

Marketing Partner

# Logistec

www.revistalogistec.com



# DELIVERY

## INDUSTRIA DE ATRACTIVOS Y DESAFÍOS PARA LOS LOGÍSTICOS



LOGISTEC  
EDICIÓN  
**136**  
MAY | JUN 2023

**SUPPLY CHAIN DIGITALIZACIÓN! 4 ERRORES COMUNES EN LA GESTIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO**  
**OPERACIONES IN-HOUSE: UNA INDUSTRIA DE ATRACTIVOS Y DESAFÍOS PARA LOS LOGÍSTICOS**  
**OPERACIONES IN-HOUSE: SE INSTALA COMO INELUDIBLE PARA UNA LOGÍSTICA EFICIENTE**  
**OPERACIONES IN-HOUSE: LA LOGÍSTICA URBANA DE MERCANCIAS SOSTENIBLE Y EFICIENTE**



DESCARGA LA APP  
Y MANTÉN TU BIBLIOTECA  
ACTUALIZADA



# OPTIMIZA EL DISEÑO DE TUS RUTAS REALIZANDO EL CONTROL Y MONITOREO DE TUS ENTREGAS EN TIEMPO REAL



## BENEFICIOS CLAVES DE IMPLEMENTAR LA ÚLTIMA MILLA EN LA LOGÍSTICA:

**10%**  
Economía  
Menos vehículos

**30%**  
Reducción costos  
Costos logísticos

**80%**  
Ahorros  
Tiempo de ruteo

**25%**  
Mayor eficiencia  
Entrega por rutas

**30%**  
Media Ambiente  
Reducción Emisiones CO2

 Diseño de rutas de manera intuitiva.

 Reporte de datos para toma de decisiones.

 Comunicación con equipo de reparto.

 Monitoreo en tiempo real, seguimiento GPS de la entrega.

Un ecosistema que componen y potencian la solución de **Última milla**



 **ZEBRA**





Avanza  
park



# LA DIVISA

Encuentra en Avanza Park La Divisa una oportunidad única en potenciar las operaciones de tu negocio en la comuna de San Bernardo.

## Bodegas desde 269 m<sup>2</sup>

Grupo Campos

Avanza Park  
CONSTRUCTORA

CAMPOS  
INMOBILIARIA

Avanza park  
SABER MÁS POR BODUGAS

We  
Storage  
EL MOTOR DE TU E-COMMERCE

[www.avanzapark.cl](http://www.avanzapark.cl) ☎ +56 22 501 0000 ☎ +56 9 6228 0497

EDICIÓN  
NÚMERO

# 136

## ¡23 AÑOS NO HAN SIDO NADA!

Cuando comenzamos esta historia en junio del 2000 no sabíamos hasta dónde llegaríamos ni la acogida que la industria nos daría. Hoy, que celebramos 23 años, sabemos que el riesgo y el esfuerzo puesto en cada una de las ediciones han dado resultados y no sólo desde una mirada comercial, sino desde un lado personal.

Somos y nos sentimos parte de la industria logística. Hemos sabido entender las demandas de un sector en desarrollo, hemos identificado los errores, hemos destacado casos de éxitos y evolucionado de la mano de los principales actores del sector.

Nuestro compromiso con la logística nacional está intacto y en cada una de las más de 130 ediciones que llevamos hemos puesto nuestro profesionalismo, talento, esfuerzo para transformarnos, finalmente, en la plataforma de contenido logístico líder de Chile.

No nos hemos quedado quietos y hemos crecido con ustedes. Actualmente contamos con distintas líneas de negocios que han venido a reforzar nuestra relación con la industria, conformando un ecosistema virtuoso, lleno de posibilidades.

La información y el conocimiento que publicamos viene de cada uno de los profesionales que confían en nosotros. Seguiremos creciendo y de eso no hay duda. Vamos por los próximos 20 años.

En esta edición hemos plasmado nuestra mirada de futuro, donde la tecnología y la constante mejora de los procesos es el pilar que impulsa los cambios. Consolidar a la logística como una industria esencial, moderna, innovadora es tarea de todos y, por nuestra parte, seguiremos aportando a esta nueva etapa.

**¡HABLEMOS DEL WMS!  
HERRAMIENTA EMBLEMA QUE  
SE INSTALA COMO INELUDIBLE  
PARA UNA LOGÍSTICA EFICIENTE**



# 52

**DISTRIBUCIÓN URBANA DE  
MERCANCÍAS SOSTENIBLE Y  
EFICIENTE ¡DEBEMOS REPENSAR**



# 62

**72. LPI 2023. LA RESILIENCIA Y LA CONFIABILIDAD SE ALZAN COMO EJES CRUCIALES EN EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO.**

**76. LOGISTEC CELEBRA 23 AÑOS DE HISTORIA**



# 04

**PRESENTE Y FUTURO  
DE LA LOGÍSTICA  
CHILENA**



# 10

**PROYECTO A TU  
MEDIDA**



# 26

**DELIVERY:  
UNA INDUSTRIA  
DE ATRACTIVOS  
Y DESAFÍOS PARA  
LOS LOGÍSTICOS**



## LA REVISTA #1 para los Logísticos de Chile

Conecta con estas empresas en [www.hubfinder.expert](http://www.hubfinder.expert)

 Southern Technology Group <a href="http://stglatam.com">stglatam.com</a>   C1	 <a href="http://msc.com/reefer">msc.com/reefer</a>   C2	 <a href="http://jungheinrich.cl">jungheinrich.cl</a>   C3	
 <a href="http://avanzapark.cl">avanzapark.cl</a>   1	 <a href="http://westorage.cl">westorage.cl</a>   5	 Customized Global Logistics <a href="http://emotrans.com">emotrans.com</a>   7	 <a href="http://calycochile.cl">calycochile.cl</a>   9
 <a href="http://mindugar.com">mindugar.com</a>   13	 <a href="http://caltronics.cl">caltronics.cl</a>   15	 PARQUES LOGISTICOS <a href="http://bodenorflexcenter.cl">bodenorflexcenter.cl</a>   19	 ÚLTIMA MILLA <a href="http://llego.cl">llego.cl</a>   21
 Smart Logistics <a href="http://unigis.com">unigis.com</a>   23	 <a href="http://ar-racking.com">ar-racking.com</a>   25	 <a href="http://tw.cl">tw.cl</a>   29	 <a href="http://arrimaq.com">arrimaq.com</a>   31
 <a href="http://esnova.com">esnova.com</a>   35	 e-commerce Fulfillment <a href="http://picktac.com">picktac.com</a>   41	 <a href="http://gpschile.com">gpschile.com</a>   43	 <a href="http://palletparking.cl">palletparking.cl</a>   45
 <a href="http://dercomaq.cl">dercomaq.cl</a>   47	 <a href="http://finning.com">finning.com</a>   53	 <a href="http://silo.cl">silo.cl</a>   55	 DAN INTEGRAL CHILE <a href="http://danich.cl">danich.cl</a>   59
 <a href="http://hillebrand.com">hillebrand.com</a>   61	 SERVICIOS DE LOGÍSTICA VEDICADA <a href="http://transgamboa.cl">transgamboa.cl</a>   65	 INGENIERÍA EN MOVIMIENTO <a href="http://restructurate.com">restructurate.com</a>   67	 SOLUCIONES LOGÍSTICAS <a href="http://intersystems.cl">intersystems.cl</a>   69
 <a href="http://patio.cl">patio.cl</a>   73	 MÉXICO - COLOMBIA - CHILE - PERÚ - USA <a href="http://egakat.com">egakat.com</a>   75	 <a href="http://evolug.cl">evolug.cl</a>   79	 <a href="http://centralbodegas.cl">centralbodegas.cl</a>   81
 <a href="http://fex.cl">fex.cl</a>   85	 POWERED BY SASCAR <a href="http://flotasconectadas.michelin.cl">flotasconectadas.michelin.cl</a>   87	 <a href="http://logisticsday.cl">logisticsday.cl</a>   89	 <a href="http://cl.brinks.com">cl.brinks.com</a>   93
 <a href="http://next4.cl">next4.cl</a>   95			

**AÑO 23 EDICION 136**  
303 EDITORIALES S.A.  
Av. Américo Vespucio 1980 - Of. 402-08  
Conchalí - Santiago - Chile  
Tel.: 56 2 5830050  
[www.revistalogistec.com](http://www.revistalogistec.com)  
[revista@revistalogistec.com](mailto:revista@revistalogistec.com)

DIRECTOR EJECUTIVO  
Fernando Rios M.  
[fernando.rios@revistalogistec.com](mailto:fernando.rios@revistalogistec.com)

DIRECTORA COMERCIAL  
Paula Cortés L.  
[paula.cortes@revistalogistec.com](mailto:paula.cortes@revistalogistec.com)

EDITOR PERIODÍSTICO  
Claudia Sánchez M.  
[claudia.sanchez@revistalogistec.com](mailto:claudia.sanchez@revistalogistec.com)

GERENTE NUEVOS NEGOCIOS  
Juana Díaz C.  
[juana.diaz@revistalogistec.com](mailto:juana.diaz@revistalogistec.com)

PERIODISTAS  
María Victoria Moya  
[maria victoria.moya@revistalogistec.com](mailto:maria victoria.moya@revistalogistec.com)

MARKETING DIGITAL  
Miguel Chandia  
[miguel.chandia@revistalogistec.com](mailto:miguel.chandia@revistalogistec.com)

SUSCRIPCIONES  
[mercedes.mura@revistalogistec.com](mailto:mercedes.mura@revistalogistec.com)

REVISTA LOGISTEC ES IMPRESA EN CHILE Y ES UNA PUBLICACION DE 303 EDITORIALES S.A. | Se prohíbe la reproducción parcial o total sin el consentimiento escrito por parte de 303 EDITORIALES S.A. Reservados todos los derechos, las opiniones vertidas son de exclusiva responsabilidad de quienes las emiten.

# PRESENTE Y FUTURO DE LA LOGÍSTICA CHILENA: ¿CÓMO LA PANDEMIA REDEFINIÓ LA OPERACIÓN Y PLANTEÓ NUEVOS DESAFÍOS?



**1191 DÍAS EN ALERTA SANITARIA POR COVID-19. DURANTE ESTE TIEMPO, LA VIDA CAMBIÓ Y TODOS -SIN EXCEPCIÓN- SE ADAPTARON A LAS CARACTERÍSTICAS DEL MUNDO PANDEMICO. SIN EMBARGO, LAS CADENAS DE SUMINISTRO FUERON TREMENDAMENTE EXIGIDAS, OBLIGANDO A REPENSAR ESTRATEGIAS Y A REDISEÑAR OPERACIONES. ¿QUÉ APRENDIÓ LA LOGÍSTICA CHILENA? ¿CUÁLES SON LOS DESAFÍOS QUE TIENE LA INDUSTRIA CHILENA?**

No hay dudas de que la gestión eficiente de la cadena de suministro se ha convertido en un factor clave para el éxito de las empresas en todo el mundo. Sin embargo, el camino hacia esa eficiencia no ha estado exenta de desafíos y retos importantes que han remecido a la industria, llegando incluso a redefinir las operaciones y su rol.

Los últimos años no han sido fáciles y han estado llenos de cambios significativos en el campo de la logística y la cadena de suministros. La pandemia de Covid-19, los avances tecnológicos y las preocu-

paciones medioambientales han sido factores que han llevado a una reevaluación profunda de las estrategias y prácticas tradicionales.

Un hito clave que remeció las cadenas de suministros en Chile fue el inicio de las cuarentenas sanitarias anunciadas por las autoridades de salud. A más de tres años de ese momento, la Organización Mundial de la Salud puso fin a la alerta sanitaria que regía hace 1.191 días, por lo que hoy es el momento perfecto para analizar lo aprendido. ¿Pero qué aprendimos en estos más de mil días de emer-

# SOMOS EL PARTNER

QUE TE APOYARÁ EN LOS PROCESOS INTERNOS  
Y DE LOGÍSTICA QUE NECESITES.



e-commerce

LOGÍSTICA

ALMACENAJE

PACKAGING

DARK STORE



westorage.cl



  
EL MOTOR DE TU E-COMMERCE

gencia sanitaria? Hoy queremos entender estos procesos de cambios, comprender el momento que se vive en términos operacionales y los desafíos que ha significado para algunas compañías responder a este cambio de ritmo logístico, obligando a muchos a repensar la forma en que gestionan sus operaciones. ¿Cuál ha sido el alcance de este cambio de estrategia?

## RESILIENCIA Y AGILIDAD: PALABRAS CLAVES

Para muchos estos más de mil días fueron un reto, principalmente por la falta de preparación y flexibilidad de sus operaciones. Así, el denominado tiempo pandémico estuvo marcado por dos conceptos que se transformaron en ejes centrales de las cadenas de suministros: agilidad y resiliencia.

Ambos conceptos reflejan el modo de operar en medio de la incertidumbre, dejando en claro que tanto la resiliencia como la agilidad son fundamentales para una cadena de suministro robusta. Las interrupciones en la producción, las restricciones comerciales y la escasez de suministros han llevado a una mayor atención en la creación de cadenas de suministro flexibles y adaptables. Las empresas están diversificando sus proveedores, invirtiendo en tecnologías de seguimiento en tiempo real y adoptando enfoques más colaborativos con sus socios comerciales para mitigar los riesgos y responder rápidamente a los cambios en la demanda y el entorno.

Otro de los componentes que en tiempos tormentosos tomó fuerza fueron las Tecnologías Disruptivas, donde la digitalización y automatización fueron los impulsores de transformaciones y cambios en supply chain. El uso de tecnologías como el Internet de las cosas (IoT), la inteligencia artificial (IA) y la analítica de datos ha permitido una mayor visibilidad y control en cada etapa de la cadena de suministro. Desde el seguimiento de inventarios en

tiempo real hasta la optimización de rutas y la gestión predictiva de la demanda. Estas herramientas han mejorado la eficiencia operativa y la toma de decisiones informadas.

Los cambios en las cadenas de suministros han sido diversos y uno de estos apunta a la sostenibilidad y responsabilidad social. La sostenibilidad se ha convertido en un factor crítico en la gestión de la cadena de suministro. Los consumidores y las regulaciones gubernamentales cada vez más exigentes están impulsando a las empresas a adoptar prácticas más responsables desde el punto de vista ambiental y social. Las empresas están implementando estrategias de cadena de suministro verde, utilizando energías renovables, reduciendo el desperdicio y promoviendo condiciones laborales justas. Además, la transparencia y la trazabilidad se están volviendo esenciales, permitiendo a los consumidores rastrear el origen y las prácticas de producción de los productos que adquieren.

## CHILE Y LOS CAMBIOS

Mil días como mil años. Así de disruptivo han sido los últimos años. Los cambios que originó el mundo pandémico en las cadenas de suministro fueron enormes y dejaron modificaciones que quedaron para siempre y otros que han ido cambiando; sin embargo, hay conceptos que son claves para entender lo que es hoy la nueva logística y cuáles son los desafíos que aún quedan por enfrentar.



**Daniel Ortega**  
Líder Supply Chain  
Deloitte

Para ahondar sobre las enseñanzas, en esta oportunidad, invitamos a tres consultoras a analizar el momento actual de las operaciones en Chile y lo aprendido, pues mucho de habla en términos globales, pero considerando las particularida-

des de la cadena de suministro chilena es importante analizar el momento actual, lo aprendido, los retos y cómo seguir potenciando una industria que marca diferencias a nivel país.

