

MINUTA ENTREVISTA TRANSPORTISTA CELULOSA

BIOBÍO TRANSAP

Tipo de actor: Transportista

Cadena logística de exportación de celulosa, con carga general fraccionada y consolidación en puertos. Biobío 002.

Puerto: Coronel.

Código entrevista: 8CTf1

Nombre del entrevistador	1. Gabriel Aldoney 2. Bernardita Spencer	
Nombre empresa u organismo	TRANSAP	
Nombre del entrevistado	Osvaldo Caraccioli. Domingo Tapia. René Vega.	
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	Celular	Mail
	1. 92407871 2. 92297782 3. 92282147	1. ocaraccioli@transap.cl 2. dtapia@transap.cl 3. rvega@transap.cl
Cargo en la empresa	1. Jefe de análisis y evaluación de proyectos 2. Jefe de departamento de ingeniería 3. Sub gerente de transportes.	
Antigüedad en el cargo	s/i	
Antigüedad en la empresa	s/i	
Fecha entrevista	18 de junio 2013.	

PROCESO: RETIRO DE LA CARGA EN PLANTA

1. ¿Cuál es el proceso de arribo del *convoy* a la planta?,

El proceso de arribo del *convoy* a la planta se hace a través de un programa de coordinación entre el cliente y la empresa. Tiene una validez de 15 días y, en algunos casos, hasta 30.

Ese programa se construye teniendo a la nave como referencia (planificación naviera). Con este dato base y la cantidad a exportar se calculan las características del tren y se toman las decisiones operativas básicas tales como: programación de la disponibilidad del material (carros y máquina), personal, horarios etc.

“Este procedimiento prácticamente ha reducido a cero los tiempos de espera en la planta debido a que, los procesos internos de carguío se encuentran coordinados con los tiempos de arribo del tren.”

Es así desde el año 2005 cuando se adaptaron los puertos para mejorar la tasa de carga y descarga.

2. ¿Existen dificultades de acceso y operación para el arribo del *convoy* a la planta?

Sí. Por razones estructurales la carga por tren se encuentra limitado. El tamaño máximo de una trenada está restringido a 40 carros, siendo su promedio de 35 carros. Se debe a restricciones en la capacidad de los terminales. Además, la capacidad de transporte máxima es de 19 Ton/eje, debido a restricciones estructurales. El puente sobre el Biobío tiene una limitación de 18 Ton/eje. En la zona central este parámetro alcanza las 25 Ton / eje.

Por otra parte, la velocidad de operación o tiempo de viaje se encuentra limitada por el hecho de compartir las vías con trenes de pasajeros.

En los puertos, el principal problema se encuentra en la accesibilidad y en problemas internos que limitan la movilidad en su interior (SVTI), principalmente debido a la existencia de vías compartidas con el camión.

En San Vicente y Coronel no existe protección contra la lluvia, lo que dificulta la

operación de descarga. Coronel se encuentra realizando inversiones.

3. ¿Cuál es el valor del flete?

No tienen costos públicos.

4. Para el 95% de los casos ¿Cuánto tiempo toma el proceso considerando desde el inicio de la recepción de la solicitud hasta el arribo del convoy a la planta? (promedio, máximo y mínimo).

N/A.

5. Dentro del 95% de los casos en que debe esperar ¿Cuánto tiempo espera para iniciar la carga del convoy en planta?

Prácticamente no hay demoras.

6. ¿Cuál es la manera de comunicarse con el exportador para el retiro de la carga, por ejemplo por mail, teléfono o bien tienen un sistema de información diseñado para ello?

Hay una matriz de comunicaciones, a través de radios y teléfonos. Sin embargo hay sectores oscuros en donde no tienen señal. Si hay un accidente en ese lugar se generan más problemas
Sectores sin cobertura: Comero y Talcamallo. San Rosendo y Talcahuano.

PROCESO: CARGA DEL CONVOY EN PLANTA.

7. ¿Cómo es el proceso de carga?

