

MINUTA

COMISIÓN DE INNOVACIÓN PORTUARIA Y SU LOGÍSTICA REUNIÓN CONSTITUTIVA – GRUPO “B” Santiago, 17 de noviembre, 2014 Centro de Convenciones Gabriela Mistral

Participantes:

M. Soledad Ugarte
L. E. Escobar

Invitados a la Comisión:

1. [Alejandra Arriaza, Secretaria Técnica Servicio Nacional de Aduanas](#)
2. Jaime González, [Subdirector de Informática Servicio Nacional de Aduanas](#)
3. Nelson Cárdenas, [Jefe del Departamento SICEX \(Sistema Integrado de Comercio Exterior del Ministerio de Hacienda\)](#)
4. [Rodrigo Jiménez, Presidente Asociación Logística de Chile AG](#)
- 4.5. [Javier León, director de la Cámara Aduanera de Chile A.G. y secretario ejecutivo del Consejo Regional Logístico \(CORELOG\) de Valparaíso,](#)
- 5.6. [José Egido, Presidente de la Federación Regional de Dueños de Camiones Valparaíso y Secretario General de Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile CNTC-Chile \(vocero de Coordinadora en Defensa de las Ciudades Puerto y sus Trabajadores\)](#)
- 6.7. [Ronald Bown, Presidente Asoex](#)
- 7.8. [M. Angélica Uribe, abogada profesora de la UNAB, experta en legislación portuaria](#)
- 8.9. [Rodolfo García, VP Cámara Marítima y Portuaria de Chile](#)
- 9.10. [Gloria Hutt, ex subsecretaria de Transportes](#)
- 10.11. [Kenneth Masey, Consultor de The Process Edge Consulting Group](#)
- 11.12. [Fernando Boudon, Universidad Católica de Chile](#)
- 12.13. [Carlos Mladinic, Asesor Ministerio de Defensa](#)
- 13.14. [Paulina Soriano, Asesora del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones](#)
- 14.15. [Mónica WittigWityk, Comunidad Logística de San Antonio \(COLSA\)](#)
- 15.16. [Raúl Sáez, consultor](#)
- 16.17. [Gabriel Aldoney, consultor Ministerio de Transporte, ex intendente de la V Región](#)
- 17.18. [Aldo Signorelli, Gerente General Empresa Portuaria de San Antonio](#)

Presentaciones:

En una primera ronda **nos presentamos tod@s** al grupo.

Ideas fuerza

Se ofreció la palabra en torno al tema de las “**ideas fuerza**” para construir una “visión” para la Comisión, enfatizando que la idea es pensar en el 2030 partiendo del supuesto que los problemas de la contingencia se resuelven dentro de los mecanismos institucionales vigentes.

Los aportes a las ideas fuerza fueron:

1. en la (1) definir qué se entiende por “integración”
2. en la (6) agregar “eficientes” al final
3. en el punto 6 introducir la idea que los mercados en que se transan los servicios asociados a puertos deben “funcionar” (en economía diríamos que deben ser “eficientes” en el sentido de sin asimetrías → corregir fallas de mercado –regular las relaciones ?)
4. en la construcción de la visión de largo plazo necesitamos definir indicadores priorizados (para lo cual es necesario tener un buen diagnóstico). Vincular
5. destacar la importancia de la innovación para alcanzar la integración con los ritmos que se necesitan (Massey y Mladinic)
- 3-6. si bien no se dijo explícitamente como parte de la visión, al leer los apuntes me salta el aspecto tamaño (necesitamos puertos mucho más grandes, con todo lo que eso significa)

Catarsis

A pesar de mencionar el objetivo de la reunión varias veces, **la reunión se convirtió en una suerte de catarsis**. A continuación se recogen los comentarios más destacados.

Egido hizo notar que ha habido múltiples de estas reuniones en el pasado y que cuesta no ser cínico respecto de los resultados. En su opinión, hasta ahora estos esfuerzos han sido “mucho ruido y pocas nueces”.

Cada cual defiende su metro cuadrado por lo que no hay diálogo. Muchos asintieron alrededor de la mesa.

Plantea un problema de funcionamiento de los mercados y las asimetrías entre los puertos (grandes contratadores) y los camioneros que resultan en abusos por parte de los primeros: hacer que “el mercado” funcione bien. Según el, habrían unos 10.000 camiones operando ilegalmente en el país. Por último, le preocupa que se apruebe libertad de cabotaje, ya que potencialmente podrían haber hasta problemas de seguridad nacional.

Hay vacíos legales.

“Los camiones estamos en boca de todos y manos de nadie”.

Massey se preguntaba si es posible alcanzar la meta de convertir a los puertos chilenos en “clase mundial”. Señaló que los puertos tienen problemas de “real estate”

Comentado [SU1]: Este aspecto me parece importante de gestionar desde un comienzo el trabajo de la comisión (y evitar el horizonte de vuelo en “modo gallinero” y pasar a “modo águila”).

Una primera cosa que me parece necesaria es despejar la agenda de corto plazo que están trabajando los ministerios (que puede tener que ver con la inquietud de Bown sobre las acciones inmediatas), así como las diferencias de institucionalidad.

Comentado [SU2]: Esto me parece que tiene que ver con lo anterior en cuanto deberíamos sacudirnos de los intereses puntuales inmediatos para mirar como conjunto.

