

## MINUTA

### COMISIÓN DE INNOVACIÓN PORTUARIA Y SU LOGÍSTICA SEGUNDA REUNIÓN Santiago, 5 de diciembre, 2014 Organización Internacional del Trabajo

1. Carlos Álvarez	Sistema de Empresas Públicas
2. Edmundo Araya	Exportadores de Fruta
3. Alejandra Arriaza	Aduana
4. Gonzalo Frigerio	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones
5. Octavio Döerr	CEPAL
6. Claudia Donaire	Ministerio del Trabajo y Previsión Social
7. Álvaro Fischer	Resiter S.A.
8. Eduardo González	ChileTransporte
9. Jaime González	Aduana
10. Gloria Hutt	Ex Subsecretaria de Transporte
11. Javier Insulza	ChileTransporte
12. Helen Ipinza	CORFO
13. Rodrigo Jiménez	Asociación Logística de Chile
14. Cristián Luco	Ministerio del Trabajo y Previsión Social
15. Jorge Marshall	Cámara de Comercio Marítima
16. Bárbara Matamala	SICEX
17. Alexis Michea	Ministerio del Transporte y Telecomunicaciones
18. Carlos Mladinic	Ministerio de Defensa
19. Otto Mrugalski	DIRECTEMAR
20. Efraín Rodríguez	ChileTransporte
21. Claudio Seebach	CPC
22. Felipe Serrano	Cámara Aduanera de Chile A.G.
23. Aldo Signorelli	Empresa Portuaria San Antonio
24. Arturo Silva	Asociación Nacional de Armadores
25. Héctor Soto	Ministerio de Obras Públicas
26. María Angélica Uribe	Universidad Andrés Bello sede Viña del Mar
27. Julio Villalobos	Ejecutivo Centro Latinoamericano de Innovación y Logística en Chile
28. Kenneth Werner	Cámara Nacional de Comercio
29. Teodoro Wigodski	Consultor
30. Mónica Wityk	COLSA

## METODOLOGÍA

Se explica la distribución de las reuniones próximas de las subcomisiones y de la comisión:

### Subcomisión de Puertos

Martes 9

9:00 – 12:00 hrs

INAPI

### Subcomisión de Recursos Humanos

Miércoles 10

9:00 – 12:00 hrs

INAPI

Subcomisión de Logística  
Jueves 11  
9:00 – 12:00 hrs  
INAPI

Comisión de Innovación Portuaria y su Logística  
Viernes 12  
9:00 – 12:00 hrs  
INAPI

## PRESENTACIÓN OCTAVIO DÖERR

- En la década pasada hubo alto crecimiento en los puertos de la región (14% anual). Comenzando el nuevo decenio, se presenta una situación recesiva. Los puertos sienten una menor actividad, dependiendo del lugar. No hay muchas expectativas de retomar los ritmos de crecimiento de años previos.
- El crecimiento que sostuvo la región en términos de puertos de contenedores en la época pasada fue a la par al amplio desarrollo de puertos lo cual trajo el interés de operadores globales y regionales. A través de políticas y reformas que los países pusieron en marcha en los 90 y 00 se abrió a la participación privada en los puertos (otorgamiento de concesiones) lo cual permitió grados de competencia importantes. Esto permitió crecimiento de la capacidad, de la productividad, reducción de tarifa, mejoramiento de la calidad de los servicios, aumento de capacidad y respuesta al crecimiento. Todos los países que hicieron reformas miraron siempre al mejoramiento del comercio exterior (apertura), puertos y terminales, pero no al proceso logístico, infraestructura, conectividad, capacidad institucional, etc. Esto generó un déficit del enfoque de políticas, problemas con la ciudad, con la conectividad, con los servicios de la cadena logística.
- Desafío: El stock actual de infraestructura no dará a abasto a futuras demandas y se necesita el desarrollo de nuevos puertos con características superiores a las de las décadas pasadas.
- Los desafíos actuales son:
  - Naves más grandes:
    - Más capacidad en la terminal (Se requiere mayor productividad y mejoras en la administración de terminales)
    - Automatización de operaciones terminales
    - Aumento de las operaciones de transbordo
    - Gestión de los puertos
    - Sistemas de gestión y operación en las terminales más eficientes
  - Colaboración, PCS:
    - Necesidad de cooperación entre participantes de la cadena
    - Mejor intercambio de datos entre todos
    - Optimización en toda la cadena de suministro
  - Transporte interior:
    - Mayor eficiencia en la red de transporte y en la red intermodal como factor competitivo
    - Introducción del concepto de Gateway extendido para puertos
    - Flujos de carga en ferrocarril y navegación interior en el área del puerto y el desarrollo de trenadas y convoy de barcaza
  - Seguridad y Ambiente:
    - Código ISPS y otros modelos de protección
    - Reducir emisiones CO2
    - Optimizar en el uso y consumo de energía

