



Autoridades, operadores, desarrolladores, expertos y académicos delinearán diagnósticos y prioridades para un sector que enfrenta crecientes exigencias operativas, financieras y regulatorias.

SEGUNDO HUB DE LOGÍSTICA DE "EL MERCURIO"

Autoridades de Transportes se reúnen con actores clave del sector logístico

"Uno no puede separar la logística del crecimiento económico. El desafío es no solo invertir en infraestructura, sino usar mejor la que ya tenemos, con tecnología, menos trámites y mejor coordinación".



MARTÍN MACKENNA
Subsecretario de Transportes

"Los centros de distribución están donde hay terrenos, no donde está la demanda. Eso obliga a cruzar la ciudad completa para abastecer zonas donde realmente se concentra el consumo".



CLAUDIO CHAMORRO
Gerente general de Megacentro

"El gasto en seguridad es altísimo y está condicionando dónde podemos construir. Si te instalas solo, fuera de un gran condominio, estás en tierra de nadie y el riesgo es total".



TOMÁS CHARLIN
Vicepresidente ejecutivo de Grupo Campos

"El diagnóstico está bastante claro, pero lo importante es tener la capacidad de ejecutar los proyectos en plazo, en costo y en calidad, que es donde hoy tenemos las principales brechas".



HERNÁN DE SOLMINIHAÇ
Consejero CPI

"La logística sigue siendo tratada como una 'instalación molesta', pero es una actividad clave para el funcionamiento de la ciudad. No somos lo mismo que un vertedero".



MABEL LEVA
Directora ejecutiva de Conecta Logística

Durante el encuentro, que juntó a gremios, operadores y desarrolladores, además de la academia, el subsecretario de Transportes, Martín Mackenna, delineó cuatro ejes prioritarios de su gestión para fomentar el desarrollo de la industria; mientras que, en un diálogo abierto, los participantes plantearon los principales desafíos y obstáculos que enfrentan para avanzar.

FELIPE LAGOS

Infraestructura, permisos, seguridad, suelo y capital humano. Estos fueron algunos de los temas que emergieron en el segundo Hub de Logística organizado por "El Mercurio", instancia que reunió a actores de toda la cadena, desde autoridades, operadores y desarrolladores hasta expertos y académicos, en una conversación que buscó delinear prioridades para un sector que enfrenta crecientes exigencias operativas, financieras y regulatorias.

A la cita asistieron el nuevo subsecretario de Transportes, Martín Mackenna; el miembro del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) Hernán de Solminihaç; el presidente de la Cámara Aduanera de Chile, Felipe Serrano; la directora de la Escuela de Administración y Gestión Empresarial de AIEP, Lorena Baus; el director del Centro Avanzado para Transporte, Logística y Competitividad Económica (Catlec), Ricardo Giesen; el vicepresidente ejecutivo de Grupo Campos, Tomás Charlin; el gerente general de Starken, Rodrigo Albarrán; el gerente general de Megacentro, Claudio Chamorro; el CEO de Mindugar, Sebastián García; la directora ejecutiva de Conecta Logística, Mabel Leva; el gerente general de ALOG, Alexis Michea, y el coordinador general del Programa de Desarrollo Logístico, Antonio Dourthé.

CUATRO EJES PRIORITARIOS

En la ocasión, el subsecretario Mackenna planteó los cuatro frentes que enmarcan el desafío logístico: infraestructura y conectividad; eficiencia y simplificación regulatoria; descarbonización y, por último, gobernanza. En el primero, enfatizó la urgencia de avanzar en proyectos habilitantes, como el puerto de gran escala en San Antonio, y en una mayor integración modal que reduzca la alta dependencia del transporte por carretera, que hoy concentra cerca del 83% del movimiento de carga en el país. En esa línea, destacó iniciativas como el desarrollo del terminal intermodal de Barrancas, que permitirá multiplicar la capacidad de transferencia ferroviaria en la zona central. Adicionalmente, fijó como objetivo elevar la participación ferroviaria y marítima al 20% hacia 2040 y al 30% hacia 2050.

"Uno no puede separar la logística del crecimiento económico. Por eso es fundamental que abordemos este tema para hacerlo más eficiente y acompañar el desarrollo del país", señaló.

Además se refirió a la necesidad de reducir la denominada "permisología" y la falta de interoperabilidad entre plataformas públicas. Otro punto que resalta

fue el desafío de avanzar en descarbonización a través de la electrificación, así como de fomentar una mejor coordinación institucional. "Tenemos una parte de planificación de largo plazo, pero también otra que tiene que ver con usar mejor la infraestructura que ya existe, con tecnología, menos trámites y mejor coordinación", subrayó Mackenna.

LAS ALERTAS

Durante el *hub*, varios actores advirtieron que la operación diaria del sistema logístico depende de procesos que cruzan múltiples servicios y plataformas que no siempre funcionan bien, además de decisiones que deben tomarse en tiempo real, con información o capacidades limitadas. "Está todo conectado y de repente se cae la Tesorería. No podemos estar todo el día sin hacer ni un trámite. Se paraliza todo", puntualizó Felipe Serrano, presidente de la Cámara Aduanera de Chile, quien además apuntó a la distancia entre el diseño de políticas y la realidad en terreno. "Yo creo que falta calle: que las autoridades visiten los puertos, las fronteras, pero no las oficinas, porque ahí es donde se ve lo que está pasando realmente", afirmó.