(terrenos). Hay que trabajar en la velocidad de procesamiento de los puertos, hacer innovaciones continuamente, y optimizar el uso de la infraestructura.

Ronald Bown, apuntó a que hay que definir lo que “podemos ser” pero hay que partir por establecer dónde estamos para medir bien la brecha con lo que queremos alcanzar. Se preguntó si habían recursos comprometidos para llevar adelante la tarea. No pareció quedar muy contento con la idea que la comisión iba a proponer “lineamientos de política”.

Javier León, pedía partir de un diagnóstico bien fundamentado y no de ideas preconcebidas. Señaló, como ejemplo, que tanto los costos de exportación como de importación en Chile son menores que el promedio de la OCDE, pero que los productos tardan más en ser embarcados/desembarcados (parecía no considerar que esto es un costo o se puede traducir a pesos).

Según **Mladinic**, el principal problema o cuello de botella es “sacar los contenedores de los puertos”. [La reforma portuaria ayudó mucho a optimizar la primera maniobra \(bajar el contenedor del barco\)](#)

Gloria Hutt enfatizó la necesidad de disponer de un diagnóstico compartido. Luego habría que consensuar una visión de largo plazo con objetivos claros y medibles, de forma de poder monitorear el avance hacia ellos.

Paulina Soriano, coincidió con la propuesta de Hutt de tener objetivos medibles y añadió que los objetivos deben ser priorizados.

G. Aldoney coincidió con los demás que es necesario tener un diagnóstico acabado de la situación desde la que partimos y definir qué queremos ser en el 2030 o incluso en 30 años más.

El problema es que los requisitos y necesidades en materia portuaria son muy diferentes en cada uno de los puertos. Por ejemplo, Quintero está copado y nadie lo menciona. La mayor carga de exportación es granelera pero estamos discutiendo sobre cómo mover contenedores que se refieren principalmente a las importaciones. Si se construye el puente sobre el Chacao, es altamente probable que los salmones salgan en camión de Chiloé hacia el norte y no en barco como ocurre ahora. También es necesario considerar los planes regionales. Por ejemplo, si en Atacama se resuelve el problema del agua, se puede convertir en una región exportadora de bienes agrícolas lo que requerirá puertos distintos a los graneleros de hoy. También hay que considerar el impacto que pueda tener en los puertos un eventual túnel de baja altura en la zona central. Esto supone considerar puertos que puedan “crecer”, esto es, que requerirán de un área de expansión que habrá que reservar desde ya. Asimismo, hay que considerar las tendencias que se observan en los puertos más desarrollados hacia la automatización y la creación de “redes portuarias” donde todos los trámites en el país de destinos se hacen en el país de origen. Finalmente, hay que hacerse cargo de las asimetrías puerto-transportista. Los transportistas (camioneros) no pueden seguir trabajando en las condiciones actuales.

Jiménez, resaltó el tema de seguridad en los puertos y en el transporte. Por ejemplo, si se propone iluminar las carreteras. ¿Qué costo implica eso? ¿Cuánto se deja de perder por adoptar una medida de ese tipo? Lo del diagnóstico es muy importante: actualmente el 60% del costo del transporte de salmón es terrestre.

En la propuesta de medidas que se haga, identificar -para cada una- su costo y ahorro, las consecuencias económicas de cada una.

Comentado [SU3]: Puchas, yo anoté que el 60% era marítimo, pero puedo estar muy equivocada

Signorelli, coincidió en la importancia de usar los diagnósticos existentes. Un tema importante de abordar es el de las externalidades que un actor le impone a otro. Dio como ejemplo la asimetría que se impone al permitir que una parte (el puerto) ordene un servicio cuando desee genera un costo en el oferente del que no se hace cargo el demandante. “La libertad de uno le impone un costo a otro(s)”. Señaló que la casuística genera problemas de reputación. Opinó que se dice que la operación portuaria es barata, es decir, se cobra poco por los servicios prestados, pero eso redundante en que estos son de mala calidad.

Arriaza apuntó que la Comisión debe abordar los temas de la institucionalidad. Además, cree que es muy importante definir los términos que vamos a utilizar ya que la misma palabra significa cosas distintas para cada actor. Esto tuvo mucho eco en la concurrencia. Aportó un **dato muy importante**: se están adoptando varias “ventanillas únicas” al mismo tiempo y con objetivos dispares.

Boudon, señaló que hay que tener cuidado con el entusiasmo por la digitalización (a propósito de las ventanillas únicas para que no se entiendan como simples softwares). Esta se instala sobre una comunidad que funciona de una determinada manera y la digitalización por sí sola no logra alterar ese funcionamiento. Hay que hacerse cargo de lo que ocurre al interior de esa comunidad y de su operación (como aparentemente se habría hecho en San Antonio). Para que la Comisión tenga éxito y sus propuestas se adopten es muy importante que los actores y participantes adopten la idea que la colaboración es rentable.

Al final de la reunión **M. A. Uribe** se acercó y ofreció su ayuda y compartir información que ella maneja por sus labores profesionales.

COMENTARIOS: Esta Comisión debe asumir el desafío de hacer algo que lleve a resultados prácticos visibles.

Es necesario “despegarnos” explícitamente de la agenda PIC (para no confundirnos)
Necesitamos desarrollar un mapa de actores (infografía) para precisar el tipo de actores que están convergiendo a la mesa.

LEE/SU
21-nov-2013