

Hacia una política de Estado en logística e infraestructura

Chile enfrenta un momento clave para su desarrollo económico de largo plazo. El inicio del nuevo gobierno coincide con una presión sobre nuestras cadenas de suministro. Como país cuya actividad comercial representa más de dos tercios del Producto Interno Bruto (PIB), no podemos permitirnos que la logística siga siendo un costo que resta competitividad.

El primer desafío es la modernización y expansión portuaria. La construcción del Puerto Exterior de San Antonio no es solo un proyecto de ingeniería; es la respuesta estratégica del país ante el nuevo escenario portuario marcado por la entrada en operación de Chancay en Perú. Retrasar su adjudicación o ejecución compromete la capacidad de recibir embarcaciones de gran calado, afectando a nuestras exportaciones. La ampliación

de Valparaíso también está en curso. Aquí la prueba es doble: acelerar sin "chocar" con ciudad y borde costero, perfeccionando reglas e incorporando coordinación territorial.

En segundo lugar, debemos abordar la "permisología". Es

insostenible que un Estudio de Impacto Ambiental haya pasado de un

promedio de 200 días en la década

de los 90 a más de 1.000 días

en la actualidad. Esta burocracia

puede costar entre 3% y 7% del

PIB, actuando como un impuesto

invisible. La nueva administración

tiene la oportunidad de

implementar mecanismos

de plazos máximos

que garanticen certeza jurídica

sin sacrificar estándares

ambientales.

Un tercer

punto se refiere

a la intermodalidad

y el renacer

ferroviario.

Para optimizar la cadena de suministro, es imperativo que el sistema ferroviario de carga deje de ser marginal. Esto requiere una reestructuración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) para potenciar su rol como proveedor de infraestructura base, permitiendo la integración efectiva con terminales intermodales como Barrancas. A esto se suma la agenda digital: el Ministerio de Transportes impulsa el Plan Nacional Logístico y herramientas para trazabilidad y facilitación.

Finalmente, la visión de Estado debe incorporar la seguridad en el transporte. Sin rutas seguras no hay cadena. En la Macrozona Sur, gremios reportan impactos graves y diversos

medios han consignado que desde 1998

se habrían quemado cerca de 2.000 camiones.

En capital humano, el déficit de conductores se estima "hasta 10.000".

La respuesta exige coordinación entre el Estado y el sector privado: seguridad

operacional, formación y estándares técnicos.

Así, vemos que el éxito de la gestión

logística a partir de 2026 dependerá de

su capacidad para ejecutar obras pendientes

con una mirada global. Chile necesita una

gobernanza robusta que integre la academia,

el sector privado y el Estado en un esfuerzo

común por recuperar nuestro liderazgo regional.

Pero el punto político es más simple: si se logra

destrabar permisos con responsabilidad,

consolidar puertos y accesos, habilitar

intermodalidad y proteger al transporte

terrestre, se generará mayor crecimiento

y prosperidad. ■



El inicio del nuevo gobierno coincide con una presión sobre nuestras cadenas de suministro. Como país cuya actividad comercial representa más de dos tercios del PIB, no podemos permitirnos que la logística siga siendo un costo que resta competitividad".

OPINIÓN

JUAN PEDRO SEPÚLVEDA
 ACADÉMICO USACH
 COMITÉ LOGÍSTICA DEL CONSEJO
 DE POLÍTICAS DE
 INFRAESTRUCTURA (CPI).

