

Transcripción Focus Group Sistema portuario Biobío

Miércoles 14 de agosto 2013

Hora de inicio: 8:30

Hora de término: 10:30

Lugar: Hotel Diego de Almagro, Concepción.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda): Bien, muy buenos días. Bienvenidos, muchas gracias por estar aquí. Mi nombre es Erick Leal, con algunos ya nos conocemos, algunos de hace mucho tiempo, otros no tanto pero nos hemos visto en algunas reuniones previas. Y la idea de este focus group es presentarles el proyecto "Estudio de evaluaciones de barreras logísticas de transporte de carga a nivel nacional", encargado por la Subsecretaría de Transportes, y lo está implementando la consultora O.P. Ltda. En esta ocasión, queremos contarles acerca de lo que estamos haciendo en la región del Biobío, el avance que tenemos y principalmente recoger algunas impresiones de ustedes, a partir de lo que les vamos a presentar. Pero previamente, tenemos planificado cinco minutos para que nos podamos conocer. Si se pudieran presentar, por favor, para poder después ir interviniendo algunas ideas con más confianza, así que podemos partir por acá.

René Tizano (Ferrocarriles del Pacífico): Mi nombre es René Tizano, soy Subgerente de operaciones de la Empresa Ferrocarriles del Pacífico.

Marco Yáñez (CMPC Maderas): Hola, Marco Yáñez, soy Sub gerente de logística nacional de CMPC Maderas.

Denisse Llanos (Transportes Transgesur): Denisse Llanos, soy Pequeño empresario de transporte de carga local.

Gonzalo Pelen (Forestal Arauco): Gonzalo Pelen, soy Gerente de Logística de Forestal Arauco.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Javier Adwanter, Gerente General del Puerto Coronel.

Sabah Zrari (OP Ltda.): Hola, soy Sabah Zrari, soy de la Consultora Observatorio y Prospectiva.

Rodrigo Olea (Gerente Operaciones Tulsa): Buenos días. Soy Rodrigo Olea, Jefe de Logística de Tulsa.

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): Buenos días. Soy Cristián Prieto, Jefe de Operaciones de Puerto Coronel.

Claudio Cid (Agente de Aduana): Buenos días. Claudio Cid, soy Agente de Aduana de la Aduana Talcahuano

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): Buenos días. Soy Orlando Concha, Jefe del Departamento de Proyectos en la Dirección de Vialidad.

Sergio Maurelia (Gerente general Astex): Buenos días. Sergio Maurelia, soy Gerente de Compra Logística de ASTEX.

Andrés Olivares (Agente naviera MSC): Buenos días. Mi nombre es Andrés Olivares, soy Agente de la Naviera MSC.

Raúl Melo (Gobernación Marítima de Talcahuano): Buenos días. Raúl Melo. de la Gobernación Marítima de Talcahuano.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda): Bien, como pueden ver este focus, es un focus bien especializado en el área forestal. Hay grandes empresas, otras pequeñas de productos como astillas, celulosa, madera. Por lo tanto la conversación que podamos generar va a ser muy valiosa para intercambiar ideas y poder enfocar la investigación.

En primera instancia ¹, les tengo que contar que el objetivo general del proyecto es identificar los cuellos de botella, o barreras, en el proceso logístico de un conjunto priorizado de barreras logísticas de cadenas nacional. Y entregar iniciativas que mejoren la eficiencia y la productividad. En particular, básicamente, porque en la parte del objetivo general, el ministerio tiene también varios proyectos en paralelo que están llegando acá. Pero en específico, este proyecto busca identificar barreras, pero también dimensionar y cuantificar sus efectos sobre cada una y sobre la economía nacional. Queremos establecer un símil entre las barreras que identificamos y que además, ver cómo impactan en los procesos logísticos, en cuanto a la eficiencia y costos y posteriormente, en función de eso, hacer una propuesta. Y analizar y evaluar iniciativas que, permitan eliminar o reducir dichas brechas, cuantificando su impacto. Para ello, bueno y este estudio, la cobertura geográfica de este estudio abarca desde Coquimbo por el norte, donde estamos viendo productos como la fruta. Valparaíso y San Antonio de la zona central, viendo algunas cadenas relacionadas con exportación pero también importación en el caso del *retail*. Puerto Terrestre Los Andes y aquí, la región del

¹Comienza una presentación en Power Point.

Biobío con Lirquen, San Vicente y Coronel y la región de Magallanes.

En cada una de estas regiones hay coordinadores, y tenemos reuniones periódicas en Santiago para coordinar y revisar el resto de las regiones. Tenemos 14 cadenas logísticas a nivel nacional, y en la región del Biobío identificamos 3: la celulosa, la madera y el salmón. Bueno, las empresas del salmón están en Puerto Montt, entonces costó un poco coordinar la reunión con ellos y por eso estamos especializados en el área forestal. Eso en términos de contexto, la metodología que utilizamos para este estudio, para identificar las barreras y cuantificar el impacto. Partimos con revisión de literatura, estudios previos, estudios en paralelo que se están haciendo. Hicimos nuestro levantamiento de información, que ha consistido en entrevistas individuales a la industria y al sector público, que las hicimos durante los meses de Julio y Junio aquí. Y también trabajamos a partir de la revisión de datos secundarios, principalmente de la base de datos de Aduana, donde están todas las exportaciones e importaciones. Hemos trabajado con el DUS y el DIN, en detalle, para cada una de las cadenas que hemos identificado, estimación de costo y su relación con las barreras a través de entrevistas y datos secundarios de Aduana también. Y validación de entrevistas y estimaciones mediante focus group, que es un poco la actividad de hoy, es decir, la actividad de hoy se enmarca un poco en este contexto metodológico.

Entonces², yendo al grano para comenzar la discusión. Nosotros hemos identificado, a partir de las conversaciones y a partir de estudios, como le comentaba, y de toda la metodología que hemos visto, básicamente primero identificamos 4 eslabones de la cadena logística. Una primera parte que es el transporte carretero entre planta y puerto, el transporte ferroviario entre planta y puerto, el transporte marítimo entendido como el puerto y su vínculo con el transporte marítimo, y también el flujo de documentación privada y pública. Bueno, aquí con esto, tenemos un detalle mucho más amplio, y también profundo. Pero nosotros nos quisimos concentrar en algunos aspectos claves, de tal manera que podamos conversar sobre esto y podamos tener retroalimentación, y podamos ir validando esto.

En cuanto a los valores del modo carretero, los cuellos de botella en accesos urbanos son un fuerte conflicto ciudad-puerto, que básicamente tiene que ver con la congestión de la ruta 160 y en torno a San Vicente, en la rotonda Biobío, el acceso a San Vicente, falta de rutas alternativas. Bueno, cuellos de botella en rutas inter urbanas, son básicamente la falta de rutas alternativas que permitan diversificar el riesgo de la actual configuración de la estructura vial. Básicamente hoy hay dos rutas, hay algunas que se están en licitación. Y también identificamos otra barrera que tiene que ver con la profesionalización de la industria del transporte carretero. Eso es en cuanto al transporte carretero, y en el lado ferroviario, identificamos básicamente accesos ferroviarios deficientes en Puerto Coronel y San Vicente,

² Avanza la presentación Power Point junto con los temas que va tocando.

desaparición del patio de molduras de Concepción, bajos estándares de operación en la vía férrea, pérdida de infraestructura, ramales, seguridad de los cruces urbanos, principalmente. Y algunos aspectos de mejorar la relación con la comunidad, capacitación de las personas que trabajan en los cruces.

Y en el ámbito marítimo, hay algunos desafíos en términos de mejorar los pilotajes, prácticas de fiscalización y hacerlas más eficientes. Identificamos bajos estándares. Si hacemos el *benchmark* a nivel global, identificamos algunos desafíos en productividad de recursos humanos que se deberían adaptar a estándares internacionales. Hay desarrollo inorgánico del área de San Vicente. Parece como un tema importante, algunas prácticas sindicales, que podrían estar alterando las condiciones competitivas y la posición competitiva de los distintos puertos, y el influjo de documentación privado público. Básicamente, identificamos disponibilidad en los servicios de fiscalización 24/7, hoy día estamos muy limitados a un horario, y eso genera un problema de congestión por las esperas y que actualmente podrían ser abordados con el SICEX, bueno eso es lo que se espera.

Eso es en cuanto a los cuellos de botella. Ahora teniendo en cuenta esto, este panorama general que hemos identificado, nosotros levantamos alguna información para dos cadenas logísticas. Una es la madera, y aquí vimos el *break bulk* y el contenedor, e hicimos la estimación preliminar que queremos someter a la discusión de ustedes considerando algunos costos logísticos. Primero el costo de almacenamiento, que en el caso del *break bulk* nosotros estimamos que alcanza un 5,3% del valor FOB de la madera. El costo de transporte carretero según las estimaciones que hicimos estaría alrededor del 4,3% del valor FOB. La transferencia del viaje a puerto 3% del valor FOB estimado. También está el viaje en tránsito, a partir de las conversaciones, que se trata de un 0,03% del valor FOB, y un costo logístico total que sería alrededor de un 12,9% del valor FOB. Alternativamente, esta cadena se puede ver desde el punto de vista del contenedor, en donde el costo de almacenamiento es mucho más bajo que el *break bulk*, básicamente por la rotación que tiene el contenedor, rotación sostenida, costos de transporte carretero muy similares al *break bulk*, básicamente porque la carga llega en un contenedor al puerto. La transferencia de carga en puerto la estimamos como 1,3% del valor FOB del contenedor, perdón de la madera. El valor del tránsito similar y en costos logísticos del 6,8% del valor FOB. Eso es más o menos lo que nosotros hemos estimado en el caso de la madera en estas dos modalidades, en *break bulk* que ...

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): ¿A qué contenedor te refieres? ¿A un contenedor consolidado en puerto o consolidado afuera?

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Un contenedor consolidado en puerto, ese es el ejercicio que hicimos, ahora. Y, en el caso de la celulosa, también hicimos la diferencia por

break bulk y contenedor y también hay estimados costos de almacenamiento que es un³ del valor FOB porque encontramos que la rotación como están del *staking*, alcanzamos 0,21% del valor FOB, 0,8 el carretero, 0,8% también el ferroviario, la transferencia de carga a puerto 0,7 y el costo logístico de la cadena en el caso del *break bulk* 3,015 y el costo logístico del ⁴1,73. Eso es, entonces la pregunta es cómo, considerando estas barreras, cierto que nosotros hemos identificado y considerando estas estimaciones preliminares que tenemos, evidentemente están sometidas a discusión, queremos básicamente discutir sobre tres cosas, ¿cómo afectan las barreras identificadas en la estructura de costo?, ¿es posible bajar estos costos dando soluciones a los cuellos de botella identificados? ¿Cuáles son las perspectivas de evolución?

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): ¿Cuáles eran las preguntas?

(Conversaciones grupales y risas)

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda): Como en el colegio. Sí por su puesto, como les decía, estas son las barreras que hemos identificado y estos son los costos para la madera en el caso del *break bulk* y el contenedor, pregunta ¿cómo afectan estas barreras, por ejemplo, cómo afectaría el tema de la congestión, los cuellos de botella, si no tuviéramos estos cuellos de botella? por ejemplo, ¿cómo impactaría, creen ustedes, en el valor del costo de transporte, por ejemplo? ¿Cuál sería el impacto? ¿cómo?, ¿Están de acuerdo ustedes con los cuellos de botella que nosotros identificamos? ¿Cómo ven que se podrían solucionar?

Javier Adwanter (Puerto Coronel): ¿Yo te puedo hacer una observación? .La verdad es que, efectivamente, estos cuellos de botella que tu mencionas van a afectar evidentemente en estos costos. Pero la verdad es que yo, lamentablemente, no participé en estas reuniones previas que hicieron. En el caso del puerto de Coronel fue ayer, no sé si con ustedes conversaron esas mismas cifras.