- Hay una institucionalidad valiosa la cual puede mirar a las comunidades portuarias. Sin embargo, los proyectos de mayores puertos, presentan desafíos que puedan superar la capacidad de gestión de la institución, haciendo exigencias superiores a las actuales.
- Ha resultado muy bien la descentralización de los puertos, porque la gestión está cercana a los problemas propios de cada puerto. Es necesario reforzar las capacidades de gestión.
- La competitividad de un puerto no sólo está determinada por la confiabilidad de los servicios, capacidades, eficiencia de los servicios, la productividad y las condiciones de estos, sino también por los costos logísticos, la conectividad y las condiciones en que opera el *hinterland*.
- Los temas en los cuales debe avanzar Chile para la mejora de los puertos es (puntos presentados en PPT):
  - Aduana (Chile tiene la institucionalidad para mejorar)
  - Infraestructura (Chile tiene la institucionalidad para mejorar)
  - Servicios logísticos
  - Trazabilidad
  - Tiempo-plazo
  - Precio-envío
- Hay problemas que no se mejorarán sólo con una política pública, sino que con avances desde la misma industria.
- La mejora de competitividad de los corredores tiene que ver principalmente con la mejora de infraestructura logística.
- Se debe ir hacia lo que se llama “Puerto Extendido” (regionalización del puerto o Gate Extendido) Landlord el cual no sólo administra el puerto, sino que también el clúster, gestiona el desarrollo de la infraestructura logística de su interés. Ej. Veracruz, Puerto de Santos, Montevideo (en licitación), Perú, etc.
- Objetivos en el puerto extendido (puntos presentados en PPT)
  - Promover la competitividad de la infraestructura, innovar y proveer servicios logísticos
  - Integración, regionalización, en el hinterland
  - Establecer un ordenamiento territorial logístico, corredor más competitivo
  - Impulsar el desarrollo de la infraestructura y los servicios logísticos
- El rol de la autoridad portuaria local debe ser (PPT):
  - Gestión del tráfico naviero; terrestre, fluvial, accesos, ferrocarril, hinterland (Tráfico).
  - Plan maestro, propiedad terrenos, asignación de área, uso de terrenos. Desarrollo áreas comunes, infraestructura, medio ambiente, seguridad (Áreas).
  - Promoción y atracción de nuevos clientes, asegurar satisfacción de clientes, provisión de valor agregado, integración de socios estratégicos (Clientes/Usuarios).
  - Inversión en clima atractivo de negocios, sostenibilidad social, institucional (Grupos de interés).
- Ahora las Autoridades portuarias son: Más comprometidas con los servicios logísticos, con un enfoque más extenso que el territorio portuario.
- Recomendaciones:
  - Un rol activo del Estado en la formulación y ejecución de una estrategia de desarrollo logístico
  - Una institucionalidad para emprender los desafíos, desarrollo institucional sostenible, capaz de adecuarse a las cambiantes condiciones del entorno y los mercados
  - Un claro marco de política y accionar de las instituciones del sector
  - Incorporación del rol regulador y planificador estratégico del Estado al más alto nivel
  - Actualización permanente de la política logística para adaptarla a los cambios del entorno

**Álvaro Díaz:** La presentación de Octavio Döerr tiene un diagnóstico de problemas que aborda buena parte de los temas que la comisión confronta.

