



El transporte de carga por camión es protagonista del mapa logístico nacional

El sector del transporte de carga por carretera, particularmente la industria de camiones, es un pilar insustituible en la cadena logística de Chile, actuando como el conector vital entre los centros de producción, las empresas exportadoras/importadoras y los servicios portuarios. Lejos de ser actores aislados, estos tres componentes forman una dinámica virtuosa, una triada fundamental que impulsa el comercio exterior del país y genera un impacto económico significativo. Los camiones son los encargados de movilizar la inmensa mayoría de la carga de las empresas productoras, exportadoras e importadoras que generan la demanda de transporte desde y hacia los puertos chilenos, sean estos contenedores con productos de exportación como frutas, cobre o salmón, o bienes importados que abastecen el mercado nacional. Su flexibilidad y capacidad de llegar a cada rincón del territorio los convierten en el eslabón terrestre indispensable. Sobre el panorama actual de la cadena logística chilena, Wilfredo Yushimito, académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Adolfo Ibáñez (UAI), explica que "Chile tiene una cadena logística consolidada en el con-

Académico de la UAI, Wilfredo Yushimito, asegura que "la IA (inteligencia artificial) tiene un potencial enorme en la cadena logística para automatizar operaciones y mejorar la planificación y operaciones de rutas".

texto latinoamericano. En ella destacan los puertos del país (San Antonio y Valparaíso) que concentran un alto volumen del comercio exterior. Asimismo, el transporte terrestre (camiones) concentra el 90% de la carga interna que se mueve en el país, lo que genera dependencia del sistema vial, congestión, emisiones y vulnerabilidad. Respecto a las empresas logísticas, hay actores grandes y medianos. Los grandes

principalmente asociados a la exportación, mientras que a nivel interno, los actores son principalmente medianos y pequeños". Sobre falencias por mejorar, indica que si hay aspectos como "por ejemplo, en infraestructura vial, como son los accesos a puertos, la desconexión entre actores logísticos, la poca interoperabilidad tecnológica entre los actores, la poca resiliencia ante crisis o desastres. La fragmentación del sistema de carga también es un punto importante a nivel interno, ya que principalmente se concentra en pequeños transportistas que tienen limitaciones tecnológicas". Añade Yushimito que "dentro de las falencias principales, se puede decir que el volumen actual de carga puede hacer que cierta infraestructura sea inadecuada, sobre todo en el acceso a zonas urbanas. También la baja digitalización ya que muchas operaciones aún dependen de papeleo y coordinación manual. Asimismo, la falta de planificación intermodal hace que el tren y el transporte marítimo interior (cabotaje) estén subutilizados. Respecto a camiones, la infraestructura de acceso a las zonas urbanas, el desgaste de algunas vías, los tiempos de espera en los puertos por falta de coordinación, y la



alta informalidad y atomización del sector. Esto último, afecta la adopción de tecnología". No le cabe dudas que "una cadena logística más eficiente impacta directamente en competitividad sea por reducción de costos y/o tiempos. También reduce emisiones y los costos ambientales por lo que

tienen un impacto social importante. Asimismo, hace más atractiva la inversión extranjera".

Potencial de la IA

Finalmente, el académico de la UAI, está seguro de que "la IA (inteligencia artificial) tiene un po-

tencial enorme en la cadena logística para automatizar operaciones y mejorar la planificación y operaciones de rutas, sobre todo reduciendo los viajes vacíos, mejorando rutas, reduciendo los tiempos de espera o colaborando entre empresas u operadores (compartir rutas por ejemplo)".