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): No.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Pero la verdad que para validar, las cifras podemos discutirlas. La verdad yo podría estar de acuerdo con los valores según las cifras que ahí en *break bulk*, madera, celulosa en contenedores. Hoy día el transporte carretero de celulosa, corrígeme Gonzalo, pero es mínimo, todo se va por el tema ferroviario. Así que en definitiva podrían haber diferencias de precisión, pero sin duda esto lo que estas planteando es un modelo tuyo. Evidentemente, si yo tengo un cuello de botella en el acceso al puerto, y el

³No se logra comprender lo que el interlocutor dice

⁴No se logra comprender lo que el interlocutor dice

transporte terrestre se va a demorar 2 vueltas al día o da 3 vueltas al día, sin duda que afecta enormemente cualquier cadena logística. Pero me gustaría hacerte una observación antes. Cuando tú, porque me interesa mucho que esto lo esté viendo el Ministerio de Transportes. Tengo dudas anteriores a lo que tu planteas, en el sentido de que, a ver, primero voy a tratar de (...) ⁵nacional, tú hablas de un problema que es de Coquimbo al sur, y no sé por qué rotulan o dejan definido que la Octava región es madera, celulosa y salmón, donde evidentemente hay muchos productos y no creo que sea bueno para nosotros como región que quedemos aislados exclusivamente a un sector forestal. Creo que aquí, en la región, existe por lo menos la voluntad de que podamos ser polos de desarrollo de otros negocios, sobre todo últimamente cuando las políticas nacionales han tirado una lupa. Siempre cuando estamos hablando de los sectores logísticos, miran la Quinta región como un modelo a replicar, y la verdad es que por lo general la Quinta región, como está cerca de Santiago, esta dentro de los polos políticos de gobierno está más fácil. Es el acceso directo, y normalmente las regiones que estamos hacia el sur o hacia el norte, quedamos un poquito desmejoradas.

Esos sectores, entonces, yo creo que la región tiene otros potenciales tremendos, por ejemplo, la fruta. Es histórico que la fruta se vaya por puerto de San Antonio, y Valparaíso, y Coquimbo parte de la uva. Pero ahora está cambiando, la Octava tiene fruta y se ha instalado producto del ⁶. Hoy día tenemos fruteros del sur, y por lo tanto creemos que en el mediano plazo o en el corto plazo, todo ese sistema logístico que hoy día transita en carretera por camiones cámara hasta San Antonio, debería quedarse en la Octava. Entiendo que hay cambios de infraestructura, cadenas de frío, hay un poco de *know-how* sobre la fruta en la región pero, todo se puede aprender e implementar. Yo creo que de apoco hemos ido ganando el paso. Nosotros tenemos un desbalance tremendo de im-po-expo, o sea efectivamente esta cuestión es esencialmente exportadora y no importadora, salvo en algunas materias primas, alimentos de salmónes, fertilizante o algún grano. No somos, somos una región exportadora, pero esos son los temas creo yo relevante que deberíamos cambiar y competir con la Quinta región en general, me refiero a la Quinta región porque ahí parte el polo. Valparaíso está bastante equilibrado en im-po-expo y eso ocurre por otras industrias y eso, yo creo que tarde o temprano también debería empezar a haber un poquito más al sur. Nosotros no debemos ser excluidos, y que nos miren solamente que somos forestales. Yo creo que somos una tremenda alternativa, y que también va a ahorrar costos. Porque tu traes, entras, al final traes contenedores vacíos, estas trayendo carga de Falabella, Sodimac, que no solamente está Santiago, son cosas que también se venden hacia el sur. O sea Concepción es la segunda ciudad más grande de Chile, el polo atractivo donde también podría instalarse centros logísticos, y de aquí también distribuir hacia el sur. Entonces yo creo que, primero sería bueno que cuando presenten estos datos al Ministerio de Transportes, que considere esta región, no solamente como una región de exportadores. Sino que también considere que

⁵ Palabra no audible en la grabación.

⁶ Palabra no audible en la grabación

tiene muchos potenciales de otras cargas, y que evidentemente a nosotros, yo creo que todos los que estamos aquí involucrados nos interesa que, esas cargas también accedan a esta región de importación y exportación. Yo creo que ese es mi primer punto, y el resto es importante que discutamos punto a punto cómo van afectando, sin duda.

Nosotros tuvimos un terremoto el año 2010 que fue de tal impacto, y a nivel de gobierno tuvimos hartas pelotas, perdón la palabra, pero les duró preocupado los primeros 5 meses. Después vino el efecto de los mineros, y la verdad que la región como que se le solucionó todos los problemas, y la verdad que estábamos con problemas de infraestructura y conectividad tremendo, y que hasta el día de hoy todavía no tiene solución; hay proyectos que están en vía de, pero en concreto tenemos un puente mecano que no sé si a los transportistas le ayuda. Porque la verdad que es complejo el análisis del puente mecano, es lo único que tenemos, incluso es menos de lo que teníamos antes del terremoto. O sea, la verdad, antes teníamos el puente Juan Pablo II que era súper expedito. Hoy día genera bastantes restricciones, entonces yo creo que la región tiene con respecto al país a nivel de transporte una deuda tremenda con esta región.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Perfecto.

Claudio Cid (Agente de Aduana): ¿Me permite? Yo quiero complementar un poco esa mirada, porque hay puntos que me llamaron la atención de inmediato. Justamente estamos viendo algo de madera y celulosa de los costos, y creo que el punto es, cómo llegan los productos a los diferentes terminales. Primero para mí, el sistema logístico que muestra el sistema del puerto terrestre Los Andes no es un referente. Creo que tiene su propia realidad, si como sistema logístico, me preocupa más el correo bi-oceánico que se va a dar por Pehuenche y por Pino Hachado que justamente es uno. Ayer tuve una reunión con los transportistas que mueven carga en tránsito, si estamos desbalanceados en temas de importaciones podemos también en carga en tránsito, que los primeros 6 meses fueron más de 300 contenedores, que eso era poco usual respecto a la carga que recibimos desde Argentina. Por lo tanto, la mirada es que nosotros somos una macro región y que tenemos un *interland* que llega al polo portuario, y ese es el foco, que yo creo que hay que mejorar respecto a las vías de acceso que tenemos del sur del salmón. No, más al sur todavía. De la duodécima, de la undécima que llega carga por cabotaje, como es el salmón y muchas veces no hay suficiente carga, y cuesta llegar a los puertos donde sale carga al extranjero. Pero desde Puerto Montt, Osorno, desde el corredor de Pino Hachado, vemos ahí que tenemos que generar una mirada respecto de cómo está llegando la carga al terminal. Entonces creo que debemos, primero, desligar que si esos costos se están generando, no solo en la madera pasa eso. Porque esa es la mirada que tiene la mesa público privada respecto al tema logístico que estamos actualmente trabajando, donde se supone que, con ese sistema vamos a disminuir los costos, justamente de infraestructura que es alta. Porque la carga que llega de diferentes

lugares, primero, no viene con su trámite hecho, no viene con su trámite de SERNAPESCA, de Aduana. Está levantado varios elementos, que no dejan que pasen contenedores directo al puerto como es el *booking*, o que este abierto el *stacking*. Por lo tanto, yo creo, que esa es la mirada de focalizar, que muchas veces es cierto que tenemos problemas de accesos ferroviarios o de carretera, pero muchas veces esto se da porque la carga no puede entrar al puerto, porque cada terminal tiene que validar esa información. Esto está levantado, y yo creo, que ahí hay una facilidad respecto a cómo puede entrar. Después, hay otra opción, que sí es cierta, y que tenemos que apuntar que justamente la mirada es de la fruta, de la leche, de la carne, de los bulbos, y el trabajo con la Séptima región de capturar esas cargas. Ahora ¿qué acceso? o ¿cómo podemos mejorar esas vías? Creo que esa es la mirada que tenemos que tener. Vamos a tener un punto de USDA para revisar la carga, y creo que también eso ha tenido mucha importancia. Por eso creo que a mí también me pierde mirar solamente la celulosa y la madera, y mirado desde si es consolidado o no, es consolidado. Si la carga está consolidado es porque ya llegó y está dentro del puerto. Por lo tanto ya no es un problema de entrada al puerto, es un tema de cómo opera adentro del puerto, y no sé si eso lo ve el estudio. Ahí no me hace mucho ruido, sí me hace ruido que el costo logístico está tremendamente impactado por el tema del pilotaje, y los prácticos que eso se discutió en una mesa público-privada de facilitación marítima. Donde un buque no puede atracar, porque un capitán de puerto dice que está cerrado, y el práctico dice que está abierto, y sacar una nave significa un par de dólares, que no son un par de dólares, son bastantes más dólares. Y en definitiva eso se carga al flete. Entonces, no es tan solo lo que viene de afuera, sino también lo que está sucediendo en la bahía, y que afecta tremendamente la espera de la carga y el impacto que se traduce el mismo flete. Eso quería decir.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Gracias Claudio.

Gonzalo Pelen (Forestal Arauco): Yo comparto también la visión. O sea se puede hacer algo, pero en el futuro cercano la idea es diversificar. Ahora, yo creo que para lo que actualmente existe sobre el movimiento de exportación, y sobre todo si se quiere captar algo más, hay problemas transversales súper relevantes. Y que va a significar que a lo mejor, que si se mantiene, puede llegar más carga, pero al ver los problemas que hay acá podamos perderlos. Problemas como ¿cierto? la ruta 160 ¿no cierto?, de entrar ahí y no sabes a qué hora sales. Que puede significar un 10 o un 15% más de costo ¿no cierto? al tener los equipos con muchos menos rendimientos. Problemas como lo mismo de San Vicente también, el ingreso, la congestión, esos son problemas transversales que sea para la carga ahora, y más aún para la carga futura, eso hay que atacarlo. En el tema ferroviario, el no tener posibilidades de distribuir la carga ¿no cierto? hacia distintos puertos desde un nodo central que podría ser Concepción, u otro cercano. o tener un puente ferroviario ¿no cierto? que puede colapsar por cualquier temblor. Podemos quedarnos sin tren, eso es un tema que también es transversal, independiente que uno diga, oye acá solamente vale la forestal, no

por ahí otro transita no cierto libros, puede transitar otro tipo de materias primas. Entonces el tener una imagen como región con problemas, yo creo que eso afecta mucho. Donde hay problemas tu no quieres ir, tú quieres ir a un lugar donde tengas ciertas seguridades. Pero si tú tienes, te ofrecen algo y aunque tú no conozcas tanto pero si hay problemas tu no vas a ir. O, si pruebas, y tu prueba te arroja resultados que no son buenos, va a ser muy difícil que tu retomes el tema. Entonces, yo creo que es importante que el estudio manifieste que no es solo carga forestal, pero también tenemos que abocarnos ¿no cierto? a los problemas, y sobre todo en esta reunión en reflejar cuáles son los problemas principales. Yo creo que los costos ahí son discutibles, yo creo que los porcentajes debe ser mayor, faltan algunos ítems y a lo mejor están un poquito más bajo, en algunos estudios siempre se indica que los costos logísticos se encuentra entre un 20 y un 30, o entre un 15 y un 25, entonces yo creo que ahí son discutibles.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Sabah ¿tu querías agregar algo?

Sabah Zrari (OP Ltda.): Sí, quería decir solamente que Gabriel Araneda quien es parte del Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaría de Transportes, se unió a nosotros. Y lo otro también, la verdad que para facilitar la interacción, si pueden reiterar su nombre y el nombre de empresa eventualmente o su institución.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): ¿Si?

René Tizano (Ferrocariles del Pacífico): René Tiznao de Fepasa. Solo comentar sobre el tema ferroviario, sobre los accesos. Porque efectivamente tenemos una deficiencia comparativa con la zona norte y grande. La verdad, todavía acá en la zona tenemos partes que andamos a 20 km por hora, y que lógicamente lo hace ineficiente la verdad. Y con desvíos ferroviarios cada 200 metros, y en muchos de los casos nuestros trenes tienen que adecuarse a esas condiciones. Entonces, no podemos ser competitivos, ni sacar trenes más largos con volumen de carga que está disponible en realidad para sacarlo. Porque en realidad las parrillas ferroviarias no lo permiten. La nueva concepción debe ser una parrilla ferroviaria importante en realidad, porque las cargas vienen filtrada para puerto de Coronel, Lirquen o San Vicente, necesariamente nos implica, en realidad, salir con trenes más cortos de origen para poder pasar, porque no tenemos donde abrir los trenes. Tenemos el puente de Biobío que tiene más de 100 años y que ante cualquier, como decía Gonzalo, ante cualquier temblor que tengamos nos vamos a quedar sin puente, o sea ese puente hay que cambiarlo necesariamente. Tenemos que tener un puente que nos permita, en realidad, mayor confiabilidad y lógicamente no con una sola vía. Posiblemente con dos o con tres, tenemos que pensar a largo plazo porque, en realidad, lo que tenemos creo que necesariamente perdemos competitividad.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Discutamos un poco este tema de la diversificación de la carga, ¿Cómo ves tú el desafío que tiene Ferrocarriles para hacerse cargo de ese desafío?