El carguío es por planta. Entre 3 a 4 equipos, 35 carros. Trabaja una persona por carro y otras colocando carpas a cargo de un supervisor. Total: 8 a 10 personas.

8. ¿A cuántas plantas debe viajar para realizar el servicio de transporte? (mínimo, promedio, máximo)

No hay información.

9. ¿El proceso de carga es automatizado o se realiza mayoritariamente con mano de obra?

Es automatizado.

10. ¿Cuánto tiempo demora esta operación? (máximo, mínimo y promedio)

Para un tren de 35 carros, el tiempo de carguío es entre 4 a 5 horas. El rendimiento fluctúa entre 7 a 8 min por carro.

11. ¿Tiene un costo de transporte adicional por planta?

Información que el entrevistado considera confidencial.

12.¿La tarifa se fija por tonelada/kilómetro recorrido?

Sí.

13.Desde que llega a la planta, ¿Cuánto tiempo pasa para que se inicie la consolidación de la carga? (mínimo, promedio, máximo)

No hay demoras significativas debido a que se trabaja bajo un programa preestablecido.

14.Para el 95% de los casos ¿Cuánto tiempo demora el exportador en consolidar el envío hacia el puerto? (mínimo, promedio, máximo)

Misma respuesta que pregunta anterior: no hay demoras significativas debido a que se trabaja bajo un programa preestablecido.

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

15. Luego que se consolida la carga ¿Cuánto tiempo debe esperar para recibir la planilla de despacho y la guía de despacho? (mínimo, promedio, máximo)

Prácticamente cero.

16. ¿El exportador le informa a usted la hora de presentación al puerto?

Es parte del programa de coordinación.

17.¿Le informan el nombre del embarcador?

No respondió.

PROCESO: TRANSPORTE

18.¿Cuál es la tarifa del transporte?

Información que el entrevistado considera confidencial.

19.¿La tarifa incluye el proceso de carga y descarga tanto en planta como en el puerto?

No incluye ningún proceso de carga y descarga u otra actividad que no esté relacionada con el transporte, propiamente tal.

20. ¿La tarifa es por planta?

El sistema tarifario considera el origen y destino de la carga y está basado en un contrato de largo plazo con una duración de 10 años.

21.¿La tarifa varía según la demanda o es la misma para todo el año?

Se contemplan negociaciones periódicas y con reajustabilidad trimestral.

22.¿Cuál es el tamaño de cada envío?

35 carros.

23.¿Cuántos envíos al día se realizan?

3 a 4 diarios de celulosa. Llevan 15 carros de soda caustica de retorno.

24.¿Cuál es el tiempo promedio, máximo y mínimo de cada viaje?

Tiempo promedio de 3,5 horas si va directo. Máximo 5 horas. Mínimo 4 horas. El tiempo de viaje es relativamente constante. Diferencia entre máximo y mínimo es baja. Depende del itinerario. Hay horarios en que el tren se tiene que detener 45 kilómetros por hora promedio.

25.¿Cuantos trenes diarios podría operar el puerto?

6 trenes, pero depende de la capacidad de descarga. Un tren puede dar una vuelta al día. Son 21 horas ida y vuelta el *round trip*.

26.¿Qué tipo de seguros tiene?

No los describieron pero indicaron que estaba incluido en la tarifa.

27.¿Cuál es el costo del seguro?

No entregaron información.

28.¿Tiene problemas en la ruta que afecten el tiempo de viaje al puerto?

Sí.

29.Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Qué tipo de problemas, por ejemplo: recursos humanos, infraestructura, tecnología, procesos públicos.

- Restricciones de velocidad
- Capacidad estructural (tonelaje por eje)
- Sectores poco eficientes (tramo Mininco)
- Disponibilidad de canales de circulación (planificación)
- Horarios en que no pueden entrar trenes de carga (17 a 21 horas).

30. ¿Cuáles son las causas?

- Vía en condiciones precarias para desarrollar mayores velocidades y mayor carga por carro.
- No existen puntos estratégicos para armar y desarmar trenes.
- Falta de capacidad en bodegas.
- Los tiempos de espera influyen en itinerarios.
- No existe prioridad para el tren.

¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta el transporte a puerto?

- Aumentar la capacidad de transporte aumentando el peso por eje (20- 25 Ton/eje).
- Mejorar la calidad de la vía para aumentar la velocidad a unos 60-70 Km/h.

¿Cuáles serían las principales recomendaciones que Usted haría?

Misma respuesta que anterior.

PROCESO: RECEPCIÓN EN PUERTO

31. Cuando llega al puerto, ¿Cómo se comunica con el agente de aduana o embarcador?

El tren sólo realiza operaciones de transporte.

32. Dentro del 95% de los casos en que se comunica con el embarcador, ¿Cuánto tiempo debe esperar para entregar los documentos? (mínimo, promedio, máximo)

No hay grandes tiempos de espera, son casi nulos.

33. Dentro del 95% de los casos en que entregó los documentos ¿Cuánto tiempo debe esperar para entrar al puerto?

Misma respuesta que anterior: los tiempos de espera no son significativos.

34. ¿Cómo es la accesibilidad en el puerto?

En general las vías de acceso son compartidas con el camión.

35.¿Existen condiciones de infraestructura adecuadas para realizar operaciones eficientes?

“No, no hay un lugar de punto estratégico donde armar y desarmar trenes. Además los espacios al interior de los puertos son reducidos.”

36.Para el 95% de los casos ¿Cuál es el tiempo promedio de espera en la fiscalización y entrega de la carga al terminal? (Máx., min, promedio)

Tienen solamente guía de despacho. Hay tiempos de espera porque puede producirse congestión en el puerto (al menos media hora). Entran al puerto y cuando bajan la carga (distribución de trenada) revisan las guías de despacho. Si fueran vía electrónica podría ser más eficiente.

37.¿Identifica algún problema con relación a la fiscalización, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?

No.

38.Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Cuál?

N/A.

39.¿Identifica algún problema con relación a la recepción en el puerto, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?

Sí.

40.Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Cuál?

En Coronel y San Vicente los camiones que circulan comparten la vía con los ferrocarriles.

41.¿Tiene dificultades en la entrega de la carga a la bodega o *stacking*?

Sí.

42.Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Cuál?

Hay falta de bodegas.

43.¿Por qué? (Qué causas identifica)

No identificaron causas específicas.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Sí.

45. ¿De qué tipo?

- El cobro de peajes por viajes *spot* se hace anualmente, sin considerar la cantidad de viajes.
- El estándar de la mantención de las vías es bajo y condiciona la calidad del transporte.

46. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

- Los conceptos implementados en el diseño de las políticas de participación privada en el transporte de carga.
- No existe una responsabilidad directa de EFE respecto a estándares en la vía.

47. ¿Considera que la oferta de la infraestructura vial y portuaria son acordes con sus necesidades?

No.

48. Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?

“La infraestructura ferroviaria es de bajo estándar, incluso respecto a lo que ocurre en la zona central del país, donde el peso por eje es superior.”

49. ¿Qué soluciones cree usted que deben implementarse en el futuro para mejorar el desempeño de la cadena logística? Si se entiende Cadena Logística como *"el conjunto completo de actores, procedimientos y herramientas que intervienen en el proceso de exportación o importación"*.

- Tener una conexión modal con el camión que sea eficiente, y que aumente la competitividad de los camiones y del ferrocarril, porque podría optar, por ejemplo, a los rollizos.
- Dado que hay generadores de carga con volúmenes importantes que no tienen condiciones para entrar, se podrían generar incentivos para privados y establecer mecanismos que le permitan a EFE invertir.
- Crear centros de concentración de carga multimodales.
- Mirar en conjunto la logística de transporte.

Conclusiones generales

- Los entrevistados destacaron la importancia del ferrocarril para hacer más eficiente el sistema.
- Entregaron información sobre:
 - o Tiempos
 - o Barreras
 - o Medios de comunicación.
- No entregaron información sobre tarifas o costos.