

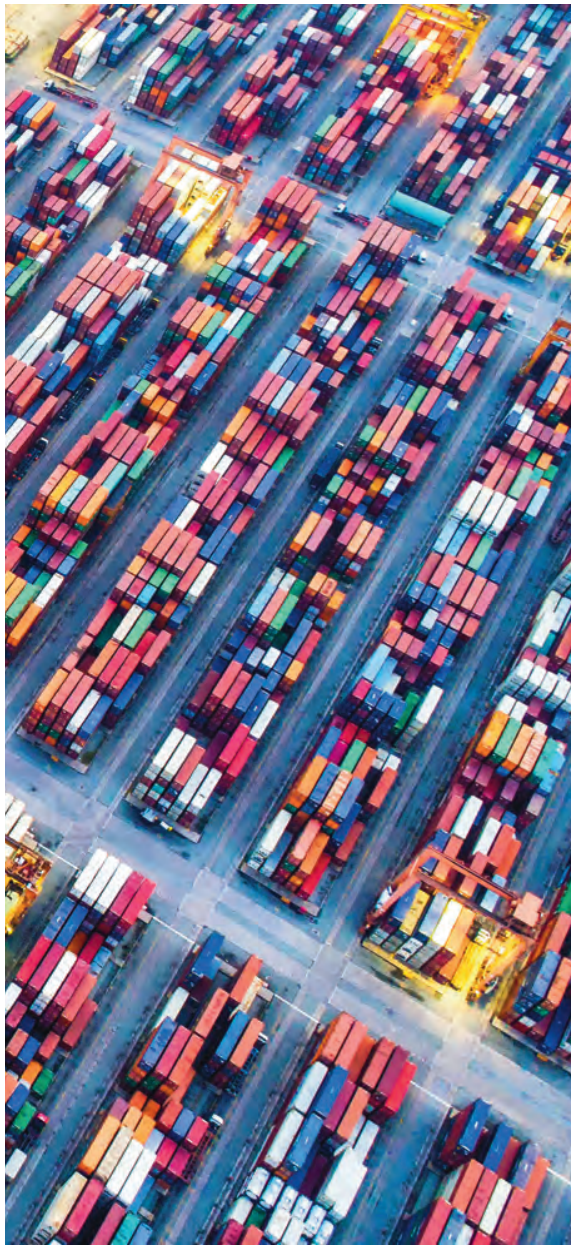
NODOS LOGÍSTICOS INTERIORES: LA RED QUE SOSTIENE EL COMERCIO EXTERIOR

Infraestructuras como puertos terrestres, ZAL, antepuertos y zonas de regulación extraportuaria conforman una red interior clave para descongestionar puertos, ordenar flujos de camiones y fortalecer la competitividad del comercio exterior chileno. ¿Cuáles son las características, desafíos y planes de desarrollo de las plataformas que integran este ecosistema?

Aunque frecuentemente asociamos la logística del comercio exterior con terminales marítimos o aeropuertos, una parte cada vez más relevante de estos procesos ocurre "tierra adentro".

Zonas de Apoyo Logístico (ZAL), antepuertos y puertos terrestres son parte de una red logística que ayuda a descongestionar ciudades, dar continuidad operativa, ordenar el flujo de camiones, facilitar controles y mejorar la eficiencia del siste-

ma. Y si bien cada una de estas infraestructuras cumple un rol específico, todas responden a una misma lógica: ordenar y trasladar actividades críticas del comercio exterior hacia espacios especializados del interior, con el propósito de gestionar de manera eficiente y anticipada los crecientes flujos de carga, ayudando a reducir la congestión urbana y los cuellos de botella operativos. "Desde la ZEAL de Valparaíso y las plataformas logísticas de San Antonio, hasta La Negra, Portezuelo



o la ZEAP de Arica, todas cumplen un rol articulador en un sistema que se expande hacia el interior y que será determinante para absorber la demanda futura, especialmente en corredores internacionales como Los Libertadores y el Corredor Bioceánico Vial”, señala Antonio Dourthe, coordinador general del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT).