René Tizno (Ferrocarriles del Pacífico): O sea, Ferrocarril tiene la infraestructura para hacerlo, pero nos hemos ido olvidando la verdad. Y en realidad tenemos que pensar en parrillas, en realidad. Que nos permitan a lo largo de la red, tener algunos centros de transferencia que traigamos la carga al ferrocarril. O sea, en este momento estamos en el orden de menos del 10% de la carga transportada por ferrocarril, debido a esta infraestructura que no nos permite poner más carga al tren. Ahora, ¿por qué no lo hacemos?, es porque no tenemos las condiciones para hacerlo. Porque cada vez el ferrocarril está siendo menos eficiente, por lo que estamos comentando. El patio Coronel tenemos unos, ⁷400 metros y unos laterales, uno a cada lado, uno al lado norte, y otro sur. Que cada vez que llegan trenes, hay un conflicto grande con la comunidad. Y así suma y sigue: Los pesos por eje, por ejemplo, que nos permite el ferrocarril, son 18 toneladas por eje. Tenemos que ir a 25 entonces. Todas esas cosas que tenemos, como infraestructura, no nos permite ser competitivos.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Gracias. ¿Cristián?

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): Cristián de Coronel. Oye una consulta ¿Tienen fecha estimada de entrega de resultado de estudio al Ministerio de Transportes?

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Sí. Aún nos queda tiempo, como un mes no más.

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): Un mes

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Sí.

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): ¿Y saben qué va a hacer el Ministerio con esta información? porque como lo que decía René, uno sabe dónde está el problema, en el tema de las vías del puente. Yo no sé si en el fondo quien va a seguir empujando este tema. Porque el ferrocarril es la realidad, el ferrocarril debe ser según sus características un muy buen modo de transporte. El tema de los contenedores, no tenemos posibilidades de coordinar *stack* ni nada, entonces al final, te das cuenta de que se siguen congestionando las rutas, la carretera y el ferrocarril se tiene que ir por el puente donde

⁷No se logra comprender lo que el interlocutor dice

¿cuánto sería el tiempo para invertir en infraestructura?, no sé, ¿5 años? ¿más?. Entonces cualquier cosa que se tome hoy día, la decisión va a pasar un par de años. Está el proyecto de ampliación de la planta de Arauco. Que también va a impactar en términos, no solo al puerto que esta al lado, sino que también va a haber más carga circulando. A lo mejor tú tienes alguna noción de qué va pasar con el estudio de ustedes, primero si va a influir en toma de decisiones o algo.

Sabah Zrari (OP Ltda): ¿No sé Gabriel si quieres decir algo?

Gabriel Araneda (Programa de desarrollo logístico MTT): Sí, buen día. Gabriel Araneda del Ministerio de Transportes. Brevemente, si quizás podamos organizarnos después del focus. Pero el objetivo de este estudio es levantar, cuantificar en la medida de lo posible barreras para los procesos logísticos, y en base a estos resultados, generar política pública, enfocada a solucionar en primera instancia. Evidentemente que vamos a trabajar con aquellas barreras que sean de mayor impacto a corto plazo, y hacia una visión de largo plazo como un tema de política nacional de logística, que apunte a solucionar estos problemas. Y, más bien, pensamos levantar indicadores que permitan diseñar formas de hacer seguimientos e indicadores, claro. Es como funciona digamos la política, cómo impacta la barrera, demoras, sobre costos, problemas infraestructura, eso a groso modo, no sé si...⁸

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Perdón ¿tú eres del Ministerio de Transportes?

Gabriel: Sí.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Gabriel, si gustas te puedes sentar por acá.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Sabes lo que pasa, ¿cuál es tu nombre?

Sabah Zrari (OP Ltda): Gabriel.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): ¿Sabes? que la verdad nosotros, tal como decían aquí, nosotros estamos metidos en muchos gremios y hemos, como región, desde el 2010, todas las empresas han estado preocupados de la conectividad. Y la verdad, que la cantidad de estudios que ha hecho el Ministerio de Transportes han sido hartos. Entonces, la verdad que hasta la fecha nada. Entonces es súper importante, porque nosotros estamos siempre dispuestos a opinar y dar información. Nos hemos juntado con la Seremi de Transporte Gloria Basualto, y hemos tenido mil reuniones. Y uno ve como el Ministerio de Transportes, o el gobierno en general, anuncia mega puerto en Valparaíso, y muchos recursos en Valparaíso

⁸El siguiente actor interrumpe la conversación.

que está al lado. Y, ¿a nosotros?, ¿ha llegado algo en este minuto?, recién el plan de EFE que puede ser o no puede ser, porque bueno. Pero llevamos años en esta cuestión y estamos cada vez peor.

Bueno, otro comentario. Que es mi opinión independiente. Yo creo que es bueno que, efectivamente la vía férrea es nominal gran parte de la carga, y como decía Cristián, Chile es largo, por lo que es una muy buena solución para deconstruir donde se centraliza el capital. Pero cuando tu mencionas, Erick, que aquí estamos hablando de un pozo forestal. En general, los forestales son grandes empresas que tienen, en general, bien armada su infraestructura. Puede ser cara o barata, eso podemos discutirlo un poco después. Pero, en general, tienen una estructura muy bien planificada. En general, cuando decía la celulosa se transporta un 99% por ferrocarril, es porque la logística de ellos ha sido armada así ¿te fijas?. Pero uno se olvida, que aquí hay pequeños empresarios y que son muchísimos. Porque cuando uno saca la cuenta de las toneladas transferidas, hay un 50 o más por ciento de pequeños transportistas que, a esos sin dudas tienen más problemas que los grandes. Porque ahí nos puede dar más información los pequeños transportistas. Porque FEPASA o TRANSAP o los grandes operadores de carga, tienen sus contratos bastante armados con los grandes exportadores, pero FEPASA o TRANSAP no le mueve al pequeño forestal, que tiene sus plantitas que saca 3 contenedores mensuales. A ese gallo no lo pesca nadie. Entonces, ese caballero debe tener muchos más problemas logísticos y de llegar al puerto, que se yo. Entonces, hay que mirar todo el rango. Y a nosotros como puerto, en particular, nos interesan todos los clientes. Que todos saquen sus caras por acá, chicos y grandes digamos.

René Tizano (Ferrocariles del Pacífico): Solo explicar que FEPASA no mueve ese volumen, porque no tiene la infraestructura para hacerlo. Porque si pudiera hacer transferencias importantes de carga, lo haría sin inconveniente. Pero no hay infraestructura, porque lógicamente no tenerla significa estar haciendo desplazamientos demasiado largo, y que no es rentable hacerlo.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Si pudiéramos ir un poquito más acotando ahí. Por ejemplo a groso modo, ¿qué sector podría ser interesante para ustedes y donde podrían estar estos centros?

René Tizano (Ferrocariles del Pacífico): O sea, en la zona centro puede ser San Javier un centro de transferencia importante. En realidad, en la zona sur, la costa Fernández Ariqueña, Valdivia, o sea, necesariamente tenemos que tener centros de transferencia para que acerquemos la carga al ferrocarril, para que después de ahí salgan trenes de columnas importantes ¿te das cuenta?. O sea, siempre le estamos ofreciendo lo mismo, y lo mismo no sirve, vamos a tener que buscar una modalidad diferente no más.

Claudio Cid (Agente de Aduana): Oye, el otro día con otra visita participamos en una visita de un alumno que hizo su tesis respecto del futuro de la celulosa vía ferroviaria, y es bastante poco positiva la mirada respecto a lo que va a suceder, justamente por la trenada que no puede llevar más de 56, 60 carros, o 50 mil kilos que puede llevar. En definitiva las plantas de celulosa van, en general, las empresas grandes que tienen 40.000 toneladas, vamos a tener un problema serio. Pero hoy en día, bueno si se mueve el 47% vía ferroviario del nivel nacional, y 38% de esta carga van a los puertos, entonces es ciertamente el problema ferroviario un problema de transporte que no está solucionado. A lo mejor, puede que las vías de norte a sur tengan, podrían tener cierta fluidez, pero el punto es ¿cómo llegan a los puertos? Y ahí es donde no hay absolutamente nada. Esto ha sido siempre visto, de que va a pasar con nuestras cargas respecto a la llegada de los puertos, y justamente ahí es donde uno tiene que ver y ser regionalista respecto a esto. La visión del Ministerio de Transportes para meter millones de pesos, de dólares, a hacer un antepuerto como ZEAL. A seguir invirtiendo en la Quinta región, en temas de accesibilidad a los puertos. Pero eso es una realidad de la Quinta Región, y es una realidad muy distinta a la nuestra. Nosotros movilizamos el 25%, y más, del total de tonelaje a nivel nacional, por lo tanto, es una región muy diversificada. Por lo tanto, no es un problema regional es un problema macro zonal, es un problema del salmón que tiene que llegar del sur, y que en definitiva va a llegar de la ruta ¿no cierto?, y se va a meter a Cabrereros, por donde sea. Y ahí es donde empezaron los problemas. O sea, si en definitiva seguimos siendo un ramal, y más allá que se esté ampliando Cabrereros. Pero si no invertimos en la ruta de la madera, y seguimos teniendo la mejor la fluidez, pero vamos a llegar a un par de puentes, y vamos a meternos a San Pedro en una ruta, y vamos a tener problemas para Coronel, o vamos a tener problemas para Lirquen. Si es ahí donde está el inconveniente muchas veces, porque a lo mejor podemos tener flujos de información, vamos a eliminar estos requisitos logísticos que muchas veces necesitan los contenedores para entrar al puerto. Pero habría que ver cada producto en su dimensión. Esto es lo que queremos. Para mí, el punto principal, es que la accesibilidad portuaria para la carga no es política pública. O sea, esta región es una, tiene un polo portuario que es importantísimo, y no se le ha dado la relevancia que tiene, porque siempre se van a la Quinta región. Y la Quinta región no es un buen ejemplo, porque esta zona está muy diversificada, tenemos otro tipo de operaciones. Así que eso es lo que siento.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Perfecto.

Andrés Olivares (Agente naviera MSC): Un poco tomando la palabra de Claudio. Andrés Olivares de MSC. Respecto del estudio que se hizo, la celulosa asociada al transporte vía tren. Este estudio decía que si el año 2014, que es el próximo año, no se toma la decisión ¿cómo se va a invertir definitivamente, al momento que las plantas productoras de celulosa empiecen a producir su producto adicional, que tenían proyectado? No va a existir servicio de tren que pueda manejar esa capacidad. Por lo tanto, ya estamos atrasados con la toma de decisión, sea

de quien sea ese tipo de inversiones. Que son de muchos recursos, una inversión muy alta, y también inversiones de largo plazo, en el sentido de la ejecución no es de un año para otro.

Para extender una línea ferroviaria, tienes que hacer una serie de estudios para poder llegar a un proyecto. Por otra parte, quienes toman las decisiones, que si bien es cierto hay un gobierno central, muchas veces no se escucha realmente. No se mira bien la realidad local, por tomar un ejemplo, se construyó cerca del aeropuerto una especie de plataforma o de ante puerto, y de hecho se hicieron inversiones, se hicieron movimientos de tierra, se hizo una explanada, se hizo un acceso. Pero si tú te das cuenta, los que vivimos acá, eso se quedó ahí. Esa cantidad de recursos que eran millones de dólares, quedó ahí. Entonces ¿quién responde por eso?. En temas de quién tiene que tomar la decisión, se va a escuchar, y se va a poner más atención a las realidades locales. O, vamos a seguir teniendo decisiones que vienen desde el gobierno central, que muchas veces no son las más adecuadas. Hoy día en el comercio marítimo de la zona, no nos podemos comparar, como decía Claudio, con la Quinta región, porque somos completamente distintos. En temas logísticos, o en tipos de descargas que se manejan en la zona central, o en el puerto de acá, es todo distinto, por lo que no es una mejor imagen de la cual tengamos que tomar como ejemplo.