¿Cuál es el momento de la logística chilena? Ante esta pregunta, Daniel Ortega, líder de supply chain en Deloitte, aseguró que el sector ha presentado importantes avances en el último tiempo. “En términos de aspectos positivos destaca una infraestructura de transporte bien desarrollada si miramos el resto del continente latinoamericano que incluye aeropuertos, ferrocarriles, una gran extensión de carreteras y puertos marítimos, facilitando el movimiento de productos y mejorando la conectividad a lo largo del país”, afirma Ortega.



**Erika Bustos**  
Manager de Strategy & Amp  
Operations PWC Chile

Para Erika Bustos, manager de Strategy & Operations del área Consultoría de PWC Chile, la logística chilena se ha enfocado en aumentar su productividad para “adaptarse a las nuevas demandas del mercado” y para lograr este objetivo, a juicio de la ejecutiva, ha trabajado en encontrar soluciones que mejoren la eficiencia de los procesos y reduzcan los costos operativos”. En este sentido los cambios en términos tecnológicos han sido fundamentales.

El ejecutivo también ahondó en la resiliencia que se logró durante la pandemia, demostrando la capacidad de adaptarse a las nuevas necesidades, por ejemplo, la implementación de automatización a los CD y la incorporación de otras tecnologías como AGV, AMR, Multi. Shuttles, etc. para ser más eficiente y poder cumplir en tiempo y calidad”.

En este sentido, Erika valora el aporte de las nuevas tecnologías, las cuales “han mejorado la precisión de las operaciones

de almacenamiento y preparación de pedidos. También hay otras tecnologías que han permitido un seguimiento más preciso de las etapas y procesos.

En términos generales, la ejecutiva de PWC asegura que, en los últimos años, la logística en Chile ha experimentado avances significativos en: infraestructura, tecnología e innovación. Esto ha permitido un movimiento más eficiente tanto dentro como fuera del país, se ha logrado optimizar las operaciones logísticas, reduciendo su impacto ambiental y promoviendo la sostenibilidad. Sin embargo, a pesar de estos logros todavía existen desafíos que requieren atención”.



**Josue Ojeda**  
Principal CEO  
Restructurate

Josue Ojeda, principal CEO de Restructurate coincide en el avance que ha tenido la logística nacional en los últimos años, situación que -a su juicio- continuará, de la mano de “la incorporación de la tecnología y la digitalización que se han convertido en un elemento central del manejo de flujos, procesos e información que permite optimizar la cadena”.

A juicio de Ojeda, los cambios en la logística en Chile “reflejan la búsqueda de mayor eficiencia, competitividad y sostenibilidad en la gestión de la cadena de suministro. La digitalización, la mejora de la infraestructura, el desarrollo de centros logísticos y la colaboración entre los actores son claves que indican que la región está preparada”.

## TAREAS PENDIENTES

No obstante, a pesar de lo avanzado, los desafíos de la logística chilena no son pocos. La masificación de incorporación de tecnologías, la estandarización de ciertas etapas logísticas que agilicen los procesos

son algunos de ellos. Por su parte, el líder de Supply Chain en Deloitte apunta a la presión que existe por la trazabilidad digital y el aumento de la eficiencia dentro de la cadena como algunos de los desafíos. También, la sostenibilidad y el impacto ambiental, como la reducción de emisiones o la optimización de rutas, es -según Ortega- una mirada en la que aún está al debe el sector logístico chileno.

Un factor no menor, a juicio de Erika Bustos es el desafío de la diversificación de los modos de transportes, ya que “en gran medida la logística en Chile depende en exceso del transporte por carretera. Además, es necesario mejorar la última milla, especialmente, en áreas remotas o de difícil acceso, considerando los desafíos que implica la geografía del país”.

Adicionalmente, la ejecutiva enfatiza en que hoy el sector logístico se enfrenta a la importante tarea de “optimizar sus procesos, disminuir los tiempos de espera (lead time) y reducir los costos operativos. Esto implica lograr una gestión eficiente de los recursos, permitiendo así mantener y operar con eficacia en un entorno logístico en constante cambio”.

Con una mirada más global y considerando aspectos públicos, el Principal CEO de Restructurate reconoce entre los desafíos de la industria, “la fragmentación geográfica, las complejidades de los trámites aduaneros, la colaboración público-privada, las mejoras en infraestructura que aunque se tiene grandes avances no contar con una red ferroviaria que cubra todo el país es una desventaja, entre otros aspectos, sin embargo el desafío más importante se encuentra en la capacitación y formación de talento”.

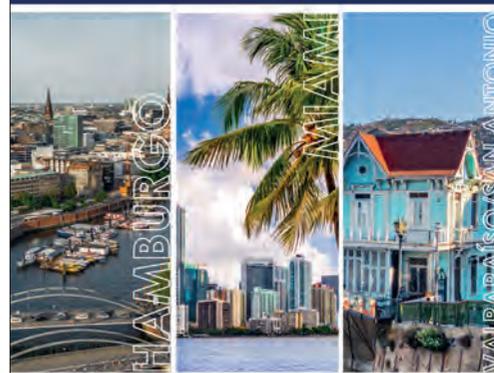
## IMPULSO A LA CHILENA

Potenciar la logística en Chile es quizás uno de los principales deseos de los actores de la industria y de autoridades estatales. Los beneficios que una cadena de suministro bien aceiteada tiene para el



# ¿Vas a IMPORTAR o EXPORTAR?

## Confía en nuestra expertiz excepcional



- ↪ FCL /LCL marítimas
- ↪ Consolidados aéreos
- ↪ B2B aéreas y terrestres
- ↪ Seguro de transporte
- ↪ Logística de 3PL
- ↪ Embarques especiales
- ↪ Atención personalizada
- ↪ Respaldo del grupo alemán EMO-TRANS GmbH desde 1965



Iquique - Antofagasta - Santiago - Talca

[www.emotrans-global.com](http://www.emotrans-global.com)



@emotranschile

desarrollo y la economía a nivel país son indiscutibles y por eso, todos están en busca de acciones, mecanismos, procesos y mejoras que permitan potenciar el funcionamiento de la logística chilena.

En cuanto a las acciones, Bustos destaca algunas que contribuirían a potenciar la industria, fortaleciendo su competitividad y mejorando la eficiencia: “mejorar y expandir la infraestructura logística, incluyendo puertos, carreteras y ferrocarriles con el objetivo de facilitar el movimiento de mercadería y reducir los tiempos de espera, fomentar la inversión en tecnología, estimular la innovación y la digitalización mediante el apoyo en startups y la implementación de soluciones disruptivas que optimicen los procesos logísticos y generen eficiencia y ahorro de costos, promover el desarrollo de proyectos y políticas entre el sector público y privado, impulsar la internacionalización de la industria logística chilena y, por último, invertir en formación y capacitación de profesionales en logística”.

A este respecto, Daniel Ortega comenta que las medidas para empujar el desarrollo del sector serían: “que las empresas cuenten con una adecuada visualización end-to-end de la cadena es clave y para eso existen tecnologías que hay que seguir expandiendo en Chile como IOT e Inteligencia Artificial. También es importante potenciar la implementación de Torres de Control, las cuales mediante el uso de datos históricos y en tiempo real permiten generar alertas predictivas que ayudan a la toma de decisiones analíticas y operativas.

Una de las tareas pendientes y que puede marcar diferencias es que las empresas logren un equilibrio entre eficiencia, resiliencia y agilidad. Con esto nos referimos a contar con una operación logística que logre compatibilizar el deseo de reducir costos de inventario, manteniendo altos niveles de servicio, con una que reduzca los riesgos de quiebre de stock y que a la vez permitan innovaciones que proporcionan mayor flexibilidad en la operación logística.

Para Erika, en tanto, es necesario que la industria siga trabajando en la adaptabilidad, “dado que nos encontramos en un entorno en constante cambio”. Además, llamó a estar atentos a las nuevas tecnologías que surgen en el mercado y aprovecharlas en beneficio de nuestra industria.

Ambos ejecutivos coinciden en la necesidad de seguir adaptando prácticas más responsables en términos de Sostenibilidad y Medioambiente. Además, el sector debe aprender a trabajar de manera colaborativa y cooperativa con todos los actores involucrados en la cadena de suministro, reconociendo que la colaboración es fundamental para lograr un funcionamiento más eficiente y efectivo.

“Una colaboración más estrecha entre las empresas y sus proveedores permitiría contar con una mayor transparencia a través de la cadena de suministro, permitiendo actuar de forma más coordinada. La colaboración además brindaría un intercambio de información que permitiría alinear los intereses de los clientes con la oferta de la empresa”, asegura Daniel Ortega de Deloitte.

En tanto, Josue Ojeda asegura que la industria seguirá innovando, porque es factible seguir encontrando oportunidades de mejora en la resiliencia ante las crisis para poder adaptarnos más rápido a los imprevistos. Pero el aspecto más relevante es conocer de personas; ya que somos personas comunicándonos, vendiendo, entregando y satisfaciendo a otras personas, por lo que considero que esto es lo más importante para aprender como industria”.

Finalmente, Erika nos define lo que a su juicio sería el escenario óptimo de la logística chilena. “El escenario óptimo sería aquel en el que se logra una cadena de suministro altamente eficiente, basada en la innovación, sostenible y bien conectada”. ■



TERMINA DE LEER ARTÍCULO:  
www.revistalogistec.com  
Sección: EMPRESAS/PUNTO DE VISTA

## LO APRENDIDO Y EL FUTURO

Si bien no se puede predecir el futuro con certeza, algo se puede vislumbrar, quedando así en evidencia lo aprendido y lo que queda por avanzar, apuntando a lo que serán los próximos cambios en la cadena de suministro.

**Inteligencia Artificial (IA) y Machine Learning (ML):** La IA y el ML continuarán desempeñando un papel crucial en la cadena de suministro. Estas tecnologías permiten la automatización de tareas repetitivas, la optimización de la planificación y la toma de decisiones basada en datos en tiempo real. Además, la IA y el ML pueden ayudar en la detección temprana de problemas, la gestión de riesgos y la identificación de patrones y oportunidades de mejora.

**Blockchain:** La tecnología blockchain tiene el potencial de transformar la transparencia y la trazabilidad en la cadena de suministro. Al permitir el registro seguro y descentralizado de transacciones, se puede mejorar la confianza y la autenticidad de la información en toda la cadena. Esto es especialmente relevante para la trazabilidad de productos, la gestión de contratos y pagos, así como para la prevención de fraudes y falsificaciones.

**Internet de las Cosas (IoT):** El IoT seguirá creciendo en importancia en la cadena de suministro, con la interconexión de dispositivos y sensores en tiempo real. Esto permitirá la monitorización continua de las condiciones de almacenamiento y transporte, la gestión eficiente de inventarios y la optimización de rutas y tiempos de entrega. Además, el IoT facilitará la recopilación de datos valiosos para el análisis y la toma de decisiones basadas en información precisa.

**Sostenibilidad y economía circular:** La sostenibilidad seguirá siendo una preocupación central en la cadena de suministro. Las empresas se esforzaron por reducir su huella ambiental, adoptando prácticas de fabricación y logística más sostenibles, así como enfocándose en la economía circular y el reciclaje. Además, es probable que los consumidores demanden cada vez más productos eco-friendly y transparentes en términos de impacto ambiental.

**Personalización y experiencia del cliente:** Con la creciente demanda de productos personalizados y la competencia en la experiencia del cliente, las empresas deberán adaptar sus cadenas de suministro para cumplir con estas expectativas. La capacidad de ofrecer productos y servicios personalizados en tiempos de entrega rápidos se convertirá en un diferenciador clave en el mercado. La tecnología desempeñará un papel fundamental en la agilidad y la flexibilidad necesarias para lograr esta personalización.



MÁS DE 40 AÑOS  
DE TRAYECTORIA EN LA REGIÓN

SOLUCIONES LOGÍSTICAS A MEDIDA  
en todos los procesos de la cadena de  
abastecimiento.



TRANSPORTE



DISTRIBUCIÓN



WAREHOUSE



SERVICIOS  
ESPECIALES



[WWW.CALYCOCHILE.CL](http://WWW.CALYCOCHILE.CL)



# PROYECTO A TU MEDIDA: EL POSICIONAMIENTO DE UN MODELO QUE APUNTA A LA EFICIENCIA Y MIRA AL CRECIMIENTO

10

*Tomar la decisión de crecer, implementar tecnologías o cambiar de espacio físico donde operar es una de las apuestas más importantes para una compañía. El nivel de inversión y los cambios operacionales que eso significa abren un abanico de posibilidades, en términos operativos y de servicio; y a su vez son un reto para las empresas de bodegaje, quienes deben saber leer los nuevos requerimientos de los clientes.*



**A**l enfrentarse a la decisión de cambio de CD las preguntas que más rondan son: ¿Cuál debe ser el nuevo modelo de nuestro Centro? ¿Qué se requiere para operar eficientemente? ¿Qué oportunidades de crecimiento nos abre un nuevo CD? ¿Cuál es la capacidad financiera para asumir este proyecto? o ¿Cuánto será la inversión? Una vez tomada la decisión de cambio, el primer gran paso es el diseño de este nuevo proyecto, el cual se enfoca en responder a las necesidades específicas de la empresa en cuanto al almacenamiento y su logística.

Aquí surge el desarrollo de proyectos a medida en el ámbito del bodegaje que es una tendencia en crecimiento que busca satisfacer las necesidades, generalmente, de grandes compañías que busca concentrar su operación logística o crecer de la mano de un nuevo CD.

Esta modalidad se centra en diseñar y construir instalaciones de almacenamiento, personalizadas y adaptadas a las demandas particulares de cada empresa que van desde el tamaño, layout, las tecnologías que se suman y el tipo de almacenamiento; todos estos factores se cruzan con el tipo de operación, el nivel de servicio, el tipo de productos almacenados y la estrategia de futuro y crecimiento que tengan.

Las necesidades de las empresas han cambiado. Las compañías han profesionalizado su logística, en los últimos años, asumiendo un rol clave en el éxito de las empresas, lo que le da una tremenda sensibilidad e importancia a estos proyectos. Un mal diseño es fatal para el desarrollo operacional de la empresa, lo que hace fundamental considerar algunos aspectos claves en el desarrollo de proyectos a medida en bodegaje.

**1 ANÁLISIS DE NECESIDADES:** El primer paso en el desarrollo de un proyecto a medida es realizar un análisis exhaustivo de las necesidades y requisitos específicos de la empresa. Esto implica considerar factores como el tipo

de productos a almacenar, el volumen de inventario, los requisitos de manipulación y distribución, las condiciones especiales de almacenamiento (por ejemplo, temperatura controlada) y las regulaciones aplicables.

**2 DISEÑO PERSONALIZADO:** Una vez que se han identificado las necesidades se procede al diseño personalizado de la instalación de almacenamiento. Esto implica la creación de un diseño eficiente y optimizado que considere aspectos como el tamaño y la distribución de la bodega, los sistemas de estanterías y almacenamiento, los sistemas de manipulación de materiales (como grúas o montacargas) y la integración de tecnologías de vanguardia.

**3 IMPLEMENTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN:** después de finalizar el diseño, se pasa a la etapa de implementación y construcción de la instalación. Esto implica la selección de los materiales adecuados, la contratación de proveedores y contratistas especializados y el seguimiento del proceso de construcción para garantizar que se cumplan los estándares de calidad y seguridad.

**4 INTEGRACIÓN DE TECNOLOGÍAS:** los proyectos a medida en bodegaje suelen incluir la implementación de tecnologías avanzadas para mejorar la eficiencia y la precisión en las operaciones. Esto puede incluir sistemas de gestión de almacenes (WMS), automatización de procesos, seguimiento en tiempo real mediante el uso de sensores y dispositivos IoT, y sistemas de información integrados para la gestión y el control de inventarios.