**Carlos Mladinic:** Cree que en lo que se ha visto en la presentación de Octavio Döerr es una situación en la que está Chile y la región. Es un avance de los números de lo que se llama “primera maniobra”, se ha logrado ser muy eficiente en los tiempos, donde todos los países de la región hicieron reformas importantes que significaron una agilización del sistema portuario. La reforma para la “segunda maniobra” en adelante, se convierte en un problema.

Se observa una nueva etapa de reforma que vela por los problemas camioneros, transporte, etc., como las reformas de los años 80 y 90. ¿Qué posibilidades hay de resolver los problemas sin generarle problemas a otro actor?

**Octavio Döerr:** Propone utilizar las herramientas que se tienen para solucionar los problemas, no así crear institucionalidades nuevas ya que se demora mucho crear una solución; se necesita más voluntad y colaboración. Hay que incorporar más al sector privado en el proceso institucional de discusión e identificación de soluciones, porque son quienes implementan las soluciones. Las responsabilidades del Estado están claras. Hay que tener una política que oriente al sector privado y encontrar soluciones en conjunto.

**Alexis Michea:** De acuerdo con Octavio Döerr, hay que tener una discusión como país y perfeccionar las herramientas que existen. Hay mucho espacio para avanzar con la institucionalidad que se tiene. Evitaría buscar crear una nueva institucionalidad.

**Felipe Serrano:** *\*Se decide compartir estudio del que se habla a continuación.*

¿Qué falta para pasar de puertos de tercera generación a puertos de cuarta generación para luego llegar al de quinta?

La situación actual del sector:

- Fuerte crecimiento de la carga *contenerizada*
- Aumento de la presión para cumplir los requisitos de seguridad internacionales
- Industria altamente fragmentada en un gran número de agentes intervinientes
- Necesidad de información precisa para la planificación y operación

La cámara aduanera hizo un convenio con la Fundación Valencia Port para aportar con información y apoyo.

**Kenneth Werner:** El diagnóstico es compartido por todos. Hay que definir qué se pretende con la comisión. Pregunta a Octavio Döerr ¿Cómo lo han logrado los países que han tenido éxito con los puertos? ¿Cómo logran disminuir los costos logísticos (de 3 a 5% en 10 años)?

**Octavio Döerr:** Da dos ejemplos, uno bueno y uno malo: El mal ejemplo es el de Colombia que ha invertido 200 millones de dólares en el sector logístico, ha desarrollado muy bien la institucionalidad, ha hecho muchas mesas de trabajo, hay una política de logística que tiene varias versiones, pero los números siguen igual, no bajan los costos. Hay que asegurarse que cada gasto esté dirigido a elevar la eficiencia y a obtener resultados inmediatos y claros. El buen ejemplo es el de Alemania que tiene un Master Plan que trabaja con el sector privado, con muchas comisiones con todos los actores participantes; cuando es elaborado pasa a ser ejecutado. El otro caso emblemático es el de Corea, en muy pocos años lograron mejoras en los costos, posicionarse como plataforma logística mundial, a través de la creación de un Ministerio de Logística, tener una ley de logística y planes de logística como instrumentos obligatorios.

Quizás esto no sea lo que Chile necesita, sino que con liderazgo, voluntad y gestión se pueden mejorar las cosas en el país.

**Jorge Marshall:** Reflexión sobre lo que él esperaría de la comisión. Diagnostica que el sector está profundamente desarticulado (no hay una visión común). No se deben adelantar a buscar leyes, porque, por ejemplo, la ley del 98 fue posible porque se hizo trabajo previo logrando articular una visión articulada. La

CIPL debe vincular la reflexión para construir una visión articulada para que el país pueda resolver los problemas portuarios. Que esto sea un desafío para la Comisión. Hay desafíos compartidos.