La zona y el comercio van a seguir creciendo. Para el tema naviero, nosotros seguimos creciendo con nuestros buques. Necesitamos más capacidad, y eso va de la mano del exportador, del transportista terrestre, de la opción del tren. En general una sumatoria de actores que tenemos que apuntar para el mismo lado.

Gonzalo Pelen (Forestal Arauco): Gonzalo Pelen de Forestal Arauco. Yo también quería apoyar lo que se dice. Que hay una serie de decisiones que parecen bien sensibles, y que dañan ¿no cierto? Las exportaciones, la llegada a los puertos. Y tanto a grandes generadores de carga, como pequeños, como a transportistas. Por ejemplo, ayer se empezó a cobrar peaje ¿no cierto?, en la ruta, en un tramo de la nueva ruta 160. Un peaje súper caro para los camiones que llegan a los puertos, y que van ¿no cierto? desde la provincia de Arauco hacia Concepción. Y que es un peaje que va a significar recargar en 13.000 pesos ¿no cierto? cada viaje. Y en que es por un tramo, que tú vas a llegar a un embudo 20 kilómetros más allá, después del peaje que vas a perder todo lo ganado, en los pocos kilómetros que están terminados. Y eso te lo van a recargar un 15% de tu flete o más, y por ende también tu exportación, o lo que tú quieras ir a vender el producto. Y esa es una decisión que se toma en no sé, de un día para otro, o quizás se tomó de antes ¿no cierto?. Pero de un día para otro, te encuentras en una situación en que el precio de tu producto está recargado en un 10%, y sin ninguna retribución en mejora de productividad, mejora de ¿no cierto? Rendimiento. Anda sino, que entonces son decisiones que se toman de manera insensible. No sé si se toman acá o a nivel central, y que no hay posibilidad tampoco de ir y decir “oye, oiga, esto no tiene ninguna lógica”.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): ¿Marco?

Marco Yáñez (CMPC Maderas): Marco Yáñez de CMPC maderas. Yo creo que no es por criticar el enfoque del estudio ni de las opiniones, digamos. Pero en general yo he estado en, no sé, será el tercer o cuarto estudio de temas logísticos. De hecho, me están consultando para el tema de energía, que quieren sacar el cálculo de cuánto es el gasto energético, producto del transporte de carga en la Octava región. En paralelo con este estudio, y del Ministerio de Transportes, me acuerdo haber estado en otro focus group, un par de años atrás, de la misma naturaleza, o haber escuchado propuestas de solución hace un par de años. Pero si, lo que estamos todos claros, es que en el tema infraestructura tenemos un gran problema. O sea, que la Ruta de la madera -que se llama ruta de la madera, que en realidad no es ruta de la madera, porque no sé puede transitar, no está diseñada para camiones de carga. Todo el tema de conectividad, pero yo creo que, lo que ha faltado y falta son miradas asociadas a otro tipo de cosas. Por ejemplo, por nombrar una, la institucionalidad del tema ferroviario en Chile difiere mucho del tema rodoviario. Hoy día en el tema rodoviario, el estado se hace cargo de la infraestructura, entonces las empresas de transporte ferroviario, finalmente a la discusión que llegan, es a temas de infraestructura pero no a temas de soluciones, de servicios estamos lejos. O sea, si hoy día todo proyecto de transporte ferroviario va asociado a un tema de inversión e infraestructura, pero cero aporte en servicio, o sea no sé po, el proyecto de transporte Santa Fe, que es nuestro, si no tenemos bodegas no hacemos desvío. No hay ferrocarriles, en la planta de tableros, exactamente lo mismo. Pero si queremos hacer las cosas distintas, asociadas a transporte bimodal recién ahora FEPASA se está asociando a una empresa de transporte de carretera, digamos, para dar soluciones modales o de valor agregado a las empresas locales. Lo otro, es que en tema logístico tenemos como una frontera, Santiago hacia el Norte y la Octava si uno va... Yo, hace poco tuve la oportunidad de estar en algunos seminarios de logística en Santiago, y todas las soluciones logísticas están apuntando allá. No veo soluciones de servicio acá en la Octava, o sea, nosotros andamos preocupados de andar las soluciones. Somos generadores de carga,, pero además somos parte de que tenemos que juntar al puerto, tenemos que juntar a la aduana, tenemos que juntar al porteador, para nosotros estar buscando soluciones. Entonces, cuando no existe un espacio para genera soluciones, y eso tiene que ver con productividad, con competitividad, con valor agregado, y siempre acabamos en lo mismo. Al final, terminamos hablando de la ruta 160, del acceso a los puertos, pero no hablamos de servicios y otras cosas que impactan, y que hay que mirar. Hoy día es habitual el tema de los conflictos. Nosotros ya estamos habituados a todo aspecto de conflicto, laborales, sindicales. O sea, no perdamos de vista que hace un par de meses atrás estuvimos 3 semanas sin llegar carga a los puertos, 3 semanas. O sea, eso al sector a todos nos pegó muy fuerte. Hace un par de meses atrás tuvimos conflictos en los 3 puertos, simultáneos. En donde, a todos nos obligó a tener planes alternativos de alto costo, o sea nosotros estábamos pensando incluso llevar contenedores a la

Quinta región. Y de hecho estamos preocupados, fuertemente, de traer contenedores vacíos de la Quinta a la Octava. O sea, hoy día tenemos un proyecto para traer contenedores vacíos de la Quinta a la Octava, porque nos están llegando los contenedores vacíos a la Octava. O sea, esa mirada tampoco se ve. Y la otra cosa. el mensaje que está llegando es que probablemente el 2014 2015, no es que no haya transferencia de carga, porque no haya como moverla ni donde moverla, el problema que puede ocurrir de aquí al 2014 2015, es que no haya carga que mover suficiente, ¿por qué? Porque por otro lado, estamos viendo que las inversiones nuestras no se están llevando a cabo acá en Chile. Entonces lo que no está mirando el país probablemente. No sé, por el día jueves de la semana pasada, el presidente del directorio nuestro, fue a poner la primera piedra del proyecto...⁹, que es el proyecto más grande en las empresas chilenas de CMPC en la historia. Pero las lucas las están poniendo afuera. Entonces, vamos a tener que ir a prestar servicios a Brasil, o lo que está pasado con la minería que se están yendo las inversiones a Perú. Entonces, y restricciones fuertes en temas energéticos que nos están pegando. No se están mirando. Entonces, yo creo que la discusión va a llegar en un minuto que si no vamos a tener infraestructura probablemente en unos años mas no vamos a tener qué carga transferir porque las plantas que están operando en el valle central hoy día, van estar fuertemente afectadas por problemas energéticos. Problemas de conflicto, por problemas de indisponibilidad de servicios, porque cada proyecto de ferrocarril para nosotros significa una inversión. O sea, vamos con un ferrocarril tenemos que hacer una inversión importante por parte nuestra, así que eso es un poco la mirada, digamos, no concentrarnos tenazmente en un tema de infraestructura que yo creo estamos todos claros. Han habido un montón de estudios del Ministerio de Transportes, del Ministerio de Obras Públicas, y en las plataformas de logística, yo te corrijo, no es hace 3 años. Yo me acuerdo haber firmado un compromiso mucho antes, tiene que haber sido el 2003, 2004, por ahí, 2003. en el aula magna los que se acuerdan hay una firma de profesionales, empresarios, académicos, un montón de gente que firmo para apoyar el proyecto de plataforma logística, y ese proyecto no sé qué paso con él. Era muy ambicioso, que probablemente ese proyecto a esta altura, ya habría resuelto un montón de problemas, porque abordaba en su génesis, los puentes, los puertos el problema de ser bimodal, incluso hablaba hasta de transferencia de carga en ubio, oseaera bien ambicioso, y quedó en nada.

Erick: Gracias Marcos. ¿Denisse?.

Denisse Llanos (Transportes Transgesur): Denisse Llanos, Transportista de Carga por Carretera. Tomando un poco la situación que tienen las grandes empresas digamos, yo trabajo con pequeñas, siendo que tengo un cliente de gran empresa como Agental, él nos provee de carga pero, el problema que presenta esta gran empresa es que los transportistas, perdón, pequeños generadores de carga, tienen problemas. Por ejemplo, el tema del

⁹No se logra comprender lo que el interlocutor dice

contenedor, siendo que una empresa grande ya tiene problemas para hacer, por ejemplo, el *booking* un pequeño tiene aún más. Nosotros tenemos algunos clientes directos pequeños, más pequeños todavía, que exportan y cargas menores, digamos, y tienen una dificultad con esto. Entonces, cuando necesitan un camión te dicen, lo necesito para el día tanto, después te dicen no el día tanto, después te dicen no el día tanto. Entonces, eso ya me va generando un problema que no sé cuándo tener un camión disponible, porque están todos trabajando. Entonces, ya tengo el camión acá, va el SAG, va el SERNAPESCA, se demoran dos días en revisar la carga, y tengo que tener dos días el camión parado, lo que significa una sobre estadía para ese pequeño transportista. Si llevamos problemas a los macro generadores, o sea los pequeños tienen aún más, y yo que soy pequeño transportista aún más, porque tengo el problema además de, como él lo menciona, la profesionalización de la industria del transporte carretero es terrible. O sea los colegas, es muy difícil interactuar con nuestros colegas. O sea, si a mí me faltan camiones tengo que buscar a otro transportista, y llegar a un acuerdo. Siempre es informal, siempre preocupada de si llega o no llega. Gracias a dios no he tenido ese problema, pero siempre está el susto digamos, estar siendo responsable de llevar una carga y te llegan todas estas dificultades. Otro tema, son la disponibilidad de conductores. Un tema súper grave, que yo creo que es un problema que no sé ha abordado. En el transporte forestal hay una serie de certificaciones CORMA, digamos, que tienen que cumplir los transportistas. Pero en el transporte camión carretero, licencia 2 a 5, y sería. Nadie sabe si tiene un problema de salud, nadie sabe absolutamente nada. Y resulta que si hay un accidente, ahí vienen las consecuencias, digamos. Entonces, creo que el problema pasa porque como los transportistas tenemos poco poder de negociación frente a los grandes generadores, yo no puedo ir a Arauco o Mininco y decirles, “oye tú descarga”, no. Entonces van, y lo toman los grandes operadores que tienen, además, centros de acopios como SAAM y Agental, y después ellos ven en el transporte. Entonces, vamos perdiendo rentabilidad, y, pero si es obvio.

[Risas].

Denisse Llanos (Transportes Transgesur): Así continúa, entonces es un problema. Yo creo que, la atomización del transporte genera bastante problema en el transporte de carga por carretera, y además el transporte de carga desde los lugares de consolidación hacia el puerto.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Perfecto, ahí podríamos retomar nuevamente. Tomando en cuenta el tema de la diversificación de la industria ¿cómo ves tú, si pudieras concretizar algunos problemas un poco más particular?, mencionaste el SAG, ¿podrías profundizaren ese tema?

Denisse Llanos (Transportes Transgesur): Bueno.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): O el rol del camionero, por ejemplo, del

chofer.

Denisse Llanos (Transportes Transgesur): Bueno, Agental los revisa en su bodega, en sus lugares de acopio. Los camiones están detenidos mientras el SAG los revisa, y eso no genera ingresos. El camión gana cuando está moviendo carga, se puede demorar 2 horas, 6 horas, un día. Entonces, no tenemos una programación. Programar carga, por ejemplo, ahora estamos sacando porque nos hicimos cargo de ...¹⁰ hacia los puertos y no puedo hacer una programación diaria de cómo van a salir los camiones, si no me dicen “oye me confirmaron la reserva necesito 5 camiones” y ahí va al tiro. No hay más programación. Entonces yo me pregunto ¿por qué no sé puede?.. Las respuestas que me dan es, “que el cliente hoy día puede sacarlas, mañana no. Es que el puerto no ha confirmado la hora de entrada”.. Entonces, son una serie de cosas que yo las he ido descubriendo. He trabajado asesorando empresas de transporte forestal o en otras áreas, pero primera vez que me encuentro con esta. O sea, no le encuentro una estructura al sistema, al antepuerto, antes de entrar con la carga al puerto. Lo voy a intentar, no sé si lo voy a lograr, porque el tema de trabajar con clientes pequeños también pasa por su historia, por su cadena anterior. Por ejemplo, la programación de su producción, ese es un tema netamente de la empresa, que a lo mejor tienen problemas que se presentan, que les falla algo y la carga, y el último día del stacking no sé, me imagino. Entonces, pasa por una serie de cosas que no están de nuestro alcance, pero quizás pasa por la sistematización de toda la cadena.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Perfecto, gracias. Yo no sé si la gente, ¿alguien pidió la palabra?

