

LOS RETOS QUE VIENEN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

Desde la planificación urbana hasta el aumento de los robos, pasando por la necesidad de controlar las emisiones a través de tecnologías limpias. Esos son solo algunos de los factores que están sonando hoy en la industria para mejorar la eficiencia del transporte de carga y que marcarán la agenda del sector el próximo año. POR FRANCISCA ORELLANA



El transporte de carga es un eslabón estratégico dentro de la cadena logística que, aunque ha visto avances en infraestructura, autopistas o en la adopción de nuevas tecnologías, tiene una serie de retos relevantes por abordar en 2024 para lograr un mejor desempeño.

"Chile tiene un nivel de eficiencia logística avanzado, dentro de Sudamérica somos el número 2 en el Indicador de Desempeño Logístico (LPI - Logistics Performance Index), y a

nivel latinoamericano somos el tercero. Con esto se evidencia que nuestra logística tiene un nivel de desarrollo y madurez de alto estándar", indica Marcos Oliva, director de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog).

Por lo mismo, explica que los impedimentos que hoy tiene el transporte de carga para lograr un mejor desempeño "van de la mano con la modernización del sector público en la tramitación más expedita de la documentación para el

tránsito en carreteras y las salidas de exportaciones". Agrega que, si bien se tiene un sistema interconectado como SICEX, "aún faltan instituciones que se unan y sea un solo portal para todas las operaciones que se realizan en el país".

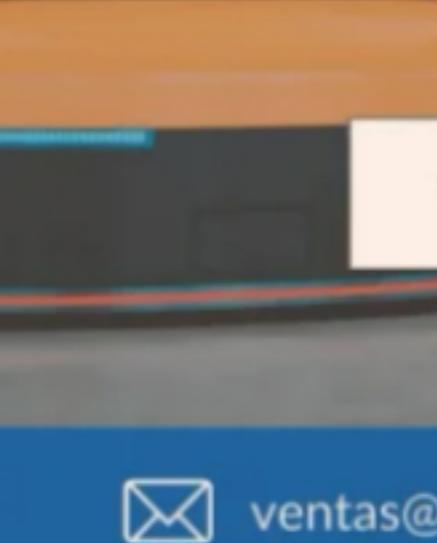
En Infraestructura, indica que existen "deficiencias en las cercanías de los puertos y aeropuertos que no permiten dar confort y seguridad a la cadena completa. Muchas veces son los conductores los que deben esperar por horas



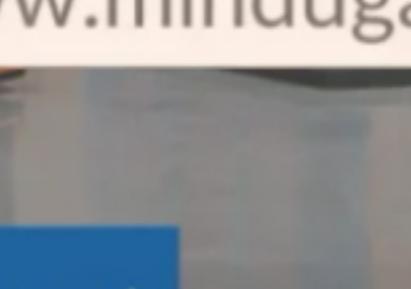
Almacenaje | Automatización | Complementos | Contacto



Conoce aquí nuestras Soluciones intralogísticas para el E-Commerce



ALMACENAJE



AUTOMATIZACIÓN



COMPLEMENTOS

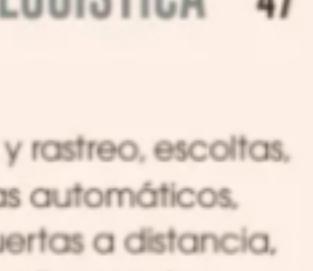
www.mindugar.cl



+56 (2) 2870 7400

ventas@mindugar.cl

Visítanos escaneando el código QR



una carga o una descarga, sin tener acceso a servicios básicos, como baño o alimentación".

Gerardo Ureta, especialista en transporte y académico de Ingeniería en Logístico y Transporte de la Universidad Andrés Bello, comenta que falta darle prioridad al transporte de carga en la planificación urbana como en el espacio vial: "Hoy, los costos logísticos son altos, producto de la gran congestión en áreas defensas de la ciudad, por lo que es importante que no se trasladen los procesos logísticos de carga y descarga para la noche, sino que sean actividades diurnas".

Agrega que se debe dotar de espacios viales adecuados y promover la localización, "y que no se vaya expandiendo más la ciudad hacia los bordes, pues la industria logística busca precios de suelo baratos, lo que implica que se deban desarrollar mayor cantidad de redes viales, perjudicando el costo del producto".

timización de rutas permitirá una mayor eficiencia en las operaciones de transporte de carga".

Indica que la industria tiene el reto de sumar más digitalización que simplifique el trabajo logístico, "mejore la visibilidad de la cadena de suministro y reduzca los tiempos de entrega, lo que a su vez impulsará la competitividad y la satisfacción del cliente".

También hay que promover el uso de tecnologías más limpias y eficientes para reducir las emisiones de carbono, lo cual "ayudará a las empresas a cumplir con regulaciones más estrictas y a reducir costos operativos a largo plazo", detalla Santander.