**Álvaro Díaz:** Efectivamente, a nivel de puertos se ha hecho un gran avance a partir de la ley del año 98. Sin embargo, la CIPL mira al 2030. Hay que observar los cambios tecnológicos, pero hay un déficit de la capacitación de RRHH. Hay que invertir en los puertos a gran escala. Hay una demanda de la ciudadanía de los puertos de las 10-15 ciudades importantes que tienen puertos que están pidiendo puertos más amables con la ciudad, bahías menos contaminadas, mitigación, etc. Se plantean demandas de relación puerto-ciudad. La ley del 98 se hizo sólo para los puertos. Hay una transición de los puertos a mirar la logística y la ciudad, ese es un nuevo desafío de coordinación público, público-privada y privada-privada. Es fácil pensar en autoridad portuaria en Valparaíso y San Antonio, pero no en zonas donde hay más de un puerto. Las propuestas se deben adaptar a la morfología regional de los puertos, porque los problemas de coordinación son específicos a los territorios. Este aspecto debe incorporarse a la discusión. Hay que pensar el desarrollo de los clúster desde los territorios más que a nivel nacional.

**Gloria Hutt:** Comenta que se hizo un gran esfuerzo con el plan nacional de desarrollo portuario. En Chile la evaluación social de proyectos e inversiones se hacen por proyectos y no por política del Estado. Si se incluye, en las conclusiones, una propuesta que haya un enfoque de evaluación de programas de inversión de interés nacional cambiaría los resultados de las evaluaciones de inversión.

**Arturo Silva:** No se habla de los costos asociados a los buques, sólo de costos logísticos y hacer más competitivo el comercio exterior. Se debe incentivar el transporte por mar. Se llevan años intentando cambiar la ley, no hay voluntad para hacer los cambios y hacer una marina mercante importante.

**Julio Villalobos:** Refuerza lo que dijo la ex subsecretaria. Ciertos intereses de sectores apuntan a la mejora de uno de los eslabones y pierden la visión de un bien mayor. Se debe responder a lo que los mercados están demandando en cuanto a abastecimiento, se debe observar lo que quiere el cliente final. Eso da la ventaja competitiva. El desafío es mirar los mercados externos y la carga que ingresa (demandas).

**Octavio Döerr:** La visión tiene sentido cuando es compartida.

**Arturo Silva:** Se deben ratificar los convenios marítimos internacionales.

**Rodrigo Jiménez:** Comparte la visión de Julio Villalobos. Todos tienen un diagnóstico claro de los problemas propios. Se debe enfocar en una problemática global. Se necesita tener una estructura para enfocarse. Visión nacional.

**Álvaro Díaz:** Se requiere un informe con propuestas con una visión de país. Se enviará un borrador después del 12 de diciembre sobre las propuestas que se han presentado.

**Jorge Marshall:** No se trata sólo de intereses propios, sino que de diferencias entre las diversas entidades. La comisión debe ir un paso más allá y mostrar un enfoque de acuerdo a los cambios que la sociedad está teniendo respecto a medio ambiente, ciudad, congestión, trabajo decente, etc.

## Café

**Álvaro Díaz:** Uno de los temas a tratar al 2030 es un nuevo trato que suponga trabajo decente, condiciones seguras, tasas de accidentes cercanas a cero, lo cual implica un gran esfuerzo en conjunto. No es un tema sólo en los puertos, sino que de toda la cadena logística y que suma la seguridad. Se necesitan lineamientos en la CIPL. No puede haber modernización sin integrar estas dimensiones. La comisión debe recibir instituciones que tengan relación con estas dimensiones. Todos los puertos de Chile deberían tener acuerdos de producción limpia, para tener puertos más sustentables. Este tipo de acuerdos requiere bastante trabajo.

Además, deben tener iniciativas en temas de seguridad con estándares internacionales, con criterios iguales.

**Otto Mrugalski:** Profundiza los comentarios de Arturo Silva (Asociación de Armadores). Hay buques que están presentando quejas formales al Estado porque no hay facilidades de recepción de residuos. Se trató cómo avanzar para tener estas facilidades, pero el tema a tratar fueron los costos. La CIPL debiese tener una posición frente a lo que se hace con los residuos. No hay puerto en Chile que tenga facilidades de recepción.