Sergio Maurelia (Gerente general Astex): Sí yo. Hay algo que quería preguntar. Sergio Madrid exportaciones. Si bien estoy de acuerdo, más o menos con todos los planteamientos, pero yo quisiera un poco hablar del sentido de que de alguna manera, como país digamos, el hecho de que las inversiones que se están desarrollando, o que el estado se haga participe de un puerto como lo es la Quinta región definitivamente. Porque hay una mayor volumen, que de alguna manera se está exportando o importando, eso evidentemente, genera una mayor congestión en todos los puertos. Esta problemática que tenemos nosotros acá, en la Octava región, también está en los otros puertos, y principalmente en la Quinta región. Yo lo digo, porque nosotros estuvimos allá trabajando en la Quinta región, por lo tanto este aumento de volumen, o de exportación-importación, siempre va a ir generando mayor necesidad. Y lo básico, y yo creo que todos concordamos acá, y la gran problemática que vimos, son de infraestructura. Está bastante debilitado el tema ferroviario, ese es un tema que en este caso, el gobierno debe hacerse cargo de esos proyectos digamos de inversión. Ahora, nosotros, si bien el país está creciendo, como región también tenemos que apuntar hacia allá. Porque las

¹⁰No se logra comprender lo que el interlocutor dice

empresas, por lo general, si yo no puedo sacar por un puerto tengo, que buscar la manera de sacar mi producto por algún lugar Entonces en ese sentido la Octava región es, no quiero decir que es el número uno de Chile, ojala algún día alcancemos ese nivel.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): ¿En qué aspectos número 1? si somos número uno.

[Risas].

Sergio Maurelia (Gerente general Astex): De exportación. La gran discusión está entre San Antonio y Valparaíso, y por eso que muchas veces no se ponen de acuerdo.

Claudio Cid (Agente de Aduana): Nosotros, nosotros afortunadamente en la región no tenemos ese problema Yo creo, que tenemos que apuntar todos, a que de alguna manera la región enfrente estos desafíos de la mejor manera, está la voluntad de todas las partes yo lo veo Entonces, hay que buscar los canales, que de alguna manera podamos superar estas barreras como las que tu anuncias, anuncias el tema de las barreras de, por ejemplo, el transporte carretero. Evidentemente, el estado está haciendo cosas ya, el hecho de que el 2010 no hemos podido avanzar sobre esos temas porque siempre hemos estado de alguna forma están apareciendo cuellos de botella en todos lados, los tenemos, en los accesos, Cabreros, los puentes, San Pedro, ruta 10, en fin, que se está haciendo. Bueno, esperamos entre comillas, nuevos proyectos. Digo entre comillas porque son proyectos que partieron en los años 90, y recién se están desarrollando ahora el 2012, ¿te fijas? Entonces ¿cuánto más vamos a esperar para desarrollar lo que realmente nos falta todavía?. Nos falta mucha estructura, nos falta el Puerto Coronel, nos falta el puerto Cabo Forward donde sacamos nuestros productos, en fin, Lirquen, San Vicente. Falta mucho todavía.

Erick Leal (moderador del Focus, OP Ltda): En el caso de Cabo Forward ¿cuáles son los principales problemas que ustedes tienen?

Claudio Cid (Agente de Aduana): Bueno, toma un poquito el Puerto Coronel y lo que es el Cabo Forward que es el acceso. Si bien en estos momentos se está logrando ampliar el acceso, pero aún falta. El hecho de que esté aumentando un poco los volúmenes, indica que los camiones aumenten sus tiempos de espera. Les cuesta pasar, digamos, por la ciudad. Antiguamente se pasaba por puerto de Coronel, o sea por la ciudad de Coronel, y por la normativa impidió el ingreso de los camiones. Por lo tanto, los camiones lograron pasar por la vía alternativa, que vuelve nuevamente a la ciudad, y eso es lo que dificulta un poco, y hace todo más lento la llegada de hacia el puerto.

Rodrigo Olea (Gerente Operaciones Tulsa): Tanto por el sur como por el norte. Porque lo que viene del norte, prácticamente tiene que pasar por San Pedro.

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): Me acuerdo yo, un estudio de una carretera¿ cierto?, por la Costa, no sé en qué etapa va esa carretera. Debe haber un estudio, no sé si está. Las ideas están, pero quién las toma.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Lo que pasa es que falta institucionalidad en el tema de comercio exterior, si ese es el punto. Aquí hay varios proyectos respecto de generar el cuarto puente, pero el punto es la oportunidad y la importancia que se le da a esto. Esta macro región vive del comercio exterior. O sea, nosotros podemos decir que en un puerto a lo mejor se mueven 1000 personas, entre directo e indirecto, pero hay un montón de gente que trabaja en torno al comercio exterior. Y a lo mejor en la región pasa de 15000 y más entonces ese es el problema que el tema del centralismo no, más allá de los esfuerzos que se hace por la autoridad. Nosotros muchas veces hemos hablando con el intendente, y tratar de hacer fuerza a esto, pero finalmente queman una casa por ahí, y todo el foco está en apagar el incendio. Pero el verdadero incendio es que se nos está quemando la celulosa, el papel, los puerto y que no se aborda, porque no hay institucionalidad. O sea, hoy en día podemos solucionar el tema del SAG tal vez, porque no deberían inspeccionarte la carga arriba del camión, porque los camiones no son bodegas con ruedas. Eso se tiene que hacer en otras condiciones. Pero en definitiva, vamos a solucionar como lo hemos hecho hasta ahora, en la mesa generando una red con capital humano, donde levantamos el teléfono tratamos de solucionar la problemática desde el sur hacia acá. Pero si no le damos la importancia al ser una región exportadora, y esto es, nosotros somos la primera región, nosotros la primera región exportadora. Si lo que sucede, es que con todas las deficiencias lo logramos porque, los costos acá son inferiores a otros lugares. No podemos compararlo con el cobre, donde es re fácil exportar, pero si la principal barrera si queremos solucionar esto, es el tema transporte. Que se genere institucionalidad del comercio exterior para mover la carga, si eso no lo tenemos, absolutamente no va a servir de nada. O sea, una mirada de política país respecto de, que es lo que vamos a hacer para mover el comercio exterior de este país O sea, menos mal no tenemos importaciones, porque si llega un solo buque con mucha importación, vamos a tener problemas para entrar los contenedores y para sacarlos contenedores.

Rodrigo Olea (Gerente Operaciones Tulsá): Rodrigo Lea. Bueno, esto se viene escuchando hace muchos años de la plataforma logística, que parte en los inicios del 2000 el problema de los artículos en la CORMA, que presionaban mucho por eso. Pero hoy día falta un empoderamiento de la región, porque estos son programas a largo plazo, es decir, va a pasar de un gobierno a otro, a lo mejor van a pasar varios y no se ha tomado ninguna decisión. Fíjate que con el proyecto de Arauco, si hoy día estamos apretados en la ruta 160 ¿que se nos espera si el tren no va a dar capacidad?. Hay cosas que la región debiera empoderarse, y tomar un poco atrás, y presionar para que se hagan cosas a largo plazo. Ahora viene posiblemente cambio de gobierno y todo, y quedamos ahí en lo mismo. Otro gobierno y otro

estudio de nuevo, y seguimos con estudio.

Sabah Zrari (OP Ltda.): ¿Qué dice Vialidad?

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): Hola. Soy Armado Concha de la Dirección de Vialidad. Yo, la verdad, es que comparto plenamente entre lo de la infraestructura que se está apuntando. Pero, por otra parte, no comparto el no reconocer que se está avanzando en eso. Se está avanzando en la ampliación de la ruta 160, la concesión partió por la forestal. Falta, pero se están haciendo cosas. También, no depende solo de una organización, la concesión interportuaria con Coronel se frenó porque [la Municipalidad de] San Pedro se opuso. Hay que considerar otros intereses que no son solamente de transporte, por San Pedro no van a pasar los camiones por ahí, pero hay que hacerlos pasar. Hoy día, efectivamente, el conflicto está y es grave, se está trabajando y San Pedro tiene derecho a voz y voto. ¿qué solución quiere? Quiere seguramente la más cara, hay millones de alternativas, por el centro, mar; está metido el SERVIU, haciendo inversiones para poder adelantar, porque por lo general, una vía costanera que después nos permite invertir en el eje principal. Ese eje principal permite opciones de inversión pública directa, los intereses de los concesionarios de hacerse cargo de la ruta. Se está trabajando en eso, pero lo que decía, si San Pedro no estaba de acuerdo en ese momento hay que poner ojo en ese sistema, se está avanzando en el puente industrial, en (...) ¹¹en 5 años estará en operaciones, pero es un tramo. Falta el tramo entre el puente y Coronel que hoy día está, se está viendo cómo se resuelve. Va a quedar cojo, entre comillas, entre el acceso norte al puerto industrial, y la ruta interportuaria, que está abierto como una concesión integrada que hoy día esta trunca. Si bien es cierto que se va a implementar el puente industrial, no comparto la opinión que hoy día tiene menos capacidad de transporte por el puente, porque hoy día está el puente Llacolen que antes no estaba disponible al transporte pesado. Tiene dos pistas por sentido, y el puente mecano absorbe. Esta opción es una alternativa, no es la definitiva, pero hoy día tiene más opciones de puente, entonces me cuesta de repente(...)

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Me gustaría saber ¿Cuántos camiones cruzan por el mecano? ¿Lo tienen evaluado?

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): Está disponible.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): No, si está bien, pero... ¹²

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): La oferta de traspaso de carga está.

¹¹No se logra comprender lo que el interlocutor dice

¹²Interrumpe el siguiente actor

Tienen más ofertas hoy día que...¹³

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Pregúntale a un transportista.

