el puerto de Valparaíso muy bien, tomar estas decisiones y acordar pero el paragua es que hay que pedírselo.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Ernesto, gracias.

Ernesto Lema (Jefe oficina de Valparaíso, SAG): Lo mismo que decía Ricardo Ernesto Lema del SAG, lo que pasa que a mí me causaba un poco de ruido al principio de la presentación cuando el objetivo era presentar cuellos de botella para bajar los costos y

entiendo que, por lo menos dentro de lo que es el Ministerio de Agricultura nunca se ha generado políticas para bajar los costos de los privados, sino que es para mejorar la eficiencia, de los tiempos, indirectamente lleva a un tiempo de costos pero cuando se presentó esto llevaba directamente al tema de costos entonces eso a mí me causaba un poco, ahora lo segundo que yo creo que hay muchos problemas que se discuten acá que se ven en FOLOVAP que es parte de las comisiones que hemos integrado en algunos servicios y hemos mejorado algunas condiciones internas dentro de lo que estamos en FOLOVAP, lo que yo creo, haciendo un resumen es que lo que se necesita para el estudio para presentarle a la Subsecretaría es cuales son las necesidades que se tienen que presentar para generar políticas, reglamentos y normativas, por ahí la persona de transporte mencionó que no hay normativas no hay reglamentos, bueno, está la instancia de la consultora para decir sabes qué la necesidad de los usuarios o de los actores de la cadena logística es determinar un reglamento o una normativa que fije tal criterio dentro de lo que es transporte y el resto de los temas que veo que aquí se discuten, perfectamente se pueden solucionar de las comisiones que siguen a FOLOVAP, de hecho así se ha hecho para solucionar los problemas.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): A ver, para seguir, estamos terminando, así que bien concreto.

Jaime Vio (Vicepresidente de FEDEQUINTA): Los ejemplos que he dado no tienen el espíritu, sé que soy majadero pero no tienen un espíritu distinto al tratar de buscar argumentos para justificar el tema del reglamento, usted le da un contrato al cliente y le muestra un papel y le dice si su contenedor llega sucio se lo vamos a tener que lavar y va a costar tanto, yo no lo he visto, pero si existe y eso lo reside el cliente pero ¿qué le dice el cliente cuando usted le dice que transportó tuercas y llega con olor a shampoo y se lo lavan? el cliente tiene que pagar y no le cree al transportista, tiene que a ver, no sé si me entiende, la manga en todo el sentido está, ⁸porque la realidad para nosotros es así y con el otro lado

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): A ver, Jocelyn, Juan y Alan

Jocelyn Fernández (Directora regional de Planeamiento, MOP): Es que tengo a propósito de lo de las políticas públicas y la logística, yo creo que es importante hacer una salvedad no obstante el Ministerio de Obras Públicas no es el que planifica el territorio nacional, nosotros damos o propiciamos actividades, por eso opinamos con tanta atención, ahora el concepto de logística que hemos ido generando, a propósito de lo que está escrito, ya hay estrategias de desarrollo para esta región y el plan del ministerio es una logística

⁸ No se entiende lo que se dice.

avanzada que denomina la CEPAL entonces no es el punto del productor, que de hecho se deja afuera el cliente como decían ustedes y el que recibe que en el fondo es el consumidor, que podría ser el puerto, si no el territorio completo, cuando nosotros miramos qué efectivamente se requiere y podemos pensar probablemente no es el horizonte de este estudio pero que es lo que se requiere para que los exportadores, lo agricultores, nosotros también estamos prohibiéndoles a ellos que tengan rutas de agricultores, rutas turísticas entonces nos parece que efectivamente es mucho más amplio y respecto a una política al respecto hoy día el país avanza a brindar atenciones a los gobiernos regionales y dentro de sus atribuciones está tener una política regional de ordenamiento del territorio y para ese ordenamiento de territorio que requiere espacio en la logística porque puede ser entendida y yo soy una defensora, no solo vengo a estas reuniones, voy a otras reuniones también y siempre se mira con muy mal punto esto de la logística, del puerto, de los camioneros, de los camiones que pasan, de las expansiones entonces todos estos desafíos de alguna manera es mucho más que ponernos de acuerdo, tiene que ver con el territorio y con las cosas que se nos vienen y con aquello que debemos resguardar, guardar espacio, probablemente protegido con las zonas de apoyo a propósito de lo que van a hacer las puertos a propósito de la expansión de Andina a propósito de los casi 7 embalses que vamos a tener, la agricultura y la exportación, van a subir la siembra de la fruta, entonces todo esto tiene que ver con una política pública y dentro de las atribuciones que están escritas, todavía no se cambia la ley, está escrito una de las letras dice, que cada región puede pedir una atribución adicional para escribir su propia política pública, si lo amerita, porque no poder escribir una política regional a propósito del tema logístico, yo creo que son elementos que hay que conocer y entender, porque pareciera que no hubiera nada, pero hay, el punto está en que como nosotros nos reunimos acá se ve un espacio limitado de lo que puede ser una cadena logística y todo lo que mueve esa cadena logística, de cómo vincula ese territorio y ahí es como entra el Ministerio de Obras Públicas hacemos que una ruta no fragmente un territorio, cuando se nos vengán estos estándares de servicio como yo escuchaba, se nos vengán exigencias de tener huellas de carbono o huella hídrica y no sé qué para la actividad logística probablemente vamos a estar súper complicados, si es que no avanzamos por ejemplo a esto de los modos de transporte, yo creo que son elementos de largo plazo pero yo les pido disculpas, lo quiero dejar instalado porque hay que pensar que si hay una cosa de corto plazo que hay que ponerse de acuerdo y que tiene que ver con el negocio que probablemente al bajar la actividad, como una actividad económica claro que es importante entenderlo desde el punto logístico porque hay es más eficiente esto, pero también como un punto eficiente para el territorio y eso es lo que yo quería plantear

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Juan y don Alan y ahí terminamos.