Oliva añade que se deben bajar las emisiones con el uso "de equipos eléctricos, híbridos o con hidrógeno verde, como también sistemas de gestión que ayudan a ser más eficientes las operaciones que conlleven a disminuir el consumo de combustible y eficiencia de las cargas".

Un eje que en los últimos años ha ido tomando fuerza es la seguridad: "Existe un aumento de los asaltos coordinados y de los robos en las zonas de descanso o accesos a las plazas de peajes en toda la ruta, preferentemente en la zona desde La Serena a Temuco", destaca Oliva. Añade que, si bien se han incorporado tecnologías

de seguimiento y rastreo, escotas, cierre de puertas automáticas, aperturas de puertas a distancia, "aún falta desarrollo en esta problemática tanto desde el sector privado como el público".

¿Refuerzo ferroviario?

Un rol mayor debiera tener el transporte ferroviario, pero "no de cercanía, sino más bien integrando los puertos con las ciudades".

Dado que aún no se tiene clara la importancia de los puertos principales, Valparaíso y San Antonio, es clave que se tomen decisiones rápidas para que las empresas y el sector privado puedan realizar las inversiones adecuadas, proyectando los flujos futuros", destaca Ureta.

Oliva agrega que el transporte ferroviario que existe actualmente es inefficiente para ciertos tipos de carga: "Hoy lo utilizan mayoritariamente para trasladar productos mineros, que no requieren cumplir con tiempos acotados de traslados y despachos por la naturaleza del producto. Se ha intentado avanzar para potenciar el uso a nivel nacional para el transporte de carga en forma masiva, pero la infraestructura actual de las estaciones de transferencia y las vías férreas hacen que sea poco atractivo cambiar el transporte terrestre por carretera a transporte ferroviario".



11%

DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EN CHILE PROVIENEN DEL TRANSPORTE DE CARGA PESADA POR CARRETERA.

Énfasis en tecnologías limpias

Otro eje relevante es la digitalización, advierte Diego Santander, gerente de Operaciones de Spotmind: "La implementación de soluciones tecnológicas se convierte en una prioridad fundamental. La adopción de sistemas avanzados de gestión de flotas, seguimiento en tiempo real y op-

"La adopción de sistemas avanzados de gestión de flotas, seguimiento en tiempo real y optimización de rutas permitirá una mayor eficiencia en las operaciones de transporte de carga", dice Diego Santander, de Spotmind.

timización de rutas permitirá una mayor eficiencia en las operaciones de transporte de carga".

Indica que la industria tiene

el reto de sumar más digitalización que simplifique el trabajo

logístico, "mejore la visibili-

dad de la cadena de suministro

y reduzca los tiempos de entre-

ga, lo que a su vez impulsará la

competitividad y la satisfac-

ción del cliente".

También hay que promover el

uso de tecnologías más limpias

y eficientes para reducir las

emisiones de carbono, lo cual "ayudará

a las empresas a cumplir con

regulaciones más estrictas y a

reducir costos operativos a largo

plazo", detalla Santander.

Oliva añade que se deben

bajar las emisiones con el uso "de

equipos eléctricos, híbridos o con

hidrógeno verde, como también

sistemas de gestión que ayudan a

ser más eficientes las operaciones

que conlleven a disminuir el con-

sumo de combustible y eficiencia

de las cargas".

Un eje que en los últimos años

ha ido tomando fuerza es la seguri-

dad: "Existe un aumento de los asaltos coordinados y de los robos en las zonas de descanso o accesos a las plazas de peajes en toda la ruta, preferentemente en la zona desde La Serena a Temuco", destaca Oliva. Añade que, si bien se han incorporado tecnologías

de seguimiento y rastreo, escotas, cierre de puertas automáticas, aperturas de puertas a distancia, "aún falta desarrollo en esta problemática tanto desde el sector privado como el público".

¿Refuerzo ferroviario?

Un rol mayor debiera tener el

transporte ferroviario, pero "no de

cercanía, sino más bien integrando

los puertos con las ciudades".

Dado que aún no se tiene clara

la importancia de los puertos prin-

cipales, Valparaíso y San Antonio,

es clave que se tomen decisiones

rápidas para que las empresas y el

sector privado puedan realizar las

inversiones adecuadas, proyec-

tando los flujos futuros", destaca

Ureta.