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): Si en el Juan Pablo II tenías un accidente se cortaba, no tenías donde cruzar. Hoy día si Llacolen tienen algún conflicto, tienes el mecánico. Las opciones están, no es lo óptimo, pero se está avanzando. Por eso yo he escuchado muchos negativos hoy día. La ruta Cabrereros se está ampliando, se está avanzando en eso digamos, va a ser un eje principal. La ruta de la madera sin duda no cubrió las expectativas que había, pero durante el terremoto sirvió bastante. Se abrió el peaje para traer más gente, no es que la ruta por sí sola no tenga la capacidad de absorber transporte. Yo veo, efectivamente, déficit en la zona de San Vicente por este tema que señalaba que se calló la concesión, todavía no sé arregla el tema. San Vicente entre la rotonda del Biobío y el puerto, que es una pasada simple es un eje muy frágil, si logramos conectar con la conexión interportuaria ese eje también estaría completo. Entonces, yo creo, que más que decir que la infraestructura no responde a las necesidades de los puertos, focalicemos donde, por qué hay que invertir. Al menos eso desde el punto de vista mío, que esos son puntos de vista que se están quedando atrás. La conexión interportuaria San Vicente, la interportuaria con el puente industrial, San Pedro es un caso especial que hay que resolverlo también, la ruta de la madera va a pasar a gestión de nuevo, los próximos días no hay la inversión inmediata para mejorarla pero se están haciendo estudios de qué forma se puede mejorar. La inversión va a estar asociada a la rentabilidad que te dé el tránsito. Cabrero va a recoger mucho tránsito, y va a tener una doble calzada de aquí a unos años más, probablemente eso atente contra el mejoramiento de (...) ¹⁴, yo creo que del punto de vista de la región. Aquí no estamos sujetos a las decisiones de mi efecto, las decisiones, la región tiene voz y voto. Estamos trabajando, yo creo que todavía hay déficit, pero lo que más me interesaría saber es, donde están los cuellos de botella más definidos, más precisos, para focalizarse en eso. Porque si la infraestructura falta, claro que falta, ya, pero ¿dónde voy?, estoy trabajando aquí, allá, dos, cinco, hay distintos plazos que uno va a ir resolviendo en el tiempo. Yo de alguna forma transmito que, lo que veo cojo desde el punto de vista nuestro, es la conexión interportuaria al puente industrial, el puente industrial de Coronel se está trabajando, el acceso ahí en Coronel. Hay un estudio del gobierno regional para ver cómo se conecta la ruta 160 con la zona portuaria de Coronel. Y las inversiones, la plataforma logística, el gobierno regional, de alguna forma se hizo una inversión para proveer la conectividad de la plataforma logística, pero eso ya depende de los (...) ¹⁵si les interesa o no les interesa participar, eso es otra cosa. En general, la oferta a la zona portuaria ya no depende del gobierno, el gobierno hizo la inversión, se suponía que había un horizonte de intereses privados para invertir. Si los privados no se

¹³Interrumpe el siguiente actor

¹⁴No se logra comprender lo que el interlocutor dice

¹⁵No se logra comprender lo que el interlocutor dice

interesan, falló digamos, pero la infraestructura está. Coincido que es fundamental la infraestructura vial, entre ellas empresas de transporte, sería ideal que ferrocarriles mejorara su infraestructura y pudiera atender un mayor porcentaje de carga. Más que la visión negativa de que no sé avanza, hay que decir que se está avanzando, y focalicemos algunos puntos específicos para ver cómo podemos transmitirnos y apoyarnos quizás.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Aprovechando esta instancia desde el punto de vista de la demanda ¿podrían ustedes jerarquizar cuales podrían ser esos puntos de focos en el tema vial hoy día? Considerando que hay una ruta 160 en desarrollo, los temas de la ruta de la madera, los puentes. Si tuviéramos que jerarquizar, y poner prioridad, priorizar esos puntos que señala, ¿podrían identificar esas prioridades?

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): Lo que pasa en el caso nuestro, sería fácil responder. Necesitamos el puente, necesitamos parrillas. Quería consultar, en el plazo razonable, si tiene información de ¿cuando se podría solucionar este tema de la capacidad de San Pedro?, y si ¿es real o no por transporte?. Para tomar la decisión hay que conocer el plan A, B o C.

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): En San Pedro, y en general en las zonas urbanas, hay distintas opiniones y no solamente se está estudiando cual es la más razonable en esta región.

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): ¿Pero no tienen todavía un plazo?.

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): No, sí. La intención es, de aquí, este año hacer inversiones en la costanera, en toda la pasada de San Pedro. Por ahí habilitar esas maneras del eje principal, y que eso nos permita entrar a ver el eje principal y ampliarlo y resolver algunos números, y eso es una inversión.

Cristián Prieto (Dirección regional de Vialidad): Esa inversión la hacen los privados o...¹⁶

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): No, a ver. En el eje principal, que es una opción y ampliarla a tres pistas por sentido por algunos desniveles y otras cosas, está el ante proyecto. Pero como te digo, hay intereses de los privados por hacerse cargo del eje y, eso implica el tema del peaje, sí, el puente con su peaje. Ahí en ese caso si entramos en la participación regional directa, porque se analiza el tema de concesión, y el tema de concesión está más centralizado efectivamente. Pero hay una firme intención de empezar a invertir este

¹⁶Interrumpe el siguiente actor.

año, pero no sé puede entrar a San Pedro.

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): Y eso significa hacer una vía alternativa.

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): La primera que está de alguna manera identificado es poder habilitar toda la vía de costanera, hay tramos hechos, se puede, de manera de sacar un poco el flujo del único eje, hacer una concesión paralela al puente albatros de tal forma de generar otro eje.

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): Prieto (Gerente Operaciones Puerto Coronel): ¿Usted sabe cuántos kilómetros son esos?

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): Deben ser unos entre 5 y...¹⁷

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): O sea, la construcción de eso se debería demorar sobre 10 meses.

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): No debiese.

Cristián Prieto (Gerente de Operaciones Puerto Coronel): O sea, si se empieza pasado septiembre, en marzo estaría de nuevo, para saber tu percepción.

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): En el 2014 estaría en construcción.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Volviendo al tema de la priorización de estos puntos en el tema vial, podríamos identificar, no sé ¿Denisse?, pequeños [como], Tulsa, Astex, que obviamente están vinculados al sur de la ruta 160 más al sur. Si tuvieran que revisar.

Rodrigo Olea (Gerente Operaciones Tulsa): Bueno, principalmente el tramo Coronel San Pedro, y el acceso a los puerto en San Vicente, esos son los cuellos de botella más grandes que tenemos.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): ¿Hay algún desafío que tenga el actual diseño de la ruta 160 así como se la está concibiendo, y como se está haciendo la inversión? No sé estoy pensando en, no los quiero sesgar pero, algún desafío adicional que tenga a la ruta 160 en conectividad a lo mejor con otras rutas, no solamente pensando en los puertos.

¹⁷Interrumpe el siguiente actor.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): A ver, hoy día la ruta 160 yo diría, y no es porque yo esté en Coronel, peor hoy en día es la ruta más congestionada que tiene Concepción. Entonces, uno ve que hoy día el plano regulador, no sé quién los maneja, pero hoy día cuando uno ve la cantidad de poblaciones que están proyectadas en la construcción o en los alrededores de la ruta 160 es preocupante. Los tacos, porque hoy día hemos evolucionado y todo el mundo tiene auto, entonces la verdad, es que es un peligro esa ruta tremendo, sobre todo cuando andan en esos autitos chinos, chicos, gente que tiene poca experiencia. Es que la verdad, es que los accidentes son absolutamente diarios en la ruta 160, todos los días hay un choque en alguna parte, y se siguen construyendo inmensas poblaciones, y la verdad que esa cuestión yo reconozco, y te agradezco que tengas optimismo en el tema vial, pero creo que la región hace mucho tiempo desde distintos organismos, de hecho aquí sale, que la gran deuda que existe hoy día en la región es el tema de conectividad. O sea, si podemos discutir, y después en privado juntarnos, porque si tu preguntas donde están los cuellos de botella, eso ya debería estar levantado en realidad, o sea sabemos perfectamente donde tenemos los cuellos de botella. Yo tuve la suerte, de antes de llegar a Concepción estar 5 años en el puerto de Valparaíso, donde el gobierno les dio un chorro con la ruta de la Pólvora. Participé en el desarrollo del modelo de la ZEAL, lo conozco muy bien cómo funciona la ZEAL, pero efectivamente son realidades absolutamente distintas, cuando se hablaba de la plataforma logística, de la cual a mí en lo personal, jamás estuve de acuerdo con la plataforma logística, porque la realidad de los puertos es distinta. La ZEAL fue diseñada para el puerto de Valparaíso, debido a la realidad del puerto de Valparaíso, que en general el puerto de la Quinta Región tienen una gran diferencia, súper simple, en los puertos de la Quinta Región no sé consolida. Y acá el 80% por no decir el 90% se consolida en los puertos. Por lo tanto, Valparaíso el tren funciona. Como es el 2% de la carga que se transfiere por Valparaíso, se mueve en tren el resto es todo por camión y evidentemente es un chorro de plata que se puso con 90 y tanto millones de dólares costo la ruta de la Pólvora más la licitación de la ZEAL. O sea, es la solución, sin duda que para el puerto de Valparaíso le mantuvo su competitividad, y hoy día maneja un volumen muy similar al que maneja el puerto San Antonio. Pero también reconozco que Concepción en su conjunto, mueve más que esos dos puertos. Pero así todo, se sigue hablando de los mega puertos allá y acá.

Rodrigo Olea (Gerente Operaciones Tula): Te digo que falta que se tome en serio y hagamos las cosas. Si el tema de infraestructura lo estamos discutiendo hace tanto tiempo, yo sé que se están haciendo cosas, si, efectivamente no puedo decir que no sé está haciendo nada, pero en lo concreto todavía no tenemos las soluciones, aunque hay grandes rutas, yo reconozco que la ruta 160, a pesar de que se ha demorado, que se atrasó, que se alargan los plazos, está bien. Lo que mencionaba Gonzalo, que van a entregar una parte, pero después igual hay unos cuellos de botella nuevos que están 100% y que ojalá se cumplan los 39 meses, desde septiembre del 2010 y los plazos originales. Pero efectivamente, mientras tengamos esos cuellos de botella, que son específicamente, la salida norte de Coronel y la

conexión con la vereda norte del Biobío, vamos a seguir con problemas, digamos. Los puertos en general, yo por lo menos, creo que los puertos han crecido. Coronel amplió su capacidad portuaria de 4 a 5 que tenía hasta el año 2008, hoy día tenemos 8 sitios, o sea a duplicado su capacidad. Pero sin lugar a dudas que esta sub culturizada, porque tenemos un problema vial. Tuvimos una reunión la semana pasada, una charla con Jorge Mancha, y todo el mundo coincide, mañana o la próxima semana nos vamos a juntar no cierto el gallo de sur activo y ver también un tema de conectividad, la cámara de comercio la ha dicho en todos los tonos que el sistema competitivo es con infraestructura vial, infraestructura en general, ferroviaria y terrestre entonces yo creo que los cuellos los tenemos bastante identificados.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): ¿Qué hay a cerca de la conexión entre la ruta 160 y la ruta 5 sur? ¿Hay alguna visión acerca de esa conectividad? ¿Puede mejorar la competitividad?

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Sin duda, o sea yo creo que las 3. Afortunadamente existe la ruta del Itata, está bien que se esté licitando Cabrero a pesar que no sé los plazos, no los manejo, entiendo que...¹⁸

Armando Concha (Dirección regional de Vialidad): Se está haciendo.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Se está haciendo, pero ahí van a pasar un par de años hasta que esté en un 100%, y efectivamente tiene que haber otras rutas que vengan de la zona sur, otra que venga de la zona centro, los Ángeles. Yo creo que las 3 alternativas que tenemos, ruta madera, mal llamada ruta madera como alguien lo decía ahí, yo creo que es el símil de la ruta de la fruta que se hizo en la Quinta región.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Bueno, pero esa fue la primera ruta concesionada entiendo ¿no?, y entiendo que ahora se volvió a hacer pública, y tendrá que licitarse nuevamente. Pero yo creo que la región tiene que tener sus tres rutas.

Sabah Zrari (OP Ltda): ¿Qué piensa Denisse justamente?

Denisse Llanos (Transportes Transgesur): Bueno, el tema de congestión es evidente, no solo para personas que tenemos camiones o que transportan cargan, sino el hecho de salir a las 7 de la tarde y querer ir de Talcahuano a Concepción por la autopista ya es evidente. El tema de gran Concepción a las horas peak, son peak, tal como en Santiago. Te puedes demorar media hora desde salir de la autopista hasta el Trébol, entonces para un camión estar media hora estar parado, y esas horas que salen caras, muchas veces que van al sur no

¹⁸Interrumpe el siguiente actor.

sé, es una tremenda pérdida de plata. Entonces yo sé, yo creo, que a lo mejor los tiempos de evaluación de proyectos son muy lentos dada la aceleración que vive el mundo hoy. O sea, yo no puedo proyectarme más de 2 años, porque ya cambio la situación ya en los datos históricos, yo no puedo proyectar a 3 años porque voy a estar muy sesgados de la realidad, entonces a lo mejor los mecanismos de trabajo que el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Obras Públicas tienen que adaptarse a la realidad. Yo no digo que no sé estén haciendo avances, pero claramente no van al ritmo de los cambios del movimiento de, en este caso del crecimiento de la población, y del poder adquisitivo en cuanto a la cantidad que circulan digamos. Entonces para nosotros es un gasto mayor, perdemos competitividad, perdemos plata, porque nadie me va a pagar más porque estuve media hora en un taco, y tengo que pagar tal cual el sueldo del conductor. Tengo que llegar a ciertas horas a dejar la carga, después tengo que llegar a cierta hora a dejar el contenedor, pero como dicen algunos uno entra a la ruta 160 y no sé a qué hora voy a salir. Entonces, yo creo que, ahí hay una deuda de parte del sistema público en cuanto a anticiparse a las cosas. Anticiparse es mucho decir, pero si ir un poquito más adelante de los cambios que están sucediendo.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Perfecto, para ir cerrando ya. Ya hemos visto el tema carretero, ferroviario, marítimo, el sistema SICEX ¿Cómo, cuáles son los desafíos?