**5 FLEXIBILIDAD Y ESCALABILIDAD:** un aspecto importante de los proyectos a medida en bodegaje es la capacidad de adaptarse a los cambios futuros y permitir la escalabilidad de la instalación. Esto implica diseñar la infraestructura y los sistemas de manera flexible, de modo que puedan ajustarse y crecer a medida que la empresa evoluciona y se expande.

## MÁS QUE UN ACTIVO

Esta modalidad tiene sus ventajas y una de ellas va más allá de lo operativo y tiene su componente en lo comercial, ya que -según Carlos Figueroa, gerente general de Central Bodegas- las empresas se quedan con los BTS en modalidad arriendo, lo que les evita realizar movimientos de capital, el cual pueden utilizar para otros fines.

Otra de las ventajas de este modelo de construcción es el tecnicismo de su diseño, la profesionalización de las empresas del sector y la especialización de los proyectos. "Muchas empresas no disponen de un área de proyectos, por lo que trabajar de la mano con un especialista les ahorra personal y acorta los tiempos de salida al mercado. Para nosotros, los desarrolladores, tenemos la ventaja de tener un buen arrendatario en un contrato a largo plazo".



**Fernando Arancibia**  
Gerente Comercial  
Bodenor Flexcenter

Para Fernando Arancibia, gerente comercial de Bodenor Flexcenter, en los últimos años el desarrollo de condominio se ha cruzado con la modalidad BTS más tradicional que apuntaba a construcciones aisladas con requerimientos muy especiales. "Hoy los condominio cuentan con las bondades, en términos de construcción y diseños, para responder a las necesidades específicas de algunas empresas y tiene además las ventajas propias de un sistema de condominio".

Así, las ventajas de este modelo se han transformado en la mejor carta de presentación, transformando a los BTS en una alternativa viable ante la escasez de oferta de bodegas tradicionales en los últimos años. Para Arancibia, el éxito de su modelo de construcción está en "la internalización de los requerimientos de

los clientes y también de sus necesidades futuras. Tratamos de adaptarnos para dar respuestas".

## ADAPTABLE A LO INCIERTO

Una de las premisas ya establecidas, a nivel global, es lo impredecibles que son los mercados y los efectos que esto puede tener en las rutinas logísticas y operacionales. La incertidumbre se ha vuelto una constante en el mundo y las empresas deben saber navegar en aguas turbulentas.

En este sentido, los modelos de bodegas Built to Suit han debido adaptarse a esta contingencia, dejando cierta holgura de crecimiento. "Sin embargo, las empresas que se embarcan en un BTS deben tener muy claro lo que están buscando. De lo contrario, este proyecto puede ser una camisa de fuerza, en vez de una solución a sus problemas de almacenaje y logística actuales", advierte el ejecutivo de Central Bodegas, reflejando en sus palabras lo que ha sido el principal desafío de estos modelos: su mirada de futuro y crecimiento de los clientes.

**"Respecto a las bodegas hay algunos que tienen requerimientos más específicos (alturas, tipo de andenes y cantidad, materialidad, etc.) y otros algo más estándar. Donde hay alta dispersión es en los m2 de servicios adicionales, llamase oficinas, casinos, áreas de esparcimiento, etc."**

Y ante la necesidad constante de adaptación, los desarrolladores de bodegas y CD han debido ampliar su mirada en términos constructivos para satisfacer las variadas necesidades operacionales de los clientes.

"Respecto a las bodegas hay algunos que tienen requerimientos más específicos (alturas, tipo de andenes y cantidad, materialidad, etc.) y otros algo más estándar. Donde hay alta dispersión es en los m2 de servicios adicionales, llamase oficinas, casinos, áreas de esparcimiento, etc.", detalla Carlos Figueroa.

En este sentido, el gerente comercial de Bodenor Flexcenter asegura que los

clientes actualmente buscan "espacios de bodega adaptables a sus operaciones y procesos, y además grandes patios de manejo. Es ante estos requerimientos que uno como compañía va adaptándose, a través de la flexibilidad de las soluciones diseñadas".



**Carlos Figueroa**  
Gerente General  
Central Bodegas

Y dada la importancia que los Centros de Distribuciones o Bodegas tienen en el diseño operacional y, por tanto, en el éxito de las empresas en términos logísticos, un buen diseño es fundamental para la productividad y eficiencia de las empresas.

"Muchas veces ocurre que los BTS suelen concentrar la operación de varios centros actuales de la empresa, lo que ya lleva mejoras de eficiencia de costo y de escala.

A su vez, el hecho de hacer algo a la medida debería mejorar la productividad y los tiempos de respuesta, pero ojo que tam-

bién puede quitar flexibilidad", advierte Figueroa.

Un factor no menor es el que destaca Arancibia, ya que para una operación eficiente y exitosa se debe considerar el factor "seguridad" que en la modalidad de condominio se refuerza. "El tema seguridad es un tema hiper relevante hoy para las empresas. Ya no hay una distinción de productos de lujos, sino que todos son importante.

Todas las empresas buscan un nivel óptimo de seguridad, sin importante si son productos de tecnología, vestuario u otros", añade el ejecutivo. ■

Con todo, este modelo ha sabido ganar un espacio en el mercado nacional, transformándose en importantes proyectos y casos de éxitos para sus desarrolladores. Sin embargo, Arancibia reconoce que actualmente "las decisiones de los clientes ante la construcción de nuevos CD están siendo más difíciles; pero las necesidades de crecimiento se mantienen y eso es positivo".

**Los centros de distribución a la medida son espacios que buscan responder a las características operativas de cada empresa, impactando positivamente su cadena de suministro. Este modelo de negocio se concreta, tal como enfatizaron los ejecutivos consultados, bajo la premisa de que cada operación es única.**

El desarrollo de proyectos a medida ofrece a las empresas la oportunidad de optimizar sus operaciones logísticas, maximizar la eficiencia y la rentabilidad, y adaptarse a las necesidades cambiantes del mercado. En resumen, los proyectos a la medida en almacenamiento permiten a las empresas contar con instalaciones personaliza-

das y adaptadas a sus necesidades específicas que configuran un diseño robusto para enfrentar los desafíos logísticos con eficiencia y marcar pautas en un mundo comercial globalizado y constantemente desafiado. Los centros de distribución a la medida son espacios que buscan responder a las características operativas de cada empresa, impactando positivamente su cadena de suministro. Este modelo de

negocio se concreta, tal como enfatizaron los ejecutivos consultados, bajo la premisa de que cada operación es única.

Saber identificar y leer correctamente las necesidades logísticas de las compañías es el primer paso para el éxito de estos proyectos. Error, tal como señaló Figueroa,

puede significar un dolor de cabeza para las empresas. Tener claro el nivel de servicio deseado, permite avanzar con claridad en la búsqueda de alternativas que vayan en línea con lo que se quiere hacer y en cómo se quiere responder a los clientes.

Finalmente, un centro de distribución a la medida representa una oportunidad invaluable para mejorar la eficiencia y competitividad de las empresas en el entorno logístico actual, pues les brinda una mayor capacidad operativa, una mejor gestión de inventario y una mayor capacidad para satisfacer las demandas cambiantes del mercado.

Así las empresas pueden obtener una ventaja competitiva al proporcionar un servicio de logística ágil y eficiente que cumpla con sus requisitos específicos y se mantenga a la vanguardia de un mercado en constante evolución. ■



Almacenaje | Automatización | Complementos |



ALMACENAJE



AUTOMATIZACIÓN



COMPLEMENTOS



Revisa Aquí  
Cómo Funciona  
Pallet Runner



[www.mindugar.cl](http://www.mindugar.cl)

# "DENSIFICA LA CAPACIDAD DE TU BODEGA Y AUMENTA TU ESPACIO DE ALMACENAJE"

Sistema de almacenaje dinámico por Carros satélite. Esta solución de almacenaje lleva a la empresa a obtener una ventaja competitiva importante ante su competencia, disminuyendo costos de manutención, menor cantidad de operarios, disminución de mermas, menos maquinaria de trabajo y optimización de espacios.

[ventas@mindugar.cl](mailto:ventas@mindugar.cl) ☎ +56 (2) 2870 7400 🔗 #mindugar

# ¡ATENCIÓN! 4 ERRORES COMUNES EN LA GESTIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO



**Los errores son parte del aprendizaje y del día a día de la industria logística. Sin embargo, siempre es positivo tener en cuenta cuáles son las principales problemáticas para estar atentos y preparados. Una logística sin errores es quizás una utopía, pero siempre -en busca de la eficiencia- es bueno conocer los dolores de cada operación. ¿Tú cometes estos errores?**

**S**i les preguntamos a los profesionales de la industria logística, cuál es la principal tarea en su trabajo, muchos responderán que “la solución de problemas” es una de las acciones más recurrentes en el día a día de la logística.

Y es que la gestión de la cadena de suministro está marcada por la incertidumbre, por la sorpresa, por la rapidez de sus

acciones y por los conocidos “incendio” (aquellos problemas que afectan la operación y que aparecen inesperadamente).

Estar preparado es la clave de un profesional logístico. ¿pero cómo enfrentar esta situación? En este escenario es de vital importancia el conocimiento. Saber qué puede suceder, tener estrategias de contingencias claras y definidas, reconocer los dolores operacionales con honestidad

y saber dónde están las desventajas de tu operación pueden ser fundamentales para avanzar en la mejora de la operación y a su vez en la disminución de errores.

Estos errores duelen cuando afectan negativamente la eficiencia y la rentabilidad de las operaciones logísticas, más aún en tiempos complejos como los actuales, donde la logística ha asumido un rol fundamental, transformándose en una ventaja competitiva en cuanto al éxito de las compañías.

En términos generales las principales problemáticas operacionales y aquellos aspectos que las empresas deben evitar son: falta de planificación adecuada, ineficiente gestión de inventario, problemas en la distribución, falta de comunicación y la falta de análisis de datos.

**FALTA DE PLANIFICACIÓN ADECUADA:** Uno de los errores más comunes en logística es la falta de una planificación adecuada. Esto incluye la planificación de la demanda, la programación de rutas de entrega, la gestión de inventario y la coordinación de los recursos necesarios. La falta de una planificación sólida puede llevar a retrasos en la entrega, falta de productos en stock y altos costos operativos.

**INEFICIENTE GESTIÓN DE INVENTARIO:** La gestión de inventario es clave en la logística, y los errores en este aspecto pueden ser costosos. Algunas empresas cometen el error de tener un inventario excesivo, lo que puede resultar en altos costos de almacenamiento y obsolescencia. Por otro lado, tener un inventario insuficiente puede llevar a la falta de productos cuando se necesitan, lo que afecta la satisfacción del cliente. La implementación de un sistema de gestión de inventario efectivo y el uso de tecnología de seguimiento pueden ayudar a evitar este error.

**PROBLEMAS DE TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN:** La gestión del transporte es otro aspecto crítico en la logística. Los errores en esta área pueden incluir la selección de proveedores de transporte



# ¡Automatiza tu bodega con Caltronics!

Somos líderes en soluciones de automatización para optimizar tu negocio.

Aumenta la eficiencia, reduce costos y maximiza tus ganancias con nuestras innovadoras tecnologías.

¡Descubre cómo Caltronics puede transformar tu bodega hoy mismo!

Contáctanos para una demostración gratuita.



inadecuados, falta de coordinación en la programación de rutas, retrasos en la entrega y problemas de seguimiento de envíos. Estos errores pueden causar retrasos en la entrega de productos, insatisfacción del cliente y altos costos de transporte. Es esencial establecer relaciones sólidas con proveedores de transporte confiables, utilizar herramientas de seguimiento y monitoreo y tener planes de contingencia en caso de contratiempos.

**FALTA DE COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN:** La logística implica la colaboración entre diferentes partes, incluidos proveedores, transportistas, clientes y equipos internos. La falta de comunicación efectiva y colaboración puede generar errores en la cadena de suministro. La información incorrecta o incompleta, la falta de visibilidad en los procesos y la falta de coordinación entre los diferentes actores pueden llevar a retrasos, errores en los pedidos y problemas en la entrega. Es fundamental establecer canales de comunicación claros y utilizar herramientas tecnológicas que permitan compartir información en tiempo real.

**FALTA DE MONITOREO Y ANÁLISIS DE DATOS:** La logística genera una gran cantidad de datos, y no aprovechar esta información puede ser un error costoso. El monitoreo y análisis de datos pueden proporcionar insights valiosos sobre el desempeño de la cadena de suministro, identificar áreas de mejora y tomar decisiones basadas en datos. La falta de seguimiento y análisis de datos puede resultar en ineficiencias persistentes y oportunidades perdidas para optimizar las operaciones logísticas.

## ¿QUÉ PASA EN CHILE?

En esta oportunidad buscamos sacar a la luz 4 errores comunes en la logística nacional, a través de los comentarios y desarrollo de importantes ejecutivos y líderes del sector, quienes además son parte del programa de conferencia de e-Logistics Day 2023.

### ANDREA MELÉNDEZ: GASTOS CLAROS CONSERVAN LA RENTABILIDAD

El gasto logístico es un componente fundamental en cualquier empresa que maneje una cadena de suministro. Sin embargo, Andrea Meléndez, demand planning & supply chain manager, advierte que es bastante común encontrar organizaciones que subestiman o sencillamente no consideran de manera adecuada los costos asociados a supply chain.



**Andrea Meléndez Flores**  
Demand Planning & Supply Chain Manager / Fulfillment / eCommerce / QuickCommerce / Dark Store / Retail / B2B / B2C en LOMI Chile

“Este error puede tener un impacto preponderante en la rentabilidad y eficiencia operativa de una empresa”, afirma la ejecutiva. En esta línea, Andrea asegura además que uno de los principales problemas surge cuando las empresas no evalúan correctamente los gastos logísticos en la planificación y presupuesto de sus operaciones.

“Esto puede conducir a estimaciones erróneas de costos, resultando en un desequilibrio en los recursos disponibles y puede llevar a retrasos en las entregas, falta de inventario o incluso pérdida de clientes. He visto en muchas ocasiones que gran parte del gasto logístico se descontrola ante la necesidad de hacer lo que el cliente pide, sin evaluar primero si la empresa puede responder sin sacrificar rentabilidad”, comenta.

**Es importante establecer alianzas estratégicas con proveedores logísticos confiables y eficientes, con tal de ayudar a reducir los costos y mejorar la eficiencia en el transporte, almacenamiento y distribución de productos.**

Para solucionar este error, Andrea, plantea que es clave que las empresas realicen un análisis exhaustivo de los costos logísticos, involucrados en cada etapa de su cadena de suministro. “Lo anterior im-

plica considerar los gastos de almacenamiento, transporte, embalaje, gestión de inventario y cualquier otro gasto oculto asociado”, detalla. Además, añade la importancia de establecer alianzas estratégicas con proveedores logísticos confiables y eficientes, con tal de ayudar a reducir los costos y mejorar la eficiencia en el transporte, almacenamiento y distribución de productos.

### VJERA GUZMÁN: SEGURIDAD, UNA MIRADA OBLIGADA

Trabajar en un entorno seguro es siempre vital y cuando esa idea la trasladamos a la logística y sus diferentes procesos se hace fundamental tenerla en cuenta para una cadena de suministro efectiva y exitosa.

Contar con una mirada de seguridad operacional clara se torna importante, ya que puede ser vista y leída como una señal del reconocimiento y valor que se le da a los procesos logísticos, teniendo en cuenta que un problema o una dificultad en algunas de las etapas puede afectar gravemente la imagen de las empresas, poniendo incluso en riesgo su funcionamiento.



