

Fecha: 11-03-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Bodelaje y Transporte
 Tipo: Noticia general
 Título: El desafío pendiente de la planificación de las ciudades para la logística urbana

Pág.: 4
 Cm2: 115,3
 VPE: \$ 1.514.451

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida



La falta de consideración en planes reguladores obliga a los centros logísticos a desplazarse a la periferia, generando mayores costos, congestión y emisiones.

DESARROLLO E INFRAESTRUCTURA:

El desafío pendiente de la planificación de las ciudades para la logística urbana

IVÁN SILVA I.

El crecimiento de las ciudades en Chile ha convertido a la logística en un componente clave del funcionamiento urbano. Su rol es abastecer comercios, empresas y hogares, en un contexto marcado por el auge del e-commerce y la demanda por entregas rápidas.

Sin embargo, la planificación urbana aún considera a la logística como una actividad secundaria, lo que genera ineficiencias que muchas veces terminan pagando los ciudadanos. "En Chile todavía existe una brecha importante. Más del 90% del stock de bodegaje industrial se concentra en la Región Metropolitana y el desarrollo ha sido altamente centralizado", afirma Diego Castañeda, country manager de Megacentro.

UNA INDUSTRIA "MOLESTA"

Uno de los principales problemas proviene de los planes reguladores. En varias ciudades, los centros logísticos son clasificados como industria "molesta", lo que los desplaza hacia la periferia, justo en un momento en que las entregas a domicilio están en auge.

Como resultado, se reporta más tráfico, mayores emisiones,

Megacentro advierte que uno de los principales retos sigue siendo la alta concentración logística en la Región Metropolitana y el desarrollo en regiones.

costos logísticos más altos y empleos lejos de las zonas residenciales. "Cuando el crecimiento habitacional y comercial no se planifica junto con la infraestructura de almacenamiento, aumentan las ineficiencias en transporte y la presión sobre la movilidad", advierte Castañeda.

El ejecutivo explica que la eficiencia logística depende en gran parte de la ubicación. Por ello dice que las bodegas deben situarse cerca de vías estructurantes y centros de consumo, con acceso a carreteras, puertos o aeropuertos. "No se trata solo de suelo disponible, sino de ubicaciones que aporten eficiencia a toda la ciudad", señala.

Estos centros logísticos funcionan como nodos intermedios: reciben grandes volúmenes y los redistribuyen con rapi-

dez, reduciendo tiempos, costos y presión vial.

NUEVOS USOS PARA VIEJAS INDUSTRIAS

En ciudades consolidadas, una alternativa es reutilizar instalaciones industriales abandonadas. En este escenario, la compañía ha desarrollado proyectos como Megacentro Ochagavía (el ex "elefante blanco" de Pedro Aguirre Cerda), Megacentro Cordillera y Megacentro Carrascal, que ocupó la antigua planta de Fanalzo.

En este último complejo en particular, ubicado en Cerro Navia, la empresa rehabilitó 14 hectáreas para construir más de 40 mil m² de bodegas, minibodegas y oficinas, con acceso a la autopista Costanera Norte.

Pero para Castañeda, uno de los principales desafíos sigue siendo la alta concentración logística en la Región Metropolitana frente a un país largo y con mercados dispersos. "Contar con centros de bodegaje a lo largo del territorio permite acercar productos y reducir tiempos de entrega", afirma.

En ese sentido, el ejecutivo plantea facilitar el desarrollo de infraestructura logística en regiones bien conectadas. "Una ciudad eficiente integra producción, almacenamiento y consumo de forma armónica", concluye.