Por su parte, Hernán de Solminihaç, del CPI, reforzó que el problema no es solo definir proyectos, sino ejecutarlos correctamente. "Lo importante es tener la capacidad de ejecutar en plazo, en costo y en calidad", dijo.

EL NUDO ESTRUCTURAL

La "permisología" fue uno de los puntos de mayor consenso. Los actores coincidieron en que se trató de un sistema que no conversa internamente, con exigencias que se superponen y terminan restringiendo tanto la inversión como la operación.

"Hay una normativa que se oficializó recientemente y que entra en plena implementación en septiembre. (Con esta), los costos de proyectos logísticos pueden subir entre un 50% y un 120%", alertó Sebastián García, CEO de Mindugar, en referencia al nuevo decreto del Minsvu sobre diseño sísmico de estructuras e instalaciones industriales.

A ello se suma la superposición de normativas que, en la práctica, reducen aún más las alternativas de localización. Claudio Chamorro, de Megacentro, explicó que "hoy se cruzan el informe de mitigación de impacto vial y la normativa de terrenos molestos, que por el flujo de camiones exige cierto tipo de uso de suelo. Son dos regulaciones que nacieron por separado, pero que hoy dejan una cantidad de terrenos insuficiente para la demanda, especialmente con el crecimiento del e-commerce".

Alexis Michea, de ALOG, advirtió que este tipo de iniciativas no siempre dimensionan sus efectos en la operación ni en los costos del sistema: "Muchas veces surgen proyectos que parecen inocuos, pero terminan siendo riesgosos", como cambios tributarios o regulatorios que impactan en la competitividad del sector.

EL PESO DE LA SEGURIDAD

Un tema transversal fue la alerta sobre la seguridad, una variable estructural del negocio logístico, que ha encarecido proyectos al obligar a rediseñar instalaciones o limitar el desarrollo de nuevas zonas logísticas. "Hemos comprado terrenos en zonas como La Pintana, donde hay disponibilidad de suelo, pero no puedes construir si no estás dentro de un gran condominio, porque si te instalas solo estás en tierra de nadie. Las mismas empresas dicen: 'si me pongo ahí, me van a robar hasta la camisa'", comentó Tomás Charlin, de Grupo Campos.

Rodrigo Albarrán, de Starken, reforzó que el fenómeno también impacta el día a día del negocio. "Estamos instalando bordados, CCTV, muros de contención. Movemos productos que son muy atractivos para el robo, entonces la seguridad es un tema crítico", sostuvo, en referencia al manejo de cargas de alto valor y a la necesidad de incorporar estas variables desde el diseño mismo de la operación.

SUELO Y PLANIFICACIÓN URBANA

Los participantes coincidieron en que la planificación urbana no está incorporando adecuadamente sus necesidades en materia de suelo, empujando los centros de distribución hacia la periferia e impactando eficiencia, costos y tiempos de entrega.

"Deberíamos tener una política de reserva de suelo para logística urbana; si no, cada vez nos movemos más afuera y eso va en contra de todo: de la descarbonización, la eficiencia y los tiempos", planteó Mabel Leva, de Conecta Logística.

"Cuando uno mira Santiago, los centros están en el norte, pero eso es porque ahí estaban los terrenos, no porque ahí esté la gente. La mayor masa de población está hacia el sur, pero no hay suelo disponible, entonces hay que cruzar toda la ciudad para distribuir", explicó.

A ello se suma una clasificación regulatoria que, según los asistentes, no reconoce el rol de la logística en el funcionamiento urbano. "Hoy, la logística sigue siendo considerada una 'instalación molesta', lo que limita su integración en la ciudad", agregó Mabel Leva, reparando en que "no somos lo mismo que un vertedero".



"Hoy, la logística requiere profesionales capaces de analizar datos y tomar decisiones en tiempo real; ya no basta con lo operativo, se necesita un perfil mucho más estratégico".

LORENA BAUS
Directora Escuela de Administración y Gestión Empresarial de AIEP



"Tenemos capacidades para resolver problemas logísticos complejos, pero muchas veces no estamos abordando las preguntas que realmente importan para el país".

RICARDO GIESEN
Director del Centro Avanzado para Transporte, Logística y Competitividad Económica (Catlec)



"La seguridad ya no es un tema accesorio, define cómo diseñamos la operación. Movemos productos de alto valor y tenemos que incorporar esos riesgos desde el inicio".

RODRIGO ALBARRÁN
Gerente general de Starken



"Transmitimos miles de operaciones al día, y cuando un sistema se cae se detiene toda la cadena. No podemos estar horas sin operar, porque eso impacta en el comercio".

FELIPE SERRANO
Presidente de la Cámara Aduanera de Chile A. G.



"Hemos visto con preocupación cómo empresas de origen asiático han llegado con propuestas muy competitivas... pero no están sujetas a las mismas normativas laborales ni a las normas más exigentes que hoy existen en Chile".

SEBASTIÁN GARCÍA
CEO de Mindugar