Raúl Melo (Gobernación Marítima de Talcahuano): Raúl Melo de la Autoridad marítima, Bueno justamente con respecto a eso, la verdad es que nosotros dependemos... bueno somos de la gobernación marítima, y a nivel nacional hay alrededor de 56 capitanías de puerto a lo largo de todo el país, alcaldías de mar, lo mismo. Nosotros dependemos administrativamente de la dirección general, el territorio marítimo está en Valparaíso, y tomar decisiones a nivel local, a veces nos impiden por razones reglamentarias, que no he escuchado aquí la parte reglamentaria, porque nosotros como servicio público tenemos las mejores intenciones de poder cambiar las cosas, mejorar las cosas, entregar un servicio público de excelencia, lo que tenemos nosotros en la entrada de la gobernación. Pero a veces por razones, se van presentando situaciones que son planteadas en las regiones, y nosotros, y por ejemplo, llevo más de 30 años en la armada, y participando en diversas comisiones de trabajo para poder, a nivel regional, mejorar algunos aspectos. Aquí se mencionaba el asunto de los prácticos, yo creo que eso es uno de quizás de muchos, a nosotros todos los días se nos presentan problemas, nos llegan consultas por el OIRS. Entonces esta dirección a parte de lo que se menciona en esos puntos, también maneja otros temas que a veces pueden presentarse como cuellos de botella como se menciona ahí, las cartas de navegación, que ahora el SHOA paso a la división del territorio marítimo, los estudios de maniobra, que yo he escuchado en un millón de conversaciones que si los estudios de maniobra no están actualizados, que esto que lo otro, y eso a veces frena el desarrollo. Los mismos prácticos, los cobros, las tarifas de derecho, las concesiones marítimas, es un tema grande eso de las concesiones marítimas.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): ¿Cuáles son los desafíos, que cree usted que tienen para aportar a la competitividad?, en este minuto si usted tuviera que visualizar brechas y las pudiera mejorar.

Raúl Melo (Gobernación Marítima de Talcahuano): Es que la verdad, que mi opinión en este nivel, quizás no, yo podría decir muchas cosas, les puedo decir que nosotros vamos a cambiar esto y lo otro a nivel regional, pero lamentablemente, por razones reglamentarias que vienen de arriba, y de la ley de navegación, y de muchos otros cuerpos reglamentarios, yo no puedo cambiarlas. Entonces, muchas veces por razones de seguridad, como se mencionaba acá, que el práctico dice una cosa, y el capitán de puerto dice otra, que esa es una situación puntual que se presenta, pero no es una cuestión permanente.

Claudio Cid (Agente de Aduana): Claro, puede ser puntual pero son 25.000 dólares.

Raúl Melo (Gobernación Marítima de Talcahuano): Claro, pero una cosa es la seguridad, conforme. Que entre no más el buque, se pega un chancacazo en el puerto y terminamos con un sumario de investigación sumaria y administrativa

Claudio Cid (Agente de Aduana): Pero necesitamos un instrumento mareógrafo, y con eso se soluciona.

Raúl Melo (Gobernación Marítima de Talcahuano): Bueno, de acuerdo a mi experiencia, hay una serie de situaciones que en el tiempo uno va tomando. Imagínese, yo llevo más de 7 años en la zona. Participo en la mesa COMEX, junto con mi amigo que está aquí, y la verdad que hemos tratado de ir aportando todo lo que nuestro sistema, y servicio pueda hacerlo. Pero a veces, sinceramente, nos vemos entrampado. Yo también trabajé en la DIRECTEMAR junto al Ministerio de Transportes en el comité de facilitación, trabajé en la AIRMAR, en la ISOMAR. Así que conocemos bastante todo este tipo de situaciones, que mesa de trabajo, presentación de problemas, como se conforma, por ejemplo, el cuerpo de práctico, el porcentaje de marino mercante con respecto a los navales, y son consultas que van saliendo con el tiempo. Pero en el caso nuestro, como según la zona naval, gobernación marítima, cualquier cosa que podamos que se quiera cambiar, que este amarrado a alguna situación legal o reglamentaria, tenemos que someterla al sector.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Sorry, pero creo que justo, la autoridad marítima en general, yo creo que, voy a usar una palabra que usó Denisse, porque lo encontré fantástico lo que dijo. Nosotros tenemos que adelantarnos a lo que va a pasar, porque el transporte marítimo, si uno lo analiza en el corto plazo, nosotros hacia 10 años atrás, los buques más grandes eran de 200 metros, hoy día estamos recibiendo buques de 360 metros, y nadie lo

hubiera esperado. De hecho nosotros, me acuerdo que las inversiones que hicimos el 2004, en términos de grúa, ya no sirven, porque efectivamente el tema ha evolucionado tremendo. Tú lo puedes ratificar, entonces estos buques que son cada vez más grandes, requieren que las cadenas logísticas sean mucho más ordenadas. Hoy día un buque viene acá a puerto y mueve 3.000 contenedores, la logística de 3.000 contenedores no es la misma que la logística de hace 10 años. Entonces yo creo que tenemos que ir avanzando más rápido, y yo creo que ahí va la crítica en general. Pucha, que fueron visionarios los del Ministerio de Transportes de Obras Públicas de hace 100 años atrás, porque todavía usamos los puentes de ellos. Entonces, si pensamos cuando construyamos que ojala sea pa 61 toneladas porque no sabemos qué va a pasar en 30 años más. Entonces esa visión de trabajar anticipadamente a los problemas, de meter los recursos como correspondan, hacer las carreteras al tiro de 4 pistas, no de 2 porque van a quedar costos al tiro. Entonces yo creo que ahí es donde falta un poquito de visión, y la autoridad marítima también tiene mucho que decir. O sea, yo no sé si el día de mañana van a llegar buques de 400 metros de eslora, y lo más probable es que si lleguen 400 metros que van a requerir calaos mayores. Pero evidentemente, uno para pedir un permiso de estudio de maniobra, dura más de 6 meses y aun no tenemos resultados. Todo pasa por el capitán de puerto que con la mejor de las voluntades actúa, pero al capitán de puerto lo cambian cada dos años, entonces la rotación también a nosotros nos complica, porque cada capitán de puerto tiene un criterio distinto, y como quedan muchas cosas al criterio de la autoridad marítima, de repente al caballero no le pareció y nos cambió todos los esquemas comerciales. Entonces son más de 25.000 dólares la decisión que puede tomar el capitán de puerto.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): ¿Sabah?

Sabah Zrari (OP Ltda.): Por ahora, lo que les propongo, si les parece bien, a ver, es primero saber si podemos considerar que lo que está en la pantalla como barreras, si podemos considerar o validarlas, si les parece efectivamente completo. Sin perjuicio de lo que ya, bueno, identificaron, ¿les parece adecuado?. Bueno, es un resultado a la vez de las entrevistas individuales que hemos hecho, y también del análisis del consultor.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Oye a mí me falta algo. Nosotros somos una macro región exportadora, y cuando hablan de esto insisto en que es importación y exportación, pero el tema aéreo no está ni considerado. Nosotros no podemos depender en carga de importación para repuestos de Santiago, o sea aquí el tema es si la principal barrera, solucionando lo que, o sea si nosotros no hubiéramos empezado a través de la mesa de comercio exterior a levantar este tema, estaríamos todavía en algunos temas. Es cierto que se avanza, pero efectivamente el avance no va con la dinámica cuando nosotros exportábamos 8 millones de toneladas 12 millones de toneladas, vamos en 20 millones de toneladas transferidas y ya está proyectado el tema del ferrocarril, que es lo que va a suceder. El punto

es quién soluciona eso, y cómo lo abordamos, la concentración, la problemática. Si yo tuviera que decir, en este momento, cual es la principal problemática que tenemos hoy día, a parte SICEX puede que sea una solución documental, y el sistema logístico también va a ser una solución, pero el cuello de botella sigue siendo en el acceso portuario, o sea ahí tenemos que tener vía libre y de uso exclusivo para el transporte, desde mi punto de vista. Pero aquí hay también un tema, que es una barrera que tiene que ver con transporte, que hay mucho desconocimiento de temas normativos, y muchas veces quedan en la intermediación, y muchas veces alguien está ganando con esta intermediación, y muchas veces hacemos que el costo logístico también sea más alto. Pero me falta ahí el aéreo, tenemos 300 metros más de pistas que se va a alargar, pero aún no tenemos un procedimiento. Bueno, si tenemos una vía súper expedita que va a quedar de acceso aéreo portuario, pero no sigue siendo portuario, sigue siendo aéreo y aeródromo, entonces también por eso yo creo que hay que continuar.

Marco Yáñez (CMPC Maderas): Un poco tomándome de los comentarios de Javier, y del tuyo, respecto de que las inversiones se están haciendo en otro lado, en algún punto se puede presentar la situación de que el naviero diga, sabes que se me está complicando mucho los puertos de Chile, porque tenemos muchas trabas, y en vez de eso nos vamos a un puerto de Perú.

¹⁹A Callao, y no está lejos de suceder.

Marco Yáñez (CMPC Maderas): No po, y en base a todas las barreras que tenemos, se podría tomar la decisión no solamente nuestra sino que también del mercado, estoy hablando en general, que se podría presentar esa situación de decir, ¿sabes que más? en los puertos chilenos no, crucemos con un buque chiquitito, y movemos nuestros buques grandes a través de Perú que eso sería ya un punto gravísimo.

²⁰ Ahí sería un problema saber cómo llevamos la carga, con un buque chico de 4.000 contenedores al puerto, sigue siendo el mismo problema. O lo otro es extender el territorio hasta Perú.

21

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Yo creo que es importante acá, ahí dice prácticas sindicales, que alteran las condiciones competitivas del mercado. La verdad que efectivamente en el caso particular nuestro, el año pasado tuvimos 8 paros, no solamente por portuarios, de hecho creo que ninguno de los 8 paros que tuvimos teníamos velas en el

¹⁹No se puede reconocer la voz del locutor.

²⁰ No se puede reconocer la voz del locutor.

²¹Risas generales.

entierro, o sea que venían de los pescadores, los estudiantes. O sea hoy día cualquiera va y se toma los puertos. Pero creo que hoy día en esta fiesta, hay que invitar primero al trabajo. Y yo creo que se ha producido, hoy día y es bueno que el Ministerio de Transportes, al menos en ese punto el Ministerio de Transportes tenga algo que decir. Nosotros trabajamos mucho en estos temas, pero si vemos que el Ministerio de Transportes..., es importante que tenga algún link tiene que haber y ese último punto da para un focus group a parte.

Marco Yáñez (CMPC Maderas): No solamente en el tema sindical, hoy día el foco está puesto, e insisto, se ha puesto mucho foco en el tema de la infraestructura, pero no sé aborda el tema de una vez que llegamos al puerto, en cuanto tiempo nos atienden. Entonces hoy día, nuestra preocupación se está basando en los tiempos de espera.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Perfecto.

Marco Yáñez (CMPC Maderas): Entonces los tiempos de espera, que si bien es un tema competitivo hoy día, se está tomando a nivel de los beneficios del productor, y es muy probable, que en el cortísimo plazo los transfieran, ese mayor costo y se empiece a reconocer realmente en la práctica, porque a veces el costo lo paga alguien, lo paga, pero no sé traspasa debidamente, nadie los está reconociendo.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): ¿Cuántos son los tiempos de espera que tienen ustedes más o menos?.