**Vjera Guzmán Medic**  
Supply Chain Manager | Gerente de Cadena de Suministro | Logistic Manager | S&OP | Supply Chain Transformation | Procurement en CMPC

Así queda en evidencia la importancia de una logística segura. En este sentido, Vjera Guzmán, Supply Chain Manager, asegura que uno de los principales errores a

nivel de industria es subestimar el rol de la logística. “Se subestiman los procesos, las operaciones y también todo lo que tiene que ver con el transporte”, asegura la ejecutiva. No darles a los procesos la dimen-

sión que tienen abre un mundo de riesgos que de no ser controlados afectarán el funcionamiento de las empresas y con las consecuencias que eso tiene en términos de imagen y comercial. Es por esto por lo que Vjera apunta a los factores que ayudan a enfrentar esta situación.

“Para enfrentar esto se requiere ir profesionalizando los equipos de trabajo y mejorando los estándares de seguridad, por ejemplo, en el transporte”, comenta la ejecutiva, recalcando así el valor de una actividad segura.

Los errores en términos logísticos suceden y seguirán sucediendo, por lo tanto, Vjera Guzmán, aconseja iniciar el camino de la digitalización de la operación como un factor que sale en ayuda de la gestión de la cadena de suministro, aportando además seguridad a los procesos.

“Si bien, en todos los procesos tenemos riesgos operacionales comunes, también tenemos riesgos de seguridad y eso aún no se valora como un factor decisivo y que puede marcar el actuar de las empresas. Se debe seguir trabajando para definir, finalmente, a nivel de sector cómo se debe hacer una operación más segura end to end”, enfatiza.

#### **DANIELA PALMA: FALTA A INNOVACIÓN**

La falta de innovación es una problemática para todas las industrias y la logística no es la excepción. A este respecto, Daniela Palma, gerente de Planificación y Supply Chain The Wild Foods, asegura que esta carencia de innovación, sumado a la poca disponibilidad de productos locales dificultan la operación de las compañías.



**Daniela Palma Alarcón**  
Operaciones | Contingencia  
| Supply Chain | S&OP |  
Logística | Demand Planning  
| Experiencia de Clientes  
en The Wild Foods

La falta de soluciones ralentiza en muchas ocasiones la logística, la cual ya es tre-

mendamente exigida y demandada. “Tener que recurrir a la compra internacional de commodities, porque no están disponibles de origen local, impacta los lead times ideales para la reposición de stock, y además nos quita el valor de la elección de productos locales que es importante no sólo para los consumidores, sino que también para las empresas que buscamos apoyar el crecimiento de nuestra economía”, advierte Daniela.

La ejecutiva reconoce además otro efecto que genera este escenario y que tiene cada vez más importancia, dada las exigencias de los mercados y también de los consumidores: La huella de carbono.

Tener que recurrir a mercados externos impacta la huella de carbono, lo que va en contradicción con la mirada medioambiental y el compromiso de la industria logística por la sustentabilidad y sostenibilidad de un sector en desarrollo. Respecto a esto, “también nos pasa que muy pocos proveedores logísticos y de almacenamiento tienen una correcta medición de su impacto medioambiental, lo que nos hace tener que subvencionar este déficit con equipos internos que monitoreen la gestión externa, como si fuera un interés sólo de nuestra empresa y no un objetivo de la industria por el bien del planeta”, añade la ejecutiva.

#### **FELIPE CÁCERES: CAMBIO EN LA MIRADA**

Si de analizar errores se trata, Felipe Cáceres, Director de Operación y Logística de Ab Inbev, apunta al mundo B2B y asegura que muchas veces “se toman decisiones de eficiencia, costos e incluso sobre nivel de servicio con una visión de adentro para afuera”, afirma Felipe.

A reglón seguido, el ejecutivo comenta que “muchas veces creemos que esas decisiones son correctas y nos conducen a mejorar el nivel de servicio o al menos equilibrarlo más con los objetivos de eficiencia y costos. Cuando implementamos esas decisiones muchas veces nos damos cuenta de que la situación no cambió tan-

to respecto al estatus anterior o cambió en uno de los aspectos, pero no generó un mejor balance”, detalla el ejecutivo.

¿Y cómo podemos enfrentar esa solución? “Las decisiones tienen que tomarse considerando qué valoran nuestros clientes, qué es importante para ellos y qué podemos hacer para cumplir con sus expectativas sin comprometer nuestros objetivos internos”, comenta el profesional de supply chain.



**Felipe Cáceres Ortega**  
Supply Chain Management  
Senior Executive | Engineer  
| Director of Logistics &  
Operations en Anheuser-  
Busch InBev

“Debemos tener una visión de afuera para adentro, pero buscando oportunidades para dar al cliente lo que más valore. Además, hay que optimizar lo que no genera tanto valor y avanzar en lo que puede tener impacto en nuestra eficiencia y costo interno”.

Claro está lo fundamental que es una logística eficiente para el éxito de cualquier empresa y evitar errores en este campo puede entonces marcar la diferencia entre el fracaso y el éxito. Al prestar atención a los errores comunes, como la falta de planificación adecuada, el análisis de los procesos, la carencia de profesionalización de los equipos, etc. las empresas pueden mejorar su desempeño logístico y obtener una ventaja competitiva en el mercado.

Los errores probablemente, considerando la magnitud de la logística y sus procesos, continuarán. Por lo tanto, asoma como fundamental para el éxito de las compañías mantener una constante evaluación de sus procesos y acciones en virtud de encontrar los errores e identificar las posibilidades de mejora. En esta práctica contar con los profesionales adecuados es vital. Así, la invitación que realizan los ejecutivos consultados a la industria es a analizar la operación y sincerar los errores que se comenten, pues sólo así se podrán mejorar. ■

**E**l cambio puede ser bueno, pero el cambio constante puede ser desalentador”, la frase precedente, que abre el análisis del “Retail Industry Outlook 2023”, publicado por la prestigiosa consultora Deloitte; nos pone en perspectiva de la realidad que atraviesa la industria del retail a nivel global, un escenario de alta volatilidad económica, en el cual sólo un tercio de los ejecutivos del sector -entrevistados por la consultora- confían en mantener o mejorar los márgenes de ganancia, en lo que se espera que sean tiempos turbulentos.

Según se explicita en el reporte, “casi todos los ejecutivos del retail (participantes en la medición) esperan que la inflación presione sus márgenes de ganancia. Además, como resultado de las crecientes preocupaciones financieras, también se predicen tiempos difíciles para los consumidores y casi todos anticipan una disminución del consumo en 2023”.

A nivel nacional, las cifras publicadas por el Departamento de Estudios de la Cámara Nacional del Comercio (CNC) avalan las predicciones de los expertos internacionales para el sector minorista. En esta línea, según informó la entidad gremial, “las ventas presenciales del retail de la Región Metropolitana marcaron en abril una baja de 12,4% real anual, cerrando los cuatro primeros meses de 2023 con una baja real de 13,6%.

18

En lo referido a las ventas online, desde la CNC indicaron que, durante el primer trimestre de 2023, se registró una caída anual de 32,9%, “esta cifra es mayor a la baja del último cuarto de 2022 (-27,2%), en línea con una desaceleración en el consumo”, indicó el reporte.

En un análisis adjunto a la presentación de los datos, la gerente de Estudios de la CNC, Bernardita Silva, sostuvo que “las ventas presenciales del retail en la RM vuelven a caer en abril y, si bien continúa influyendo en parte una alta base de comparación, dado que en 2022 se alcanzaron altos niveles de venta por la liquidez

## SOBRESTOCK, MENOS IMPORTACIONES Y MENOS CONSUMO: CLAVES QUE OBLIGAN AL RETAIL A REPENSAR SU GESTIÓN DE INVENTARIOS



**Considerando el actual escenario de menos consumo y el lógico decrecimiento de las importaciones del retail, debido a los altos niveles de inventario que se registran, resulta interesante abordar algunas estrategias que los retailers podrían implementar a fin de optimizar sus niveles de inventarios en momentos de alta volatilidad.**

existente, se puede ver que la desaceleración va más allá, con hogares que están enfrentando una alta carga financiera a mayores tasas, junto a la caída de su poder adquisitivo, dado la mayor inflación

y un mercado laboral que se deteriora. Todo esto está afectando fuertemente las decisiones de consumo, sobre todo de aquellos bienes que no son de primera necesidad como los durables, donde el

EN BODENOR FLEXCENTER ACOMPAÑAMOS A NUESTRO CLIENTE PUMA EN SU CRECIMIENTO, CON UN CENTRO DE DISTRIBUCIÓN DE ÚLTIMA GENERACIÓN EN EL NUEVO PARQUE LOGÍSTICO LOS ALERCES.



**Fernando Arancibia**  
Gerente Comercial  
Bodenor Flexcenter

**Anibal Castro**  
Gerente Manager  
Chile & Perú Puma

**Luciano Oga**  
Head of SCM & Logistics  
Chile & Perú Puma

**Fernando Ureta**  
Gerente General  
Bodenor Flexcenter



Seguridad



Flexibilidad



Servicios



Conectividad



Innovación



Soporte

📍 Av. Boulevard Poniente N°1313, Enea Poniente, Pudahuel, Santiago.

☎ + 56 22530 8000 ✉ contacto@bodenorflexcenter.cl

[WWW.BODENORFLEXCENTER.CL](http://WWW.BODENORFLEXCENTER.CL)



consumo de estos experimentó una fuerte baja de 28,8% según los últimos datos del Banco Central", agregó.

## ¿Y QUÉ PASA CON LOS INVENTARIOS?

De acuerdo con lo indicado por la CNC, a fines de mayo, el volumen de importaciones del retail marcó una caída del 41,3% anual durante el primer trimestre del 2023, siendo la mayor baja en la historia del indicador de bienes que involucra las principales categorías del retail: Vestuario, Calzado, Línea Blanca, Electrodomésticos y Electrónica.

En cuanto al volumen de importaciones de bienes durables, durante el primer trimestre de este año, continúan registrándose fuertes caídas anuales, en línea con las bajas en las ventas. Al igual que en los períodos anteriores, Electrodomésticos es la categoría que más cae al comparar con igual período de 2022 con una baja anual de 77,3% anual y una caída marginal de 0,7% trimestral en el volumen importado durante el primer trimestre de este año.

Por su parte, Electrónica marcó una baja de 29,1% anual y un alza de 11% al comparar con el último trimestre del año pasado, tras cinco períodos de bajas trimestrales. Finalmente, Línea Blanca marcó un

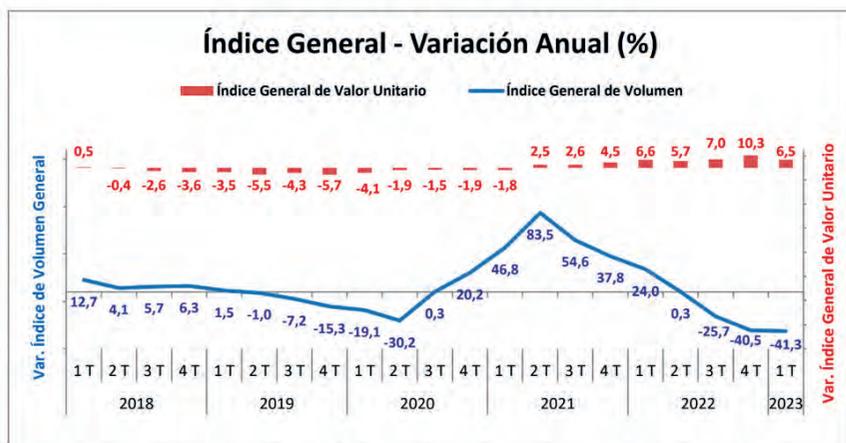
todo, en el consumo de bienes durables. Esto, junto a históricos niveles de inventarios alcanzados más la actual desaceleración del consumo, que se espera continúe durante este 2023, ha repercutido fuertemente en las importaciones del sector, dando cuenta de la mayor baja en la historia del indicador".

Paralelamente, indicaron desde CNC que los precios internacionales acumulan ocho trimestres de alzas anuales, "dando cuenta, eso sí, de una desaceleración en este primer trimestre, en línea con el comportamiento que hemos visto en la inflación a nivel global". De esta manera, según indica la entidad gremial, es de esperar que continuemos viendo fuertes bajas en el volumen de importaciones del retail en los siguientes trimestres, en línea con un menor consumo esperado, yendo de menos a más en la medida que la base de comparación comienza a disminuir y los inventarios comiencen a estabilizarse.

De acuerdo con el análisis del gremio, que ya verificaba bajas en las importaciones del retail durante el último trimestre de 2022, la disminución en los volúmenes importados del sector va de la mano con la mayor acumulación de stock que se ha visto en el comercio minorista durante el año pasado, considerando que según los datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), el rubro llegó a niveles históricos en su acumulación de inventarios con un alza anual de 31,4%, durante el segundo semestre de 2022.

Así las cosas, al sumarse los factores de desaceleración del consumo y el registro de mayores niveles de inventario resulta lógico que los actores del retail reduzcan sus niveles de importación junto con gatillar mayores actividades promocionales para liquidar productos, estrategia que se ha visto principalmente con los bienes durables.

De más está decir que, a nivel operativo, tener altos niveles de inventario implica mayores costos de bodegaje y almacenamiento logístico con lo cual la estrategia de liquidar stocks, sacrificando márgenes



Fuente: Departamento de Estudios CNC y Quant Research en base a Información del Servicio Nacional de Aduanas y Bureau of Labor Statistics

Siempre en torno a los resultados del volumen de importaciones del retail durante el primer trimestre de este año, según lo reportado por CNC, durante el primer cuarto del año, Vestuario y Calzado marcaron bajas anuales en su volumen importado de 50,2% y 56,2%, respectivamente y frente al trimestre previo Vestuario marca una caída de 6,5% y Calzado una contracción de 8,3% en el volumen importado.

Ahora bien, con respecto al Índice de Valor Unitario de estas categorías (precio internacional en dólares), durante el primer trimestre de 2023, Vestuario marca un incremento anual de 13,1% y Calzado un incremento de 22,3%, respecto a igual período de 2022.