**Arturo Silva:** La Asociación de Armadores está trabajando con la Autoridad Marítima para mejorar. Hay algo que preocupa al sector naviero: cierres de puertos por temas meteorológicos. En ocasiones se cierran los puertos (aumentando los costos) cuando las condiciones meteorológicas se pronostican adversas. No siempre se materializan los pronósticos por lo que para ser más objetivo hay que instalar sensores. La instalación tiene que pagarla el operador.

**Edmundo Araya:** Mirada del usuario. La visión de las empresas exportadoras es llegar lo antes posible a donde corresponda, lo que significa múltiples acciones por la complejidad de la logística. Hay proyectos que buscan simplificar la burocracia, sin embargo los costos de los despachos se han duplicado. Ojalá se pueda tener una mirada más de país. Hay que ver los temas de seguridad nacional, huella de carbono, tema climático, etc. Hay que tener puertos de fácil acceso, con menos burocracia y menores costos.

**Álvaro Díaz:** La idea nuestra es en alguna reunión citar a CORMA, a los Exportadores de Autos, *Retail*, Exportadores de Fruta y que presenten la mirada de los usuarios. *\*Se acuerda.*

**Arturo Silva:** Respecto a lo que habló ASOEX. Muchos servicios públicos no cuentan con suficiente personal lo que hace que no estén habilitados los puertos las 24 horas o que se trasladen de un puerto a otro. Además, los costos de los servicios públicos fiscalizadores no debiesen ser cobrados.

**Alejandra Arriaza:** Para la asignación de personal y horarios de atención se hace una evaluación por temporada y por tipo de puerto, pero no sólo compete a un solo servicio, involucra la cadena completa. El horario de atención depende de la temporada y tener el personal a disposición requiere alta cantidad de logística.

**Felipe Serrano:** Lo que se fiscaliza son pocos contenedores (2-3%). Gracias a los agentes de aduana todo se hace con antelación. Sin embargo, han ido apareciendo problemas.

**Arturo Silva:** La planta de los servicios públicos es muy pequeña.

**Eduardo González:** Hay que aunar los criterios. Lo que hay que lograr es que toda la logística tenga el mismo horario. Hay costos ocultos que hay en diferentes rubros. Las instituciones deben decir cuáles son sus problemas para detectar su causa raíz para ser más competitivos como país. Hay que atacar con planes de acción fuertes.

**Alejandra Arriaza:** Efectivamente hay un tema que va más allá del puerto o del punto de atraque. Hay un sistema de puerto ampliado lo cual exige más a la capacidad del sistema público. Hay que evaluar los cambios con una mirada país.

**Felipe Serrano:** *\*Estudio de costo de la Universidad Católica que se compartirá.*  
En relación a los servicios públicos que atiende la cadena sólo están acostumbrados a un tipo de trabajo por lo que la cadena se satura. Las leyes no consideran la necesidad de acortar los tiempos. Hay problemas computacionales (donde hay servicios con sistemas en línea y servicios que no los tienen).

**Héctor Soto:** El tema tecnológico es un tema transversal de todos los sectores y discusiones. No es sólo el desarrollo de un sistema, sino que de la capacidad para sostener este sistema. Hay diferencias tecnológicas entre el sector público y el sector privado.

**Julio Villalobos:** ¿Qué competencias necesita este país para abordar los desafíos a largo plazo? Uno de ellos es un espacio permanente para que las problemáticas y desafíos se estén discutiendo permanentemente.

**Álvaro Díaz:** ¿Cómo aseguramos un camino de mejora continua que permita a todas las partes estar evaluando? Se debe trabajar a nivel institucional.

**Gonzalo Díaz:** Respecto a la planificación territorial de los puertos. En Chile no hay una planificación del borde costero. No hay una vinculación entre la planificación territorial y los otorgamientos de desarrollo urbano en relación el uso alternativo que están haciendo los ciudadanos. Este es un tema que debiera abordar la CIPL y hacer una propuesta.

**Eduardo González:** Si hay un diagnóstico de costos elevados y se quiere reducirlos, se deben ver los problemas de fondo.

*\*Se buscará crear un espacio online para que hayan documentos disponibles constantemente.*