Entre las distintas infraestructuras que conviven en este ecosistema podemos identificar: antepuertos o zonas de regulación, cuya función principal es ordenar la llegada de camiones a los terminales marítimos (sin procesos de fiscalización aduanera); puertos secos, entendidos en un sentido funcional como extensiones

logísticas de los puertos marítimos; Zonas de Apoyo Logístico (ZAL), concebidas como plataformas multifuncionales que integran almacenamiento, consolidación y desconsolidación de carga, servicios al transporte y respaldo portuario y; puertos terrestres, orientados a la gestión de carga internacional en pasos fronterizos.

El mayor valor de estos nodos, de acuerdo al MTT, radica en la coordinación e integración que pueden lograr con puertos, aduanas, servicios públicos y transportistas para realizar tareas como anticipar información de la carga, asignar espacios con mayor precisión, reducir tiempos muertos y asegurar que los camiones lleguen en ventanas de atención compatibles con la capacidad real del terminal. Es decir, no son solo “lugares de paso”, sino que forman parte de un sistema logístico mucho más amplio e interdependiente.



Antonio Dourthe
Coordinador General
Programa de Desarrollo
Logístico MTT

Desde la Cámara Aduanera de Chile, su presidente Felipe Serrano destaca que estos nodos “han demostrado cumplir un rol relevante en el funcionamiento del comercio exterior chileno, actuando como una extensión operativa del sistema aduanero y logístico, además de contribuir a una mayor resiliencia a la cadena de suministro. En los últimos años hemos visto avances en infraestructura, capacidad operativa y especialización de estas plataformas, lo que ha permitido apoyar la continuidad del flujo logístico y descongestionar los recintos portuarios”, afirma.

BENEFICIOS MULTINIVEL

Además de su función operativa, los nodos logísticos interiores pueden generar beneficios como reducir tiempos de espera, evitar congestión en accesos

portuarios y mejorar la puntualidad de la cadena, al concentrar revisiones documentales, controles sanitarios, aforos y servicios logísticos fuera de los terminales marítimos. “Esto se traduce directamente en menores costos por demurrage, estadías prolongadas y desvíos no planificados, elementos que afectan la competitividad de exportadores e importadores”, precisa Dourthe.

Asimismo, pueden atraer inversión privada y puestos de trabajo vinculados al transporte, mantenimiento, logística y actividades complementarias. “En la zona de Antofagasta, por ejemplo, infraestructuras como La Negra o Portezuelo se han convertido en verdaderos polos de desarrollo, capaces de articular pymes logísticas, talleres, estacionamientos, áreas de descanso y servicios al conductor”, detalla el coordinador general del Programa de Desarrollo Logístico.

Adicionalmente, al trasladar actividades de alto impacto fuera de áreas residenciales, contribuyen a mejorar la convivencia entre ciudad y actividad portuaria, reduciendo la circulación de camiones en sectores altamente poblados y mitigando externalidades como ruido, congestión o riesgos de seguridad vial.



Felipe Serrano
Presidente Cámara
Aduanera de Chile

Bien gestionados, además, pueden fortalecer el posicionamiento del país como una plataforma logística regional. “En corredores clave como el Paso Los Libertadores o en los proyectos asociados al Corredor Bioceánico, estos nodos no solo facilitan el comercio, sino que se transforman en habilitadores del desarrollo regional y de la integración económica del país”, agrega Serrano.

Para Antonio Dourthe, el primer aspecto está vinculado a la infraestructura y accesibilidad. “Varias de estas plataformas

requieren mejoras viales, accesos segregados, by-pass urbanos y en algunos casos, conexiones ferroviarias que permitan separar flujos pesados del tráfico urbano y reducir tiempos de traslado”.

Además, aunque muchos de estos nodos se han conectado a sistemas portuarios y plataformas de comercio exterior, el director del Programa de Desarrollo Logístico estima que “aún falta avanzar hacia una interoperabilidad plena entre puertos, aduanas, servicios públicos y operadores logísticos”. Otro aspecto relevante para el MTT es avanzar en gobernanza y una mayor coordinación público-privada, con el propósito de priorizar inversiones, resolver cuellos de botella y asegurar que los distintos nodos operen con estándares comunes.