Oliva agrega que el transpor-

te ferroviario que existe actual-

mente es inefficiente para ciertos

tipos de carga: "Hoy lo utilizan ma-

yoritariamente para trasladar pro-

ductos mineros, que no requieren

cumplir con tiempos acotados de

traslados y despachos por la na-

turaleza del producto. Se ha inten-

tado avanzar para potenciar el uso

a nivel nacional para el transpor-

te de carga en forma masiva, pero

la infraestructura actual de las es-

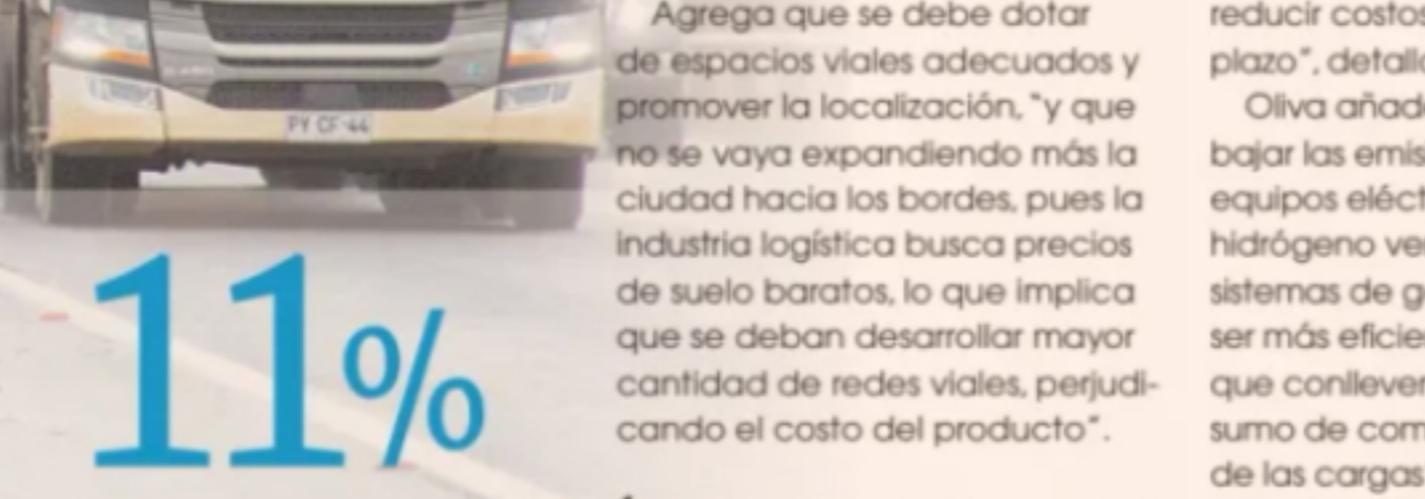
taciones de transferencia y las vías

férreas hacen que sea poco atra-

ctivo cambiar el transporte terres-

tre por carretera a transporte ferro-

viario".



11%

DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EN CHILE PROVIENEN DEL TRANSPORTE DE CARGA PESADA POR CARRETERA.

Énfasis en tecnologías limpias

Otro eje relevante es la digitalización, advierte Diego Santander, gerente de Operaciones de Spotmind: "La implementación de soluciones tecnológicas se convierte en una prioridad fundamental. La adopción de sistemas avanzados de gestión de flotas, seguimiento en tiempo real y op-

timización de rutas permitirá una mayor eficiencia en las operaciones de transporte de carga".

Indica que la industria tiene el reto de sumar más digitalización que simplifique el trabajo logístico, "mejore la visibilidad de la cadena de suministro y reduzca los tiempos de entrega, lo que a su vez impulsará la competitividad y la satisfacción del cliente".

También hay que promover el uso de tecnologías más limpias y eficientes para reducir las emisiones de carbono, lo cual "ayudará a las empresas a cumplir con regulaciones más estrictas y a reducir costos operativos a largo plazo", detalla Santander.

Oliva añade que se deben bajar las emisiones con el uso "de

equipos eléctricos, híbridos o con

hidrógeno verde, como también

sistemas de gestión que ayudan a

ser más eficientes las operaciones

que conlleven a disminuir el con-

sumo de combustible y eficiencia

de las cargas".

Un eje que en los últimos años

ha ido tomando fuerza es la seguri-

dad: "Existe un aumento de los asaltos coordinados y de los robos en las zonas de descanso o accesos a las plazas de peajes en toda la ruta, preferentemente en la zona desde La Serena a Temuco", destaca Oliva. Añade que, si bien se han incorporado tecnologías

de seguimiento y rastreo, escotas, cierre de puertas automáticas, aperturas de puertas a distancia, "aún falta desarrollo en esta problemática tanto desde el sector privado como el público".

¿Refuerzo ferroviario?

Un rol mayor debiera tener el

transporte ferroviario, pero "no de

cercanía, sino más bien integrando

los puertos con las ciudades".

Dado que aún no se tiene clara

la importancia de los puertos prin-

cipales, Valparaíso y San Antonio,

es clave que se tomen decisiones

rápidas para que las empresas y el

sector privado puedan realizar las

inversiones adecuadas, proyec-

tando los flujos futuros", destaca