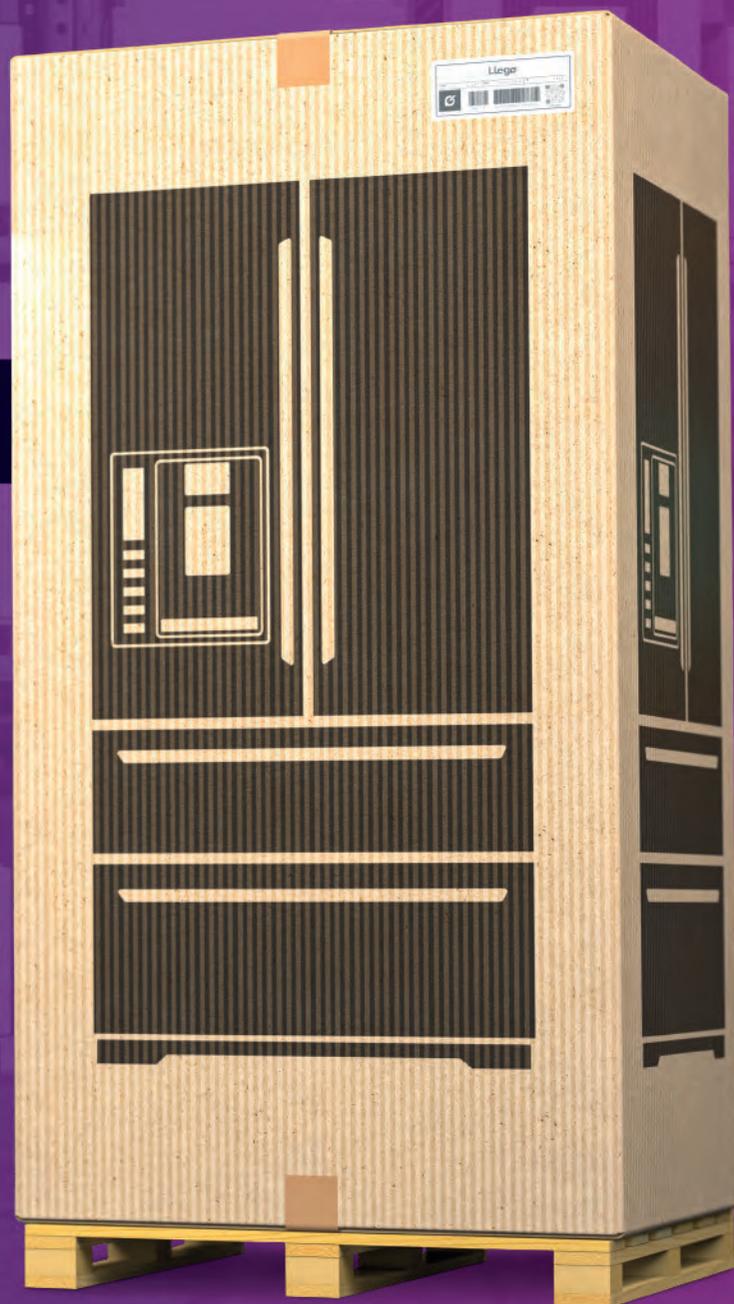
descenso anual de 32,0% en su volumen de importación.

Respecto de las cifras, la gerente de Estudios de la CNC señaló que "en este resultado influye, en parte, la alta base de comparación, dado que los volúmenes importados en las categorías estudiadas estuvieron muy por sobre el promedio histórico durante el primer trimestre del año pasado, en respuesta a una demanda que venía fuerte, influida por la alta liquidez de los retiros y ayudas fiscales y donde se esperaba seguir con altos niveles de venta.

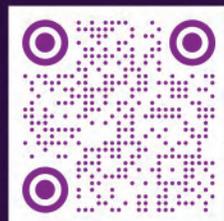
Sin embargo, esta explosiva demanda se fue normalizando durante el 2022 y se comenzaron a ver fuertes caídas, sobre

# PORQUE EL TAMAÑO NO IMPORTA

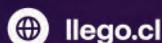
LLEVAMOS TUS  
PRODUCTOS  
GRANDES Y CHICOS  
A TODO CHILE.



Llegó la solución que  
tu logística necesita.



Escanea el  
código QR  
y conversemos



Llego



nes de ganancia, es la tónica. De hecho, según el análisis de los expertos, contar con altos niveles de inventario ayuda en períodos de alta demanda pero hoy no estamos ante este escenario.

Al mismo tiempo, la fuerte baja en la importación que registra el sector retail también nos remite a otro hecho importante que se relaciona con las expectativas de mayor demanda que el comercio minorista pudo haber tenido; una expectativa que finalmente no se ha materializado, ya que el consumo se ha contraído y las ventas del sector se han contraído fuertemente, tanto en el canal físico como online.

## ESTRATEGIAS PARA LA OPTIMIZACIÓN DE INVENTARIOS

Considerando el actual escenario de consumo y el lógico decrecimiento de las importaciones del retail resulta interesante abordar algunas estrategias que los retailers podrían implementar a fin de optimizar sus niveles de inventarios en momentos de alta volatilidad.

puesto de inventario trimestral mediante el cual los planificadores de la cadena de suministro pueden fijar objetivos y KPI más realistas y factibles también se posiciona como una estrategia positiva. La implementación de sistemas estandarizados de revisión del inventario se establece como otra buena práctica en materias de gestión. En este punto, cabe destacar que los sistemas de revisión pueden personalizarse para diferentes tipos de inventario y ayudar a mejorar la eficiencia y el flujo de trabajo. Es muy común que las organizaciones complejas usen diferentes sistemas de negocio, pero lo importante es tener consistencia y un plan. En esta línea, cabe destacar que existen dos tipos principales de sistemas de revisión del inventario:

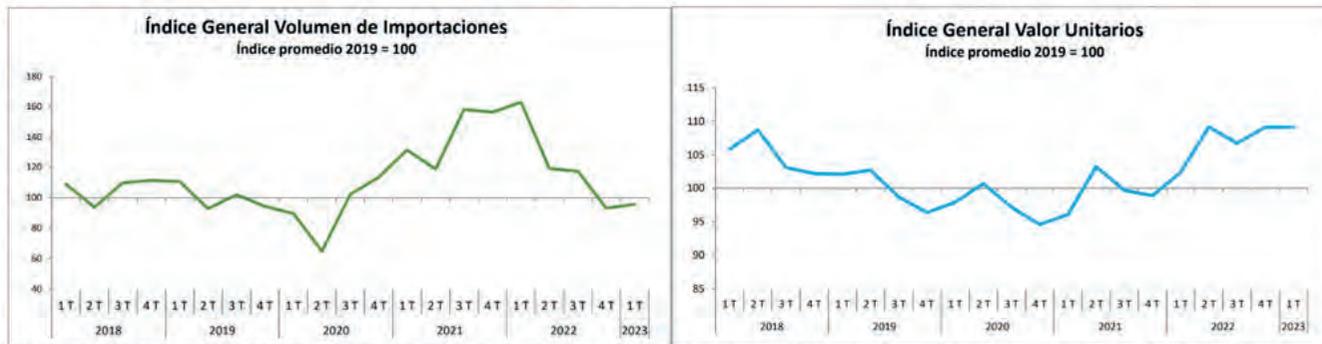
**SISTEMA DE REVISIÓN CONTINUA:** en este modelo se pide la misma cantidad de artículos en cada ciclo y los gerentes continuamente deben monitorear el inventario y reponerlo cuando la cantidad sea menor al nivel establecido.

**SISTEMAS DE REVISIÓN PERIÓDICA:** en este modelo, los gerentes de inventario solicitan los productos en el mismo

al momento de gestionar los inventarios. En este punto, cabe mencionar que hoy en día existe una diversa oferta de softwares capaces de apoyar y gestionar el inventario de forma exitosa, "escuchando a los consumidores", a través de la recopilación y análisis de data histórica y empírica.

Siempre en torno a las estrategias de optimización de inventarios, la eliminación de ineficiencia del sistema es una necesidad y la tecnología es una gran aliada. En este punto, cabe destacar que existen numerosos sistemas disponibles a costos razonables que, comparados con el costo de perder venta o tener inventario parado, son mucho menores.

Es importante que los comercios no sólo se concentren en los productos más vendidos a la hora de establecer sus estrategias de inventario de compra y reabastecimiento, también es necesario que analicen sus inventarios para conocer el comportamiento real de lo que sucede en sus ventas y así poder optimizar sus utilidades y flujos de capital. Otra estrategia recomendada para la optimización de inventarios es el empuje de las ventas



Fuente: Departamento de Estudios CNC y Quant Research en base a Información del Servicio Nacional de Aduanas y Bureau of Labor Statistics

En esta línea, el uso de técnicas sólidas para proyección de la demanda, basadas en tecnologías de análisis de datos e inteligencia artificial se alza como una estrategia en tendencia.

Al mismo tiempo, desarrollar una planificación acotada, estableciendo un presu-

momento dentro de cada ciclo. Al final se pide el inventario que resulte necesario según los niveles de ese momento. Este sistema no usa niveles de pedido fijos y es más eficiente para productos de movimiento más lento. Por otra parte, escuchar al cliente, sus expectativas y sus requerimientos resulta otro factor determinante

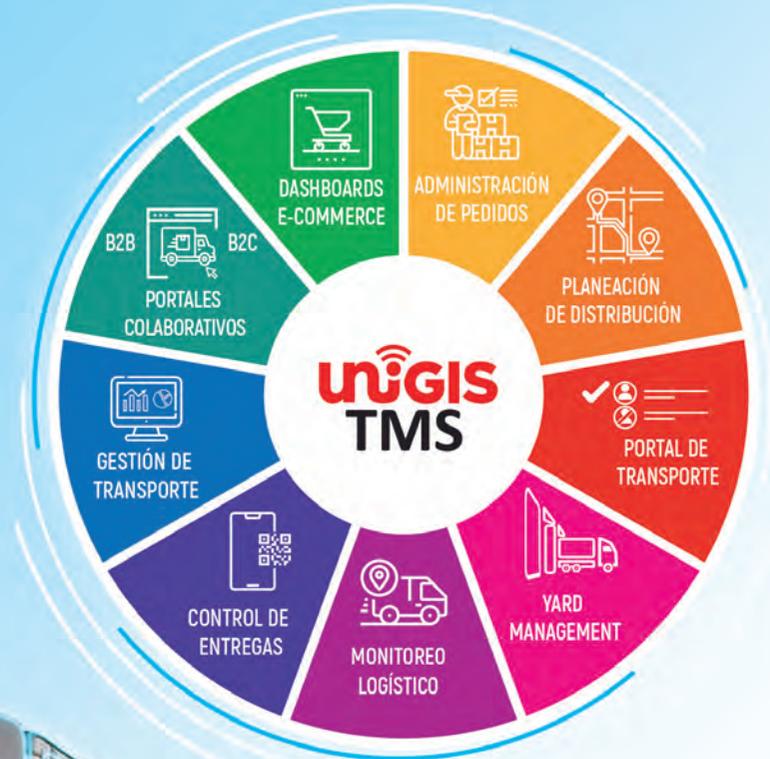
de productos de lento movimiento, segmento que podría ganar impulso si son un complemento de algo que es más deseable/vendido y también podrían beneficiarse de ser colocados a un lado de un producto con mayor volumen de venta. ■



TERMINA DE LEER ARTÍCULO:  
www.revistalogistec.com  
Sección: EMPRESAS/PUNTO DE VISTA

# Plataforma Cloud TMS para Transporte y Distribución

INNOVATE  
the Future



**+25%**  
Reducción  
de Km

**+90%**  
Capacidad  
Optimizada

**+50%**  
Mejora del  
Servicio

**+35%**  
Reducción  
de Costos



# GARANTÍA DE LEGITIMIDAD, SEGURIDAD Y EFICACIA BRINDADA POR LA TRAZABILIDAD DE MEDICAMENTOS



24

**El mundo "farma" no escapa al mundo VUCA o BANI, en donde el cambio constante y hasta a veces incierto, sumado a la vorágine diaria, hace que la toma de decisiones ante los cambios sea clave para adaptarse a los requerimientos con la responsabilidad social que eso conlleva.**

Cuando nuevos procesos irrumpen el flujo habitual de la cadena de suministros, y el objetivo es sostener el SLA (nivel de servicio) pactado con el cliente, el rediseño, la adaptabilidad y la incorporación de tecnologías son una buena estrategia.

La **trazabilidad de medicamentos**, cuya normativa está vigente hace más de una década, a través de la incorporación de un código unívoco incluido en un soporte tipo **datamatrix**, **RFID** o código **GS128** ha venido en su momento a dar legitimidad a cada unidad comercializada que estuviera alcanzada por la normativa

que exigía que este código identificará cada unidad comercial y solo a esa. Con estas medidas se lograrían resolver algunos temas de desvíos en la comercialización o **falsificación** de especialidades medicinales, sobre todo, las de alto costo que han sido blanco en su momento de malas prácticas y delitos, no solo ocasionando daños económicos sino además provocando un impacto negativo en el sistema de salud, ya que iban desde proporcionar dosis sub terapéuticas con las consecuencias directas que eso significaba hasta tratamientos placebos que han generado graves problemas a las personas y al sistema de salud. Hasta aquí, su manipulación en la cadena de suministro era acotada a un nicho y este costo adicional parecía que soportaba todo.



**Natalia Fernández**

Mg. Especialista en la Cadena de Abastecimiento de Medicamentos, Logística y Transformación Operativa

Esta decisión irrumpió en todos los eslabones de la cadena de comercialización de medicamentos, desde el laboratorio elaborador hasta la farmacia o institución Hospitalaria como efector final. Todos estos actores debían informar a la autoridad sanitaria en tiempo real vía web services, los movimientos logísticos de cada unidad única de medicamento. Entiéndase movimientos logísticos a compras, venta, devolución, rotura o avería, entre otros.

Con el tiempo, al ir incorporándose especialidades medicinales de enfermedades crónicas o comunes y de venta bajo prescripción simple en oficinas de farmacias, el volumen se vio significativamente aumentado. Ya no se trataba de trazar algunas unidades cada tanto, sino miles de ellas, los 365 días del año con todo lo que eso significa en términos de costos y operacionales.

El mundo "farma" no escapa al mundo VUCA o BANI en donde el cambio constante y hasta a veces incierto, sumado a la vorágine diaria de esta industria, hace que

tengamos que estar tomando decisiones y realizando cambios constantemente para adaptarnos a los requerimientos y buscar así la forma más eficiente posible de operar, de manera que un "cambio" puntual no retrase o entretenga la cadena de abastecimiento de especialidades medicinales, dada la **responsabilidad social** que eso conlleva.

Básicamente, la trazabilidad de medicamentos reúne más procesos operativos a lo largo de toda la cadena. Es aquí el principal punto. Lo más complejo era tratar de evitar el error de información al momento de la carga manual de datos, ya que desde entonces un producto trazado no sólo era identificado a través de su código de barras, sino que además poseía un número igual en cantidad de dígitos (GTIN) y 2 números adicionales que identificaban al dador de la unidad (GLN D) y al receptor de la misma (GLN R).

En un almacén o **establecimiento farmacéutico** estos procesos impactan

fuertemente en la **recepción, picking y despacho** de los medicamentos que se rigen por esta norma. Y aquí es donde comparto mi mirada y experiencia. En un negocio de márgenes estrechos, donde cualquier **eficiencia** no es sugerida sino exigida, resolver este impacto operativo significaba un gran desafío que se traducía simplemente en aumento de costes y, por consiguiente, pérdida de margen.

Luego de una gran y necesaria tormenta de ideas, la **tecnología** fue allí un bálsamo y centro de la toma de decisiones. Pensar en **automatizar procesos** para volver a los estándares del nivel de servicio, era una posible salida. Y así lo fue. Procedimentar lo "nuevo" • Capacitar • Escribir un buen manual de especificaciones técnicas • Adecuar los **sistemas de gestión de almacenes** (WMS) para sumar estos procesos y así prescindir del error factible que significaba cargar miles de números por día en una computadora, por persona/recurso/colaborador/a • Revisar la ejecución de los procesos y hacer se-

guimiento (PDCA) • Adquirir nuevo hardware en caso de ser necesario y proyectar su repago, que de seguro sería positivo, dado el contexto. Ver qué es lo que hacen otros (**benchmark**) es muy útil a la hora de decidir cuál sería la mejor opción posible para una organización en particular, y dependiendo del CAPEX disponible sería la decisión más eficiente que se pueda tomar con el disponible.