Marco Yáñez (CMPC Maderas): Depende del puerto. O sea hoy día, te lo vuelvo a repetir, hoy día la decisión nuestra está abocada a, literalmente, sacar carga de los puertos, no va a llegar con carga suelta a los puertos, sino preferentemente a hacer transferencia como lo hacen los puertos en otros países. Las decisiones pasan por cambiar de modo, limitar los riesgos, como en el caso de pasarse a modo ferroviario versus rodoviario, e incluso asumir costos logísticos por problemas de servicio. O sea, si yo llego a un puerto, y la atención de consolidación me genera problemas de daño a la carga, me genera problema de puerto destino, yo estoy perdiendo clientes, entonces yo estoy en una fuerte discusión de, “chuta yo hoy día necesito servicios no solamente llegar”, tengo casi asumido el problema de la infraestructura, porque lo hemos vivido durante mucho tiempo, y la verdad que no depende de nosotros, ni está en el corto plazo resolverlo, pero si está en el corto plazo resolver que tiene que llegar mi carga a mi cliente en Estados Unidos, que tengo que sustentar mi negocio, digamos. Y en eso estamos preocupados, en el cortísimo plazo digamos, que me atiendan bien, que mi carga pueda llegar a mi puerto final de destino. Porque una cosa es llegar acá, y la otra es que la transferencia se haga en la forma adecuada y poder cumplir, que las navieras obviamente quieran venir a los puertos Chilenos, como lo dijeron, porque nosotros también estamos preocupados de eso, o que puedan incluso bajar a la Octava que incluso no quieran

bajar a la Octava. No descartamos proyectos de cabotaje, porque no van a llegar las navieras a la octava, y ahí la verdad que la conectividad ya paso la vieja, nos va a pasar por el lado a lo mejor. Vamos a tener las medias carreteras, y a lo mejor nadie va a venir a buscar la carga a la octava. El problema es que nosotros también transferimos carga dentro de Chile y en ferroviario, el ferrocarril, no llega tramo octava-metropolitana, ahí tamos cortados digamos. Entonces nosotros tenemos hartas posibilidades de...

Marco Yáñez (CMPC Maderas): Depende del puerto, o sea, hoy día te lo vuelvo a repetir, hoy día la decisión nuestra está abocada a literalmente sacar carga de los puertos, no va a llegar con carga suelta a los puertos sino preferentemente a hacer transferencia como lo hacen los puertos en otros países, las decisiones pasan por cambiar de modo, habitar los riesgos como en el caso de pasarse a modo ferroviario versus rodoviario e incluso cambiarnos de incluso asumir costos logísticos por problemas de servicio, o sea si yo llego a un puerto y la atención de consolidación me genera problemas de daño a la carga, me genera problema de puerto destino, yo estoy perdiendo clientes entonces yo estoy en una fuerte discusión de chuta yo hoy día necesito servicios, no solamente llegar.

Tengo casi asumido el problema de la infraestructura porque lo hemos vivido durante mucho tiempo y la verdad que no depende de nosotros ni está en el corto plazo resolverlo pero sí está en el corto plazo resolver que tiene que llegar mi carga a mi cliente en Estados Unidos, que tengo que sustentar el negocio digamos y en eso estamos preocupados, en el cortísimo plazo digamos, que me atiendan bien, que mi carga pueda llegar a mi puerto final de destino porque una cosa es llegar acá y la otra es que la transferencia se haga en la forma adecuada y poder cumplir, que las navieras obviamente quieran venir a los puertos chilenos como lo dijeron porque nosotros también estamos preocupados de eso o que puedan incluso bajar a los puertos de la Octava que incluso no quieran bajar a la Octava, no descartados proyectos de cabotaje porque no van a llegar las navieras a la Octava y ahí la verdad que la conectividad ya paso la vieja nos va a pasar por el lado a lo mejor vamos a tener las medias carreteras y a lo mejor nadie va a venir a buscar la carga a la Octava y hasta ahí no más llegamos, y el otro tema es que nosotros también transferimos carga dentro de Chile y en ferroviario el ferrocarril no llega. El tramo Octava- Metropolitana ahí estamos cortados digamos. Entonces nosotros tenemos hartas posibilidades de llevar carga a temas de distribución nacional, que ahí estamos cortados, digamos, no tenemos servicios de, servicios atractivos para poder llevar carga de la Quinta a la (...) ²²

Marco Yáñez (CMPC Maderas): En la conectividad, con la parte de infraestructura, y lo otro en normativa, y en la normativa igual estamos a lo mejor peor que la infraestructura. Porque, por ejemplo, en el caso ferroviario tenemos normativa para hacer trenes de juguete, trencitos ¿no cierto?, en el caso de la infraestructura vial, igual estamos sujetos a una legislación que

²²No se logra comprender lo que el interlocutor dice

tiene treinta años, y que no permite ¿no cierto? que camiones de harto tonelaje circulen por vías que corresponden ¿no cierto? que se están haciendo. Pero la normativa sigue quedando atrás, o sea una vez que tengamos la carreteras para transportar, si las tenemos ¿no cierto?, en un corto plazo vamos a decir, pero oye nosotros seguimos transportando camioncitos ¿no cierto? ¿Qué significa? Que no tenemos conductores, se multiplican los costos, los riesgos de accidentes aumentan. Entonces nosotros hemos estado como CORMA, y desde hace 10 años atrás tratando de impulsar y subir de 45 toneladas, en el caso de los camiones a 61, y bueno eso ha sido una discusión eterna ¿no cierto?, que yo no digo que toda la razón este de nuestra parte, ni de los problemas que salen en el camino pero que poco a poco se ha podido avanzar realmente. Entonces hay un tema de competitividad, credibilidad, de sostenibilidad en la normativa, que seguramente hay otros puntos que tampoco se abordan, y que siguen para el periodo siguiente y que siguen y siguen y finalmente se eternizan.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Gracias.

Sabah Zrari (OP Ltda.): Sí. No sé si sería posible pasar a la otra diapositiva, ver por lo menos en cuanto a estructura de costos.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Sí.²³

Sabah Zrari (OP Ltda.): ¿No sé si tienen comentarios?

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Brevemente ver el tema, acá el costo 3,5.

Gonzalo Pelen (Forestal Arauco): No sé si tanto.

Claudio Cid (Agente de Aduana): Cid (Agente de Aduana). Creo que en el caso del contenedor, hay más distorsión me da la impresión. No sé si están consolidado, hay que abrirlo un poco más.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Perfecto, acá nosotros consolidamos en puerto y consideramos, un poco, las condiciones de inventario, que pueden ver a partir de datos de aduana, que se pueden derivar y eso básicamente, no sé dónde ustedes...²⁴

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Yo creo que claramente los valores FOB, disculpa, que estas considerando ¡uf!. Porque 213 dólares por metro cúbico, yo creo que algunos productos lo tienen pero (...)

²³Se cambia la diapositiva

²⁴Interrumpe el siguiente actor.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Estamos considerando ese código.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): Es bastante alto, habría que ver cuál es ese código, no sé cuál es.

Erick Leal (moderador del Focus, OP Ltda): Madera acerrada.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): No sé, habría que revisar eso.

Gonzalo Pelen (Forestal Arauco): Pero el estudio no es sobre barreras logísticas en transporte. Porque si es carga consolidada en transporte, ahí el transporte ya tendría que ocuparme, como señalas tu, del servicio que están entregando dentro del puerto. Pero yo creo que el principal costo para el transportista, es la espera que se genera para ingresar al puerto, y es ahí donde pierde relevancia si estoy consolidando más o menos. Porque eso en realidad hasta al activador, quizás, le conviene activar 15 o 20 contenedores por turno. Pero, creo que el real punto, es como abordamos los temas de transporte para llegar al puerto con la carga. Porque después, como se diferencia, de alguna diferencia de cada puerto va a ser relacionado con esto. Hay un sistema, el sistema que se está creando en la región para mejorar la llegada de los contenedores al puerto. El sistema logístico va a permitir eliminar el costo del contenedor de la cadena que llega desde afuera.

Marco Yáñez (CMPC Maderas): Disculpa, pero lo que yo entendí como foco del estudio es, para a mí me interesa salir, no llegar al puerto. Para mí es irrelevante lo que pase en ese tramo, que es tanto más caro que llegar de la planta al puerto.

Javier Adwanter (Puerto Coronel): O sea, ¿sabes cuánto cargas de magnitud? Y, ¿cuánto te cuesta cerrar y recuperar ese DUS? ¿cuánto tiempo pasa?

²⁵Es que también. Porque si estamos hablando de la cadena completa, de que te sirve consolidar el contenedor a bordo, si en definitiva te estas demorando 25 días después en recuperar él iba o cerrar el proceso de exportación. Entonces, si lo vamos a abordar, hay que abordarlo en su cabalidad. Y ahí tendrá que entrar el tema del pilotaje. Cuanto nos demoramos en algunas situaciones, porque ese flete. Y eso también lo absorbes tú. Entonces está bien la mirada. Entonces hay que dar el alcance, porque el punto es cuanto me estoy cerrando a cerrar mi proceso, desde que sale el salmón de Puerto Montt hasta que, en definitiva, el exportador dice, recupere y cerré mi proceso.

Marco Yáñez (CMPC Maderas): Completo.

²⁵No se puede reconocer al locutor

²⁶Pero no es solamente llegar al puerto, porque si es por eso, es re fácil resolver el problema, como yo exporto. Yo llego con el contenedor al puerto, y resuelvo los problemas de manera interna, pero con un costo mucho mayor.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Bueno, como les comento, estas son cifras preliminares que están supuestos a los datos que podamos levantar. Ahí tenemos costos de almacenamiento, pero por ejemplo, no consideramos el costo de consolidado. Consideramos, a ver. Lo que yo les propongo en este punto, que nosotros podamos tener una segunda ronda más, por correo electrónico quizás, contándoles más el detalle de cómo llegamos a este cálculo, y poder conversarlo en una reunión de no más de 45 minutos. Vamos en la oficina, les decimos, mira esto es lo que consideramos, el código tanto es esto y esto es más o menos los costos que nosotros hemos estimado. Ahora ese es el código de madera acerrada y las cadenas son particulares entre un punto y puerto en particular entonces no están todos los puertos, son situaciones bien particulares en un año en particular, entonces sería bueno como los decía mostrarlo, ponerlo en la mesa para generar la discusión y que lo podamos ver en las próximas semanas. Yo los voy a contactar para poder e sacarle punta al lápiz, como se dice en Chile, y sacar una línea eso. Bueno, son las 10:30 según el reloj que yo tengo acá. Partimos a las 8.30 con la bienvenida. Hemos andado con los tiempos súper bien, yo quisiera ¿Sabah si quisieras decir algo?.

Sabah Zrari (OP Ltda.): Sí. Yo quisiera que explicaras un poco ¿por qué llegamos a seleccionar cadenas logísticas? Porque fue una pregunta que se hizo en el principio, por lo que sería importante que expliques la metodología, como llegamos.

Erick Leal (Moderador del Focus, OP Ltda.): Sí. Llegamos básicamente para entender el costo logístico total, no solamente el costo logístico de transporte. Entendemos que las decisiones de tomar un puerto u otro, de la planta, pasan por minimizar el costo logístico de la cadena. Y en ese sentido, la prioridad, era entender primero cómo funcionan las cadenas logísticas actuales, para después incorporar la lógica de los más pequeños. Tenemos una base, que es lo que hoy día hay, que representa el 90% de lo que se está movilizand o en infraestructura, y que con lo que hoy día tenemos. Y a partir de eso, y consideramos el tema del salmón, y también consideramos los productos de empresas más pequeñas como los de Tulsa, Astex que están acá. Entonces como un referente que, bueno, el tema de salmón es un tema de transporte. Viene de Puerto Montt y llega hasta la región del Biobío, eventualmente, la fruta tiene un tramo mucho más corto, pero viene en un contenedor *reefer*. Por lo tanto, uno podría hacer también una derivación hacia ese segmento, segmento de carga general también. Entonces, ese es un poco el panorama en el que nos hemos estado moviendo. Eso.

²⁶No se puede reconocer al locutor.

Así que bueno. Tenemos unos regalitos para alegrarles la mañana²⁷, después de esta conversación que ha sido muy valiosa, que agradecemos por lo demás su tiempo, la discusión que han tenido acá, de salir de sus trabajos y usar dos horas valiosísimas, sabemos que son muy valiosos para ustedes así que agradecemos mucho su tiempo.

Se finaliza el focus group.

²⁷Se entregan chocolates.