Juan Arancibia (Jefe operaciones, Sitrans): Mario, tengo dos ideas que presentar, hablan

un poco del país en el que estamos viviendo que de repente somos un poco contradictorios, el primer punto tiene que ver con que el motor de la economía del país, es el comercio exterior, sin embargo los fines de semana, si me pongo la camiseta del transportista, tengo que pagar peaje más caros, ahí hay un incentivo claro de cómo generamos un motor de comercio exterior, si un día, tiempos de espera, nosotros como transportistas hemos trabajado en varias licitaciones de exportación, de hecho la exportación nosotros la hemos dejado de lado, porque junto con las cláusulas de los clientes y con eso voy a lo que dice Claudio o lo que dice Ramón es que ellos piden que nosotros demos como transportistas (...) ⁹ sin horas de sueño entonces ahí entramos también en otra contradicción porque empezamos en la planta ya con los tiempos de espera y algunos participan de eso algunos transportistas, para presentar dos ideas que hablan de esta contradicción que tiene la logística.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Alan

Alan Smith (Vicepresidente, Aduana): Yo estuve en Alemania hace tiempo, pensando en el tema de que esto está orientado a tener políticas públicas se me ocurre que varios de estos temas que se mencionan se solucionan parcialmente al menos incorporando en las licitaciones y en los reglamentos de los prestadores de servicios, estamos hablando de servicios cautivos, un naviero genera una serie de servicios, dentro de los que están los representantes acá, que generan monopolios. Las licitaciones es la mirada hacia la calle, en general están orientados hacia el puerto y hacia el buque, hacia los requerimientos, pero nada dice respecto al usuario, por lo tanto el tema que plantean de los horarios, si no llegó a la hora podemos pagar todos los servicios que se generó, pero si llegó a la hora y no lo atendieron no pasa nada y eso es lo que saca mucha roncha, que falta que esto sea igual para todos y lo segundo que es mi opinión es que sean transparentes los costos, entonces hoy día se dedican a publicar los costos, algunos los ponen en las páginas web, otros los ponen en un libro que hay que abrirlo, pero aun que usted los consiga, los lee y no los entienden porque en definitiva cuando alguien se cae a piso nadie dice a un día de almacenaje 40 dólares, sí, pero falta la entrada que son 70, la salida que son 80, los gastos de administración, entonces si el gayo no es entendido, los 100 dólares en realidad son 300, entonces en mi opinión, como por ejemplo en el aeropuerto usted entra a la página del almacenista coloca el número de la guía o el peso y le dice cuanto paga por todo los conceptos, una cosa que el usuario puede defender, que si llega un día tarde no le va a costar en realidad un día de almacenaje, hay varios servicios involucrados, yo creo que todos estos servicios ya sea licitado o los que son normados, deberían tener la mirada del usuario también respecto a los costos y respecto a las obligaciones del otro lado.

⁹ Palabras no audibles en la grabación.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Don Jorge

Jorge Videla (Subgerente de sucursales, NYK Sudamérica): Jorge Videla, lo siguiente, yo quería aclarar un concepto rapidito para, nosotros en la región, la quinta región o Valparaíso tenemos dos grandes industrias que es el puerto que involucra a todos los actores que estamos involucrados en el puerto y el turismo que en sí como que se topan los dos, porque al turista no quiere contenedores para ver el mar y por otro lado a nosotros nos molestan los turistas cuando estamos trabajando, ahí hay un problema que nosotros necesitamos nuestro gobierno regional que se preocupa de ese detalle porque el día que Valparaíso desaparezca el puerto esta ciudad desaparece y el puerto lo instalamos en el Mapocho, entonces los que queremos esta zona que somos, no nos gusta Santiago sino que nos gusta la costa de Chile, tenemos que ayudarnos entre nosotros mismos, por eso yo encuentro que aunque a gente les moleste que diga estamos solucionando cosas de a poquito, a corto plazo, pero esas cosas de a poquito a corto plazo es lo que me va a ayudar a mí a pasar una buena temporada de la futa ahora en Diciembre que no cuesta nada que parta, porque si vamos a esperar que Santiago se ponga de acuerdo para solucionarnos los problemas, todo lo que está hablando la señora van a pasar 40 años más y vamos a seguir hablando lo mismo, los intendentes regionales vienen de la época de portales.

Mario Troncoso (Moderador del Focus, O.P.Ltda): Ya don Jorge, bien damos las gracias a nombre de la consultora y de la subsecretaria del Ministerio de Transportes, yo diría que las expectativas que teníamos se han multiplicado respecto al selecto grupo de personas que nos ha permitido hacer una muy buena propuesta a sí que muchísimas gracias y les tenemos un presente que va a ser entregado por dos hermosas damas. Muchas gracias.