Existen hace ya algunos años, sistemas menos o más sofisticados de lectura e información de estos códigos de trazabilidad en el mercado farmacéutico. Van desde una simple computadora, una pocket PC con lector 2D o 3D hasta sistemas de cámaras de alta definición sin reproceso de pedidos. Estos últimos, si bien su costo es superior a lo básico que uno suele encontrar en el mercado, su velocidad y efectividad de procesamiento, sobre todo cuando se trata de altos volúmenes diarios de unidades a leer o informar, son una opción muy acertada e interesante a tomar en cuenta. ■



**ar racking**  
SOLUCIONES DE ALMACENAJE

## RACKS METÁLICOS INDUSTRIALES PARA TODO TIPO DE CARGAS

- INGENIERÍA ANTISÍSMICA  
EN TODOS LOS PROYECTOS
- GRAN STOCK DISPONIBLE  
PARA ENTREGA INMEDIATA
- CUMPLIMIENTO 100%  
DE PLAZOS DE ENTREGA

 [info@ar-racking.com](mailto:info@ar-racking.com)

# DELIVERY: UNA INDUSTRIA DE ATRACTIVOS Y DESAFÍOS PARA LOS LOGÍSTICOS

Un nuevo equilibrio en las plataformas de delivery, en convivencia plena con las compras físicas y el circuito omnicanal. Así se describe el momento actual que enfrenta el mercado del delivery en Chile.

La pandemia, sin duda, generó cambios en el modo de compra, impulsando un crecimiento de esta actividad, una masificación de comercios que se sumaron a esta opción de entrega y también un crecimiento en el número de actores que participan en él.

Sin embargo, como muchas otras áreas del comercio, el fin de la pandemia generó una desaceleración que, al analizarlo, más que un momento crítico es un retorno a la normalidad.

26

Pero, cifras más o cifras menos, la real importancia de la última milla está en el rol que tiene en el nivel de servicio de las empresas y la experiencia de compra de los consumidores.

El delivery ha transformado la forma en que se consume, impulsado por avances tecnológicos y cambios en los hábitos de consumo. Se ha convertido en una opción para satisfacer las necesidades diarias, en especial, por las nuevas categorías de productos que se han suma-

do a esta entrega. En el marco del análisis de esta operación es importante entender algunos aspectos que han marcado a este sector operacional en los últimos años y que son factores que explican el auge de esta actividad y que dan pauta de cómo se irá moviendo el mercado en el corto plazo.

**1 La diversificación del mercado:** El delivery se ha extendido más allá de la entrega de alimentos, abarcando una amplia gama de productos y servicios, como supermercados, farmacias, productos electrónicos, ropa y más. Esta diversificación ha ampliado las opciones de los consumidores y ha creado oportunidades para empresas de diferentes industrias.

**2 La tecnología y el delivery:** El desarrollo tecnológico, en especial el crecimiento de las plataformas digitales ha sido vital para el crecimiento del servicio de delivery.

**3 Innovaciones en la logística:** la tecnología llegó a la logística revolucionándola. Aquí asoman sistemas de seguimiento en tiempo real, enrutamiento inteligente y soluciones de gestión de inventario, que han mejorado la eficiencia y la precisión en la entrega de productos.

**4 Oportunidades y desafíos para las empresas:** el auge del servicio de delivery ha generado nuevas oportunidades de negocio para emprendedores y pequeñas empresas, así como desafíos relacionados con la competencia y las demandas de los clientes en cuanto a la calidad y velocidad de las entregas.

El servicio de delivery ha experimentado un crecimiento exponencial y ha transformado la forma en que consumimos productos y servicios. Desde la comodidad de hacer pedidos en línea hasta la diversificación de las opciones de entrega, el delivery se ha convertido en una parte integral de nuestra vida diaria. Sin embargo, también plantea desafíos tanto para las empresas como para la sociedad en general. A medida que continuamos aprovechando los beneficios de esta forma de consumo, es importante abordar los aspectos éticos, sociales y medioambientales para garantizar un equilibrio sostenible en el futuro.

## MÁS QUE CIFRAS

En el marco de este análisis de mercado, Christian Oros, CEO de Kawésqar Lab, conversó con Logistec sobre el momento que vive el delivery, cómo ha evolucionado





En esta ocasión hemos analizado el mundo de las entregas, el cual ha crecido enormemente y se transforma hoy en un factor clave en el éxito de las compañías y en el vínculo que entablan con sus clientes. Si bien, las cifras de movimiento han disminuido en los últimos meses, el alcance de esta operación y sus niveles de crecimiento lo hacen un mercado atractivo para los actores del delivery.

y cómo se ha ido moviendo en términos de actores y participación de mercado. Asimismo, el ejecutivo ahondó además en el presente y futuro del mercado de la “última milla”.

Para iniciar la conversación, en términos generales, Oros catalogó el momento actual del delivery como una “verdadera montaña rusa”, ya que tras el peak que alcanzó durante la pandemia, en 2022 experimentó una desaceleración con pedidos que bajaron en torno a un 20%.

Este ajuste se explicaría porque, luego de lo crucial que fue el rol de la industria en medio de la pandemia, cuarentenas y restricciones de aforo, el año pasado estuvo marcado por un mayor retorno a la compra presencial y una restricción del consumo, producto de la inflación.

**SI BIEN EL MERCADO SE HA MOVIDO FUERTEMENTE, OROS NO CREE QUE LA INDUSTRIA HAYA LLEGADO A SU LÍMITE, SINO HABLA DE UN “AJUSTE Y UN NUEVO EQUILIBRO”. SEGÚN LAS OBSERVACIONES DE LA COMPAÑÍA, LA CANTIDAD DE PEDIDOS EN 2022 CERRÓ EN 12,1 MILLONES DE OPERACIONES, MONTO QUE IMPLICA UNA BAJA DE 19,3% EN RELACIÓN CON EL EJERCICIO ANTERIOR, PERO SOBRE LOS NIVELES DE 2019.**

“Así, de acuerdo con nuestro análisis estaríamos viendo un nuevo equilibrio en las plataformas de delivery, en convivencia con las compras físicas y el circuito omnicanal”, comentó el ejecutivo.

El estudio de Kawésqar Lab muestra además que el porcentaje de usuario de servicios de última milla pasó de 25% en 2021 a 16% el año pasado. En este marco, “operadores como Cornershop, Uber y Pedidos Ya se consolidan a la cabeza de sus respectivas categorías”.

Si bien el mercado se ha movido fuertemente, Oros no cree que la industria haya llegado a su límite, sino habla de un “ajuste y un nuevo equilibrio”. Según las observaciones de la compañía, la cantidad de pedidos en 2022 cerró en 12,1 millones de operaciones, monto que im-

plica una baja de 19,3% en relación con el ejercicio anterior, pero sobre los niveles de 2019. Si bien, hoy la torta es más pequeña que en 2021, sigue habiendo espacios para el desarrollo e ingreso de nuevos actores. El atractivo del negocio sigue intacto para la industria y los consumidores.

**OPERADORES LÍDERES POR SEGMENTO**

El monitoreo realizado por Kawésqar Lab también consideró qué plataformas están a la cabeza de la industria del delivery, la cual -para fines del estudio- la dividen en 2 segmentos diferentes.

El primero son los pedidos para compras de mercadería o supermercados, segmento que Cornershop encabeza con un 46%.

del transporte y distribución de última milla, donde la competencia apunta a la diferenciación en las opciones de entregas y el nivel de servicio.

“Actualmente, si se excluye a los 4 grandes players de courier, tales como: Chilexpress, Starken, Blue Express y Correos Chile hay otras 70 compañías aproximadamente las que están participando en lo que es el tráfico logístico de paquetería o big ticket y eso hace que el mercado sea tremendamente desafiante”.

A juicio de Christian, hemos sido testigos de un proceso de maduración de la demanda logística. “Antes de la pandemia y el peak de esta crisis sanitaria pasamos de 20 a 40 players, a fines del 2022 llegamos a casi 90, lo que habla de lo atractivo del mercado”, comentó.

¿Pero los números dan para tantas empresas? El CEO aseguró que los números de este mercado dan para este número de actores. “Tenemos compañías operando con 10 mil o 20 mil envíos y se van adecuando a la industria. Por ejemplo, una compañía el 2020 trabajaba con 4 o 5 empresas para manejar sus envíos; pero hoy lo hace con 10, porque está utilizando players intermedios emergentes para destinar ciertos envíos, quizás next day o same day, y los actores más tradicionales para los otros envíos”, detalló.

Sin embargo, Oros advierte que es probable que aún exista una especie de “burbuja logística”, porque en un contexto en el que “está creciendo el número de actores, la torta completa está disminuyendo”.

¿Cómo enfrentar este panorama? La solución para el ejecutivo de Kawésqar Lab puede estar en las “alianzas e integraciones” que lleven a las empresas a ser más competitivas.

¿El servicio marca diferencias? A juicio de Christian, la proliferación de empresas de última milla hace que “la industria haya cambiado, desde un estándar de envío en 5 días a 48 horas; y hoy ya estamos en el tramo next day y same day. La mayoría



# OPERADOR LOGÍSTICO MULTI-INDUSTRIA

## **FULFILLMENT**

**¡VENDE MÁS Y OBTÉN  
UNA TARIFA PLANA!**

**Despacho 24-48 Hrs. en RM**

**Flexibilidad operacional -  
tecnología**

**Operador robusto  
multicategoría y multicanal**

**Canal B2C, B2B y última milla**



## **FARMA Y COSMÉTICA**

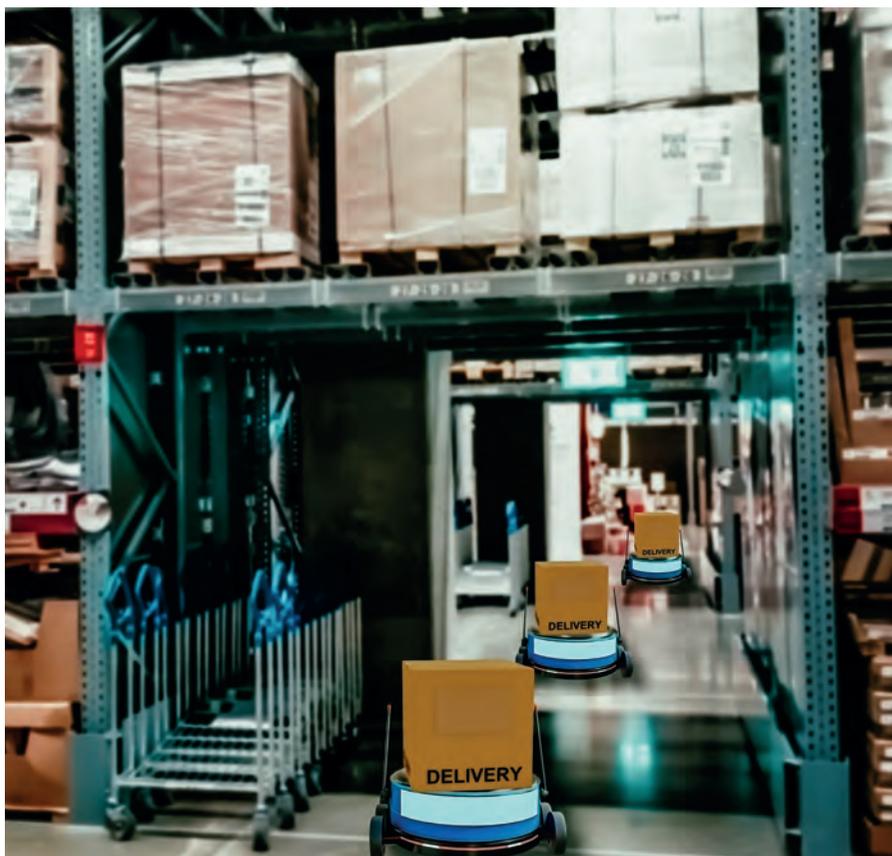
**Almacenamiento de dispositivos  
médicos, medicamentos y cosméticos**

**Monitoreo de temperatura y humedad  
24/7 mediante software**

**Certificación trinorma ISO**

**Sistema en línea de control de stock**





de las compañías operan en esa lógica y en poder prestar servicios, acoger esa demanda y poder cubrir el porcentaje importante de las entregas next day y same day. A los grandes les cuesta aún participar en estos procesos, pero que con alianzas con otras compañías más pequeñas pueden cumplir con una propuesta de servicios diferenciadora”.

nichos en regiones, donde la oferta era mucho más escasa”.

“Hay que considerar que, a nivel de envíos, tenemos estadísticas que hablan de que el 55% de los envíos son RM, por lo tanto, hay otro 40% que es en Regiones, lo que lo transforma en un mercado muy interesante, lejos de lo que era antes, cu-

macroeconómico deberíamos ir subiendo en volumen”, declaró Oros con respecto a los próximos movimientos del sector.

Asimismo, añadió que “veremos además que esta burbuja se va a ir segmentando por una propuesta de valor. Veremos un conjunto de last mile que comenzarán a competir en la propuesta de servicio, destacando las entregas rápidas; otras, en tanto, se irán especializando en tipos de productos. Hay que considerar que el mundo tradicional de las last mile era la alimentación, pero hoy su gran propuesta de valor es el no-food”.

En cuanto a los desafíos del sector, el ejecutivo comentó que existen tres grandes necesidades que se transformarán en los nuevos retos.

“Uno, la integración con la tecnología para que el consumidor tenga bastante claro dónde está su producto, los tiempos de entrega, etc. Aún hay compañías que no cuentan con trazabilidad”.

El segundo desafío será la logística de reversa que “irá consolidándose como una propuesta de valor y en un desde, en cuanto a la posibilidad de devolver el producto ante un inconveniente. Hay una estadística que nos señala que 3 de cada 10 clientes compra en una tienda, considerando que hay facilidad para devolver el producto”.

El tercer punto se trata de la incorporación de nuevas categorías en los métodos de envío que “no necesariamente están incorporados a este mundo online, por ejemplo, mejoramiento del hogar, entre otro”.

Así, tal como lo señaló Christian, el delivery es un mercado en constante movimiento. Los actores logísticos, las empresas y los consumidores dan vida a este movimiento que plantea desafíos, pero genera importantes oportunidades de crecimiento para los players que puedan responder con agilidad a los cambios del mercado, en términos de entregas y servicio. ■

30

## “ANTES DE LA PANDEMIA Y EL PEAK DE ESTA CRISIS SANITARIA PASAMOS DE 20 A 40 PLAYERS, A FINES DEL 2022 LLEGAMOS A CASI 90, LO QUE HABLA DE LO ATRACTIVO DEL MERCADO”

Por otra parte, apuntó al nuevo rol de las regiones en este mercado. “Las regiones tienen su atractivo comercial, dado el volumen de movimiento que generan actualmente”, así lo destacó el ejecutivo, quien añadió que, si bien la gran mayoría de los actores están con operación en la RM, muchas operan a nivel regional. “Si bien, las tendencias siempre se ven en Santiago, pero hoy muchas van buscando

ando se hablaba de un 80 -20. Hoy un consolidado de regiones alcanza casi el 50% de los envíos a nivel país”, apuntó.

### FUTURO DE LA INDUSTRIA

“De aquí a 2026 vamos a estar cerca a los niveles de e-Commerce y de demanda logística del 2020. Mejorando el contexto

# ARRIMAQ

[WWW.ARRIMAQSTORE.CL](http://WWW.ARRIMAQSTORE.CL)

DESCUBRE NUESTRAS GRÚAS HORQUILLAS  
DISEÑADAS PARA ENTREGAR LA CONFIANZA  
Y PRODUCTIVIDAD QUE NECESITAS



# OMNICANALIDAD A LA CHILENA: ¿CUÁL ES EL NIVEL DE PENETRACIÓN DE ESTA ESTRATEGIA?

**“Dónde comprar el producto? ¿Dónde lo puedo recibir? ¿el producto estará en Internet? ¿En Internet tendrá el mismo valor? Estas son algunas de las interrogantes que día a día se hacen millones de consumidores al momento de adquirir un producto. Sin embargo, una estrategia se ha presentado, en los últimos años, como la respuesta a estas preguntas: la omnicanalidad logística llegó a definir la forma en que las empresas interactúan con sus clientes, a través del servicio y el comercio.**

Hemos sido testigos de la transformación del comercio y la forma en que las empresas interactúan con sus clientes. Uno de los conceptos que ha tomado fuerza es el de la "omnicanalidad logística", una estrategia que busca brindar una experiencia de compra coherente y fluida a través de múltiples canales de venta, donde la integración total de los canales de venta, desde las tiendas físicas hasta las plataformas en línea y los servicios de entrega a domicilio, es fundamental para su éxito.