Sin mecanismos formales de coordinación -como comunidades logísticas consolidadas, mesas de trabajo permanentes o protocolos ante contingencias- resulta complejo avanzar hacia una operación verdaderamente integrada.



Miguel Palacios
Gerente de Operaciones
en PTLA.

Desde la Cámara Aduanera observan tres prioridades claras: primero, avanzar hacia una visión de red logística nacional, con criterios comunes de operación y coordinación entre nodos. Segundo, implementar acciones que permitan profundizar la digitalización con foco operativo, de modo de asegurar que la información fluya de manera eficiente entre los sistemas públicos y privados.

Y tercero, fortalecer los espacios de gobernanza público-privada, para anticipar problemas y diseñar soluciones de manera colaborativa. “La diversidad de modelos operativos entre nodos evidencia la necesidad de avanzar hacia estándares más comunes, que faciliten que estas plataformas funcionen, no como unida-

des independientes, sino como parte de un mismo ecosistema logístico nacional”, recalca Serrano.

Asimismo, sostiene que es importante avanzar en una mayor armonización de procesos documentales, interoperabilidad de sistemas y sincronización entre la operación logística y la fiscalización aduanera: “estas mejoras permitirían reducir fricciones, aumentar la predictibilidad y aprovechar mejor las capacidades ya existentes”, apunta.



José Luis Hinojosa
Gerente Comercial
en ZEAL

A su juicio, es fundamental trabajar en estos aspectos como una vía para mejorar los niveles de competitividad, “en especial frente a la creciente inversión en países de la región que han apostado por desarrollar sus zonas portuarias y extra portuarias”, concluye.

CASOS EMBLEMÁTICOS

ZEAL VALPARAÍSO Destaca por su función como zona de preingreso para todos los camiones que acceden al Puerto de Valparaíso. “La empresa fue pionera en Chile en implementar, bajo un esquema de concesión, una plataforma extraportuaria integrada al modelo operativo del puerto, diseñada para sacar del recinto portuario las actividades logísticas y de fiscalización que no forman parte del core del negocio”, destaca José Luis Hinojosa, gerente comercial de ZEAL.

En 2008, cuando comenzó a operar esta infraestructura, el puerto había llegado a un techo en su capacidad de transferencia, en torno a los 4 a 5 millones de toneladas anuales. “Hoy, el puerto ha duplicado esa capacidad y eso se explica porque se ha cumplido a cabalidad el rol de ZEAL”, sostiene. En la actualidad, ZEAL tiene dos roles principales: amorti-

guar y regular los flujos hacia el puerto, y funcionar como recinto logístico y aduanero extraportuario, donde se concentran las fiscalizaciones, aforos y servicios complementarios. Esa combinación, estima Hinojosa, ha sido clave para aumentar la eficiencia del sistema portuario en su conjunto.

PUERTO TERRESTRE LOS ANDES Es el único puerto terrestre del país. Su operación es clave para el flujo de mercancías que transitan por el Paso Los Libertadores, tanto en importaciones y exportaciones como en tránsito regional, concentrando cargas provenientes de países como Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay.

“Antes de su puesta en marcha, las operaciones aduaneras se realizaban en la ciudad de Los Andes, lo que generaba gran congestión, problemas de seguridad y altos niveles de externalidad urbana”, recuerda Miguel Palacio. “Hoy, el puerto cumple tres funciones centrales; control y fiscalización de carga; ordenamiento del tránsito asociado al paso fronterizo; y prestación de servicios de apoyo al transporte y a los conductores”, precisa Palacios.

LA NEGRA, AVANZA A PLATAFORMA INTEGRAL Ubicada en Antofagasta, La Negra ha vivido un proceso de transformación muy importante en la última década. Comenzó como un espacio de estacionamiento y servicios básicos para camiones, pero ha ido evolucionando hacia una plataforma logística integral, con áreas de respaldo portuario, servicios especializados, zonas de descanso, infraestructura para pymes logísticas y espacios preparados para atender flujos asociados a corredores internacionales.

Dourthe afirma que su diseño responde a la necesidad de atender flujos crecientes vinculados a carga de terceros países, “lo que la convierte en una pieza clave en la articulación logística del norte y en la proyección del Corredor Bioceánico Vial”.