Ya no es suficiente para las empresas tener presencia en un solo canal, sino que deben ser capaces de brindar una experiencia unificada y coherente sin importar cómo y dónde los clientes elijan interactuar con ellas. Esto requiere una sincronización perfecta de todos los aspectos logísticos, desde la gestión de inventario hasta la coordinación de los tiempos de entrega.

Esta estrategia se ha transformado en un "deseable" en las empresas. Operar bajo esta modalidad asoma como una clara ventaja competitiva en el mundo comercial actual, en cuanto a sus ventajas en el nivel de servicio de cara al consumidor final. Sin embargo, ¿han logrado las empresas implementar un modelo omnicanal real? ¿Cuál es el actual escenario de esta estrategia en el mercado chileno? o ¿Qué hay más allá de la omnicanalidad? Junto a dos importantes empresas del mundo online, VTEX y Ecomsur by Infracommerce, ahondaremos en los principales aspectos de esta estrategia y analizaremos sus puntos claves y sus desafíos.

## CERCANÍA Y FIDELIZACIÓN

Vemos que el e-Commerce se instaló en Chile como una opción, tal como lo reflejan las cifras dadas a conocer por la Cámara de Comercio de Santiago (CCS) que proyecta un crecimiento del 5% para la industria este año. Y es en medio de este escenario de desarrollo donde la omnicanalidad toma fuerza como un



deseable al momento de diseñar el modo con que las empresas quieren responder e interactuar con sus clientes.

Un cliente contento es un cliente que regresa. Esa tradicional frase del comercio sigue más vigente que nunca en el mundo digital. Si bien, con los años se han ido incorporando ciertos factores que llevan a las empresas a tener consumidores y clientes satisfechos existe un pilar base que es responder con servicio óptimo los requerimientos de los consumidores. Ya no basta con un buen producto, un buen precio o un vendedor simpático; hoy los clientes buscan experiencias y servicios.

**Mario Miranda**  
CEO Ecomsur



“Es cierto que la mayoría de las tiendas físicas ya cuentan con una tienda online y la omnicanalidad es una excelente estrategia para poner las tiendas físicas al servicio del mundo digital, además de conocer y fidelizar a estos clientes que compran por internet. Las compañías se dieron cuenta de esto y lo están implementando en sus procesos”, comenta Álvaro Ramírez, Country Manager de VTEX Chile.

En cuanto a la realidad chilena, según Mario Miranda, CEO de Ecomsur by Infracommerce, el diagnóstico es claro: “el mayor desafío de la industria nacional que opera de manera online es lograr la integración del mundo digital con lo físico y desde ahí mejorar la comunicación entre todos los canales internos y externos de las empresas”. A reglón seguido, el ejecutivo de Ecomsur reconoce que hay

un sector importante de empresas nacionales que han tomado la omnicanalidad como un método indispensable para aumentar sus ventas y optimizar sus operaciones, pero “aún falta mucho para lograr esa sinergia que permitirá avanzar más rápidamente a concretar los objetivos de cada empresa”.

Y es que uno de los objetivos claves de la omnicanalidad es la conveniencia para los clientes. Ahora, pueden investigar productos en línea, visitar una tienda física para verlos y luego realizar la compra a través de una aplicación móvil o una plataforma en línea. Además, tienen la opción de recoger los productos en la tienda o recibirlos directamente en su hogar. Esta flexibilidad y capacidad de elección han redefinido las expectativas de los consumidores y han llevado a un aumento en la demanda de servicios logísticos eficientes y rápidos. ¿Responde 100 % la industria logística chilena a estas nuevas demandas de los consumidores? Esa es la gran interrogante y, por lo tanto, hoy es el principal motor de cambio en las operaciones y estrategias de las empresas.

## INDISPENSABLES

“Aquello que no se puede dejar de tener en consideración”, así se define la palabra indispensable y cuando esto lo llevamos a la omnicanalidad se materializa en aspectos claves como la tecnología, el software, los sistemas y la gestión.

Según Ramírez, una exitosa implementación de la omnicanalidad logística debe contemplar una inversión en tecnología y sistemas por parte de las empresas. El seguimiento y la gestión de inventario en tiempo real son elementos fundamentales para garantizar que los productos estén disponibles en

todos los canales de venta. Por otra parte, la logística de última milla se ha convertido en un aspecto fundamental para el éxito de esta estrategia, dado su vínculo directo con los clientes, lo que es clave para su nivel de satisfacción.

“Para lograr una correcta operación omnicanal es necesario abarcar una visión de 360° de una compañía e invertir en plataformas que influyan en la cultura y los procesos, que muestre que el mundo on y offline son uno y pueden interactuar con fluidez. Se trata de unificar todos estos procesos, sin importar dónde o quién atienda a la persona.

**Álvaro Ramírez**  
Country Manager  
Vtex Chile



Lo ideal es que en todo momento y lugar se manejen los mismos datos”, afirma el ejecutivo de VTEX, quien agrega además que “es básico conectar todos los procesos por medio de plataformas robustas, tanto los que son en línea como los físicos, desde el stock unificado hasta la diversificación de las experiencias de entrega de los productos comprados online o la unificación entre tiendas, sucursales y almacenes para orquestar los pedidos de todos los canales en un solo lugar y así priorizar el más cercano al cliente al momento del envío o retiro”.

Un punto básico para el ejecutivo de Ecomsur by Infracommerce es “la herramienta y/o herramientas que permiten la omnicanalidad de la que tanto hablamos, donde hoy en día existen, por ejemplo, Suites de productos integrados orientados a la omnicanalidad, permitiendo trazabilidad y mejor visibilidad

de todo el proceso de una compra, con la finalidad de potenciar la venta”.

En esta línea, ambos profesionales coincidieron en la importancia de la tecnología en la concreción de esta estrategia. “Sin la tecnología no existiría la omnicanalidad”, enfatiza Ramírez; mientras que el CEO de Ecomsur considera como pilares básicos contar, al menos, con un Order Management System (OMS), un Warehouse Management System (WMS), un Integration Middleware Platform (IMP), un Product Information Management (PIM), un Omnichannel Inventory Manager (OIM), un Multi Courier Integration Manager (MCIM) y un Mobile Point of Sale (MPOS).

Sin embargo, pese a los esfuerzos que las compañías realizan para concretar esta estrategia operacional, los desafíos que la omnicanalidad plantea no son menores, pues el manejo de múltiples canales de venta y la coordinación logística que eso significa requiere de condiciones mínimas de planificación, inversión y conocimiento.

La mayor dificultad está cuando una empresa tradicional, que lleva años llevando sus procesos de manera analógica quiere comenzar con su transformación digital, porque -tal como asegura Álvaro Ramírez- para conectar el canal online con el offline se requiere de un trabajo de modernización desde los cimientos: integrar los sistemas internos y externos, promover un cambio organizacional y cultural y por supuesto, realizar un levantamiento de arquitecturas funcionales que acompañen la gestión.

En este sentido, Miranda advierte que uno de los problemas que vemos frecuentemente, es que “las diferentes áreas de la empresa que mantienen contacto con los cli-

entes no se encuentran alineadas y se producen errores entre los canales de atención por descoordinaciones internas”.

## UN MUNDO SIN FRICCIONES

En resumen, la omnicanalidad logística ha revolucionado la forma en que las empresas operan en el mundo del comercio. Proporciona una experiencia de compra fluida y coherente a través de múltiples canales, brindando a los clientes mayor conveniencia y elección, fortaleciendo así la relación “marca- cliente”

Para Mario Miranda es fundamental tener en cuenta que la omnicanalidad permite a las empresas tener un triple impacto, pues “rentabiliza su m2, explota al máximo posible el stock que tiene y ofrece al comprador siempre una alternativa funcional de compra para la prenda que desea adquirir”.

A medida que más empresas adopten esta estrategia, la competencia por ofrecer servicios logísticos eficientes y rápidos se intensificará. La omnicanalidad logística se perfila como un paradigma en el mundo del comercio, impulsado por la creciente demanda de los consumidores de una experiencia de compra sin fisuras en todos los puntos de contacto.

“Actualmente vemos que las empresas están invirtiendo y potenciando esta estrategia, viendo los beneficios y acelerando sus funcionalidades, pero es necesario que los esfuerzos por crear experiencias omnicanales se diferencien del resto, ya sea por medio de la aplicación de tecnología en tienda física, una real transformación humana y operativa, más la convicción ejecutiva y directiva para patrocinar cambios reales”, afirma el ejecutivo de VTEX Chile.

Potenciar la personalización de la atención, acercando la marca a sus consumidores de la mano de la experiencia es una forma de dar vida a la omnicanalidad. “Una buena implementación de esta estrategia significa para los clientes una interacción sin roces, lo que se traduce en una compra con menos preocupaciones al tener toda la información alcanzable en todo momento”, añade Ramírez.

Si bien, el proceso de implementación de la omnicanalidad, como señaló Miranda, puede ser un poco complejo para las empresas, sus beneficios entregarán óptimos resultados. “Lo importante es que la adaptación sea en función de su propia realidad y necesidades. Identificar el comportamiento del consumidor es clave para crear estrategias y avanzar hacia la omnicanalidad, por ejemplo, determinar cuáles son los canales por dónde compran los clientes, facilitará este proceso”, afirma.

## MÁS ALLÁ DE LA OMNICALIDAD

Sin duda, la tendencia de la omnicanalidad está marcando el presente de las pequeñas, medianas y grandes empresas, pero la tecnología avanza a pasos agigantados y con ello también nacen nuevas tendencias de e-Commerce. La evolución de la omnicanalidad tiene que ver con la integración de la tecnología a la experiencia offline y eso no se detiene. En esta línea, el ejecutivo de Ecomsur asegura que las empresas han comenzado a evolucionar hacia un comercio unificado. “No vemos lejana la llegada del Comercio Unificado, en donde todas las vitrinas de venta (online y físicas) trabajen y fluyan como una sola, de tal manera que el cliente sienta casi imperceptible la diferencia del modelo de compra”, detalla. ■



# Esnova

Racks SpA

Soluciones de Almacenaje  
para Bodegas y  
Centros de Distribución



Fabricante de todo  
tipo de estanterías



Automatización



Stock para  
entrega inmediata



Cumpliendo la  
normativa de  
cálculo sísmico



[www.esnova.cl](http://www.esnova.cl)

*La fortaleza de la sencillez*

T. +56 9 8839 5950 - +56 9 8825 0757

[comercial.chile@esnova.com](mailto:comercial.chile@esnova.com)

Lo Aguirre Trade Center, Módulo G.  
C/ Tranquilo, n° 383 - Ciudad de los Valles  
Pudahuel - Santiago



SCAN QR E INGRESA A  
AR-RACKING.COM

# AR RACKING SE CONSOLIDA ENTRE LOS TOP DE CHILE GRACIAS A SU INGENIERÍA ANTISÍSMICA Y 300 MIL POSICIONES DE PALLET, INSTALADAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

servicio de ingeniería, diseño e implementación de primer nivel.

## TOP DE TOP

El éxito comercial les ha permitido ser un actor activo y presente en proyectos pequeños, medianos y también en los grandes que se implementan en Chile. “Conocemos perfectamente las necesidades del mercado nacional y aportamos soluciones integrales que dan respuesta directa y específica a las demandas de los clientes y eso nos permite estar hoy de manera transversal en proyectos de distinta envergadura. El mercado ya nos percibe distinto y eso es porque lo hemos hecho bien y muchas empresas hablan del servicio de AR Racking, siendo reconocidos como un referente a nivel mundial en el mercado de los racks y capaces de resolver cualquier proyecto”, sostiene Germán.

¿Y cuál es la razón de este crecimiento? De acuerdo con el gerente general, el reposicionamiento de AR en el mercado chileno responde a diversas acciones que se han ido tomando en los últimos años, como: potenciar el posicionamiento de la marca, mejorar constantemente la calidad de servicio y reforzar la ingeniería antisísmica, que si bien, “siempre contamos con ella, no lográbamos comunicar efectivamente que somos referentes mundiales de sistemas de almacenaje con una ingeniería antisísmica chilena, aplicada a todos los proyectos realizados en el país”.

La empresa se ha enfocado además en tener un buen stock disponible en el país, permitiendo que más de la mitad de los proyectos que se realizan en Chile sean con entrega inmediata.

“A pesar de que fabricamos todo fuera de Chile, tenemos los mejores plazos de respuesta de la industria, tanto para proyectos de stock como para proyectos de fabricación, porque la capacidad productiva de nuestra fábrica es de 100 mil toneladas al

El conocimiento, la calidad de las soluciones, la experiencia internacional, el nivel de servicio y la profesionalización de su equipo son los factores que han permitido a la empresa multinacional de soluciones de almacenamiento posicionarse hoy como una de las compañías top en el mercado chileno que los ha llevado a ser parte activa de pequeños, medianos y grandes proyectos. El futuro de AR Racking se ve promisorio para los próximos años.

“Hemos crecido mucho en los últimos años. Nuestra marca es reconocida por su nivel y calidad, lo que ha permitido que AR Racking Chile tenga un salto exponencial durante el periodo 2020 -2022 y estemos este 2023 por la misma senda de crecimiento”. Así define Germán Flores Miranda, gerente general de AR Racking Chile, el buen momento que vive la compañía en términos de crecimiento comercial y posicionamiento de mercado.

El buen momento de la empresa, que forma parte de la corporación de transformación de acero Grupo Aranía, es -a juicio del ejecutivo- el resultado del esfuerzo del equipo en Chile con el apoyo de la sede central y la fábrica en España para posicionarse en un mercado competitivo como el chileno. “Hemos tenido dos etapas en Chile. En la primera hicimos nuestro arribo, reforzamiento de marca para un mercado sísmico, innovaciones de producto,

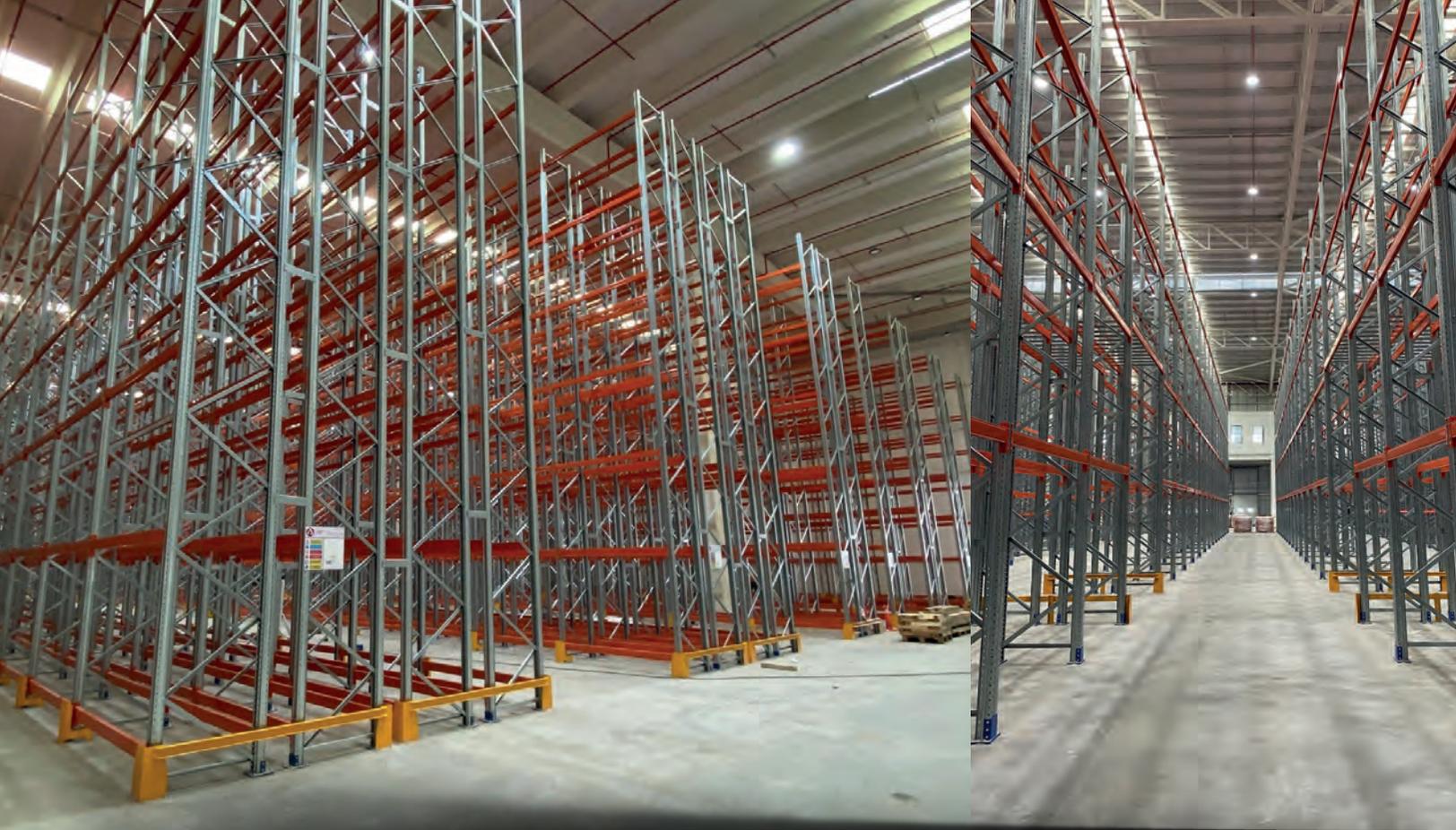
entre otros, y el 2020 comenzamos un impulso que se consolidó en 2021 y 2022, lo que nos dejó con una participación de mercado importantísima, posicionándonos como el Top 2 en el país, gracias a una buena marca y a un buen producto”, detalla Flores.

De hecho, AR Racking ha instalado más de 300.000 posiciones de pallets en estos últimos años.

El trabajo da frutos y AR Racking lo ha reflejado. El mercado chileno percibe hoy a esta multinacional de estructuras de almacenamiento como un aliado en el desarrollo de proyectos que apuntan a reforzar la logística y optimizar la operación de sus clientes con soluciones vanguardistas, de calidad y un

**Germán Flores M.**  
Gerente General  
AR Racking Chile





año. Lo anterior nos permite a su vez tener 100 % de cumplimiento en los plazos de entrega”, recalca el gerente general.

## CALIDAD Y SERVICIO

Al momento de analizar el buen momento de la compañía, la mirada siempre apunta a la calidad de los sistemas de almacenaje, al servicio entregado y a la preparación del equipo profesional y técnico.

“El mercado nos conoce por nuestra calidad y servicio. Desarrollamos proyectos con entrega inmediata, somos muy rápidos y eficientes, cumplimos con los plazos acordados, los productos son de primera calidad, cuentan con ingeniería antisísmica y tenemos una fábrica automatizada. Todo eso sumado a un equipo comercial, administrativo y técnico de ingeniería y operaciones robusto, y el apoyo total de nuestros directivos de la compañía en casa matriz han permitido que avancemos y hoy disfrutemos el lugar que hemos alcanzado en el mercado”, expresa Flores.

¿Qué solicitan los clientes? A juicio del ejecutivo, en el tema de sistemas de almace-

naje, si bien hay una semi automatización y tras de ello una automatización de los CD, todavía el mercado en Chile mira esos aspectos como tendencia, ya que aún es bastante paletizado y tradicional. Lo que busca entonces la industria es básicamente “un buen producto, una buena ingeniería y un buen servicio. El 90% o el 95% de los compradores buscan racks y es ahí donde las cualidades de AR Racking nos permiten diferenciarnos”, afirma.

El rol de los profesionales del equipo no es menor, pues son ellos quienes dan vida a los proyectos y son quienes ponen al servicio de los clientes el sello de AR Racking. Para potenciar este factor, la empresa dispone de un constante proceso de formación, capacitación y crecimiento, donde destaca, por ejemplo, el llevar a parte de sus ejecutivos a conocer la fábrica en Europa y a trabar en la casa matriz, en Bilbao, País Vasco, por unos días, lo que enriquece enormemente al equipo.

En esta línea, a inicios de mayo recién pasado, un grupo de profesionales del área comercial de AR Racking Chile visitó la casa matriz, donde se reunieron con distintos directivos y compañeros de diferen-

tes mercados a nivel mundial para hacer sinergia y seguir creciendo. “Somos una filial que está cerca de la casa matriz en el día a día para potenciar nuestro desarrollo y crecimiento.

Todo lo bueno que se hace desde la casa matriz se disgrega a todos las filiales, potenciando la identificación de los equipos con la empresa. Hay una casa matriz al servicio de sus filiales y no una que impone, sino una que avanza al lado nuestro con el apoyo de todas sus áreas de trabajo”, describe Germán Flores.

## SOBRE BUENOS CIMIENTOS

El reconocimiento obtenido les permite potenciar aún más la estrategia comercial, llevando a AR Racking Chile a crecer fuertemente en el número de proyectos en marcha.

Estas buenas cifras llevan a la compañía a mirar con optimismo el futuro, manteniendo, por ejemplo, este 2023 su posicionamiento en cuanto a participación de mercado. ■



SCAN QR E INGRESA A  
CALTRONICS.CL

# CALTRONICS: LÍDER EN PROYECTOS DE AUTOMATIZACIÓN Y ROBOTIZACIÓN INTEGRAL

El buen momento de la industria logística chilena puede consolidarse aún más de la mano de la automatización y robotización de sus procesos, de cara a la optimización, eficiencia y rentabilidad. De la mano de un amplio portafolio de soluciones, la empresa nacional se ha posicionado como la única empresa de desarrollo logístico automatizado y robotizado end to end.

No cabe dudas que la automatización y robotización de los procesos logísticos a nivel mundial vive un momento único en su historia, en cuanto a su masificación y al reconocimiento de las ventajas que aportan a la operación de las distintas compañías.

El mercado chileno no ha estado ajeno a esta realidad y hoy tras el reconocimiento de la logística como una actividad clave del éxito de las compañías, la mirada del sector está en la búsqueda constante de productividad, eficiencia y optimización; todo con la finalidad de marcar diferencias en un competitivo e incierto mercado.

38

En medio de este escenario -que se profundizó con la pandemia- Caltronics se ha posicionado con fuerza y rapidez como un líder en la automatización y robotización de la logística en Chile con un modelo de negocios que entrega a sus clientes soluciones integrales y financiamiento.

De la mano de la representación de importantes marcas chinas y europeas de la industria tecnológica, Caltronics va diseñado soluciones de acuerdo con las necesidades de los clientes, a las cualidades de su operación y a su mirada de futuro. Así, la compañía que ya tiene más de 6 años de trayectoria ha ido dando respuestas a

las necesidades de clientes de distintos sectores, quienes tienen en común la búsqueda de una mejora operacional.

## IMPULSO TECNOLÓGICO

José Miguel Ferrand, director de Caltronics, analiza el buen momento de la compañía y sus proyecciones de crecimiento. En este sentido, el ejecutivo reconoce el cambio de mindset en la industria tras la pandemia y las problemáticas operacionales que dejó en evidencia. La incertidumbre mundial se transformó en el principal impulsor de cambios e implementación tecnológica.

“La pandemia nos favoreció, porque dejó en evidencia el rol de la automatización y robotización y su relación con la eficiencia, productividad y control del stock. Muchas empresas reactivaron sus proyectos y hoy nos tiene con un portafolio de 15 proyectos en análisis de pequeñas, medianas y grandes empresas”, comenta. Otro de los cambios que ha impulsado la penetración tecnológica es la accesibilidad que hoy tienen las empresas

a estas soluciones, dada la disminución de los costos. En este sentido, Ferrand agrega que “la robotización ya no es una inversión solo para grandes empresas, hemos diseñado un financiamiento que permite a las pequeñas y medianas empresas revisar alternativas al largo plazo”.

“Las empresas ven que en términos financieros hacer un CD convencional cuesta lo mismo que hacer un centro logístico automatizado, ya que no sólo se debe considerar el costo de la bodega como tal, sino todo lo que está en su interior: rack, grúas, operadores, etc. Las ventajas de estos proyectos hacen que el retorno de la inversión esté respaldada y asegurada en un corto plazo (alrededor de 3 años)”, asegura.

## PROYECTOS INTEGRALES

El director de Caltronics no duda en recalcar la capacidad de la empresa de entregar soluciones integrales de automatización y robotización, lo que se ha transformado en un factor diferenciador.

“Somos el único actor capaz de entregar soluciones integrales de automatización y robotización de la logística en Chile desde el movimiento de tierra hasta la puesta en marcha del CD. El pilar de nuestra compañía está en la capacidad técnica, el conocimiento y la experiencia de nuestro equipo”, afirma el ejecutivo.

Una de las razones del éxito del modelo de negocio de Caltronics, tal como lo señala Ferrand, es el conocimiento.

Desarrollar un centro logístico con automatización y robótica no es sencillo y requiere de profesionales capacitados, equipos comprometidos, soluciones vanguardistas, implementaciones exitosas; todos factores que Caltronics ha desarrollado y que explican el vertiginoso éxito que han tenido. A reglón seguido, el

José Miguel Ferrand  
Director  
Caltronics



director de la compañía añade que: “vamos integrando las distintas soluciones para entregar finalmente un proyecto llave en mano.

Nosotros construimos, traemos los equipos, instalamos y realizamos la puesta en marcha. Además, es fundamental para nosotros acompañar a los clientes durante dos años para dar servicio y capacitación. Estos ya no son proyectos de la NASA”.

## EL RESPALDO DE GIGANTES

Atrás quedaron los mitos y prejuicios ante la tecnología china. Tal como lo comenta José Miguel, la decisión de aliarse con líderes asiáticos tecnológicos se debe a su capacidad de fabricación, a su innovación y a la apuesta que hacen por el mercado latino.

“Hace años teníamos tecnologías automatizadas de alto costo y eso distanciaba a las empresas de estos proyectos. Por eso buscamos alternativas y así logramos conectar con importantes compañías asiá-

ticas que tienen tremenda espalda financiera y tecnológica y cuentan además con precios atractivos para nuestro mercado”, sostiene. Caltronics cuenta hoy con la representación de Nanjing Unistar Industry Co., Ltd., Nanjing Inform Storage Equipment Co.,LTD, Gen-Song Intelligent, An-cra Systems B.V. y Kingspan Isoeste

Cada empresa tiene su portafolio de soluciones y dependiendo de lo que quieran los clientes se diseña el proyecto y se busca la mejor alternativa para crear una solución integral. “Vendemos directamente desde fábrica y eso, en términos económicos, es importante en el total del proyecto”, agrega.

Cabe recalcar que la ingeniería de los proyectos de Caltronics se hacen en Chile y luego se envía a fábrica, “donde les solicitamos que los componentes sean con nombre y apellido y siempre de carácter internacional y con representación en donde desarrollamos el proyecto”.

Finalmente, las oportunidades de desarrollo de la empresa son enormes. “Este año

es fundamental para nosotros por el crecimiento que proyectamos. Además, estamos expandiéndonos y ya contamos con proyectos en Estados Unidos, Colombia, Paraguay, entre otros destinos”, recalca el director.

“El cliente tiene la tranquilidad de que somos una empresa competente y que los acompañaremos en todo su proyecto”, asegura Ferrand. Además, el ejecutivo asegura que la logística chilena está preparada para dar el salto hacia la robotización y automatización, ya que “tiene la madurez, la robustez y la obligación de responder a altos niveles de exigencia.

Sabemos que la industria logística chilena es tremendamente eficiente, pero podemos hacerla aún más eficiente con nuestras soluciones. ■



De izquierda a derecha: Carlos Briebe L, Germán Lyon, Camilo Morales y José Miguel Ferrand socios de CALTRONICS



De izquierda a derecha: Rodrigo Lorca S., Gerente de Ingeniería - José Ramírez A., Jefe de Terreno - Jorge Casimis A., Ingeniero en Automatización - Carlos Rojas R., Supervisor de Terreno





**XIMENA GAETE**

GERENTE DE NEGOCIOS, VERTICAL IN HOUSE EN LLEGÓ

**LA EVOLUCIÓN DE LA MUJER EN EL RUBRO LOGÍSTICO EN LA PANDEMIA.** EL SECTOR LOGÍSTICO ES UNO DE LOS SECTORES ECONÓMICOS MÁS IMPORTANTES DE CHILE, SIENDO FUNDAMENTAL PARA LA ECONOMÍA DEL PAÍS, ESPECIALMENTE DURANTE LA PANDEMIA DE COVID-19. SIN EMBARGO, HISTÓRICAMENTE, ESTA INDUSTRIA HA SIDO LIDERADA POR HOMBRES Y HA TENIDO UNA BAJA PARTICIPACIÓN DE MUJERES.

La participación de las mujeres dentro de la industria logística siempre ha sido limitada. A principios del siglo XX nosotras en general no estábamos interesadas en los trabajos de transporte y logística, por lo que estuvimos confinadas a cuidar el hogar. Durante la Segunda Guerra Mundial, la escasez de mano de obra llevó a que las mujeres comenzáramos a trabajar en la logística, ya para la década de 1960, comenzamos a ingresar a la industria, pero en puestos administrativos y no en operativos o técnicos.

La pandemia afectó profundamente a la industria logística en todo el mundo. La demanda de bienes esenciales, como alimentos, suministros médicos y productos de limpieza, ha aumentado significativamente.

Durante todo este período, la industria logística se ha visto obligada a adoptar nuevas metodologías, como el teletrabajo y la digitalización de los procesos. Esto ha permitido una mayor flexibilidad en los horarios de trabajo, dando lugar a nuevas oportunidades para las mujeres en la industria.

También se ha destacado la importancia de la resiliencia en la cadena de suministro y la necesidad de diversificar la fuerza laboral para enfrentar mejor los desafíos futuros. A medida que la industria logística evoluciona para satisfacer las demandas cambiantes, es esencial incluir a más mujeres en la fuerza laboral y en posiciones de liderazgo para aprovechar todo el potencial de la industria.

Según datos del Servicio Nacional de Capacitación y Empleo (SENCE), la participación de la mujer en el rubro logístico ha aumentado en un 33% en los últimos cinco años, especialmente en roles de supervisión, gerencia y coordinación. Dicho aumento en la participación de mujeres en la logística pue-

de tener un impacto positivo en el desempeño de las empresas en todas las áreas. Diversos estudios han demostrado que la diversidad de género en los equipos de trabajo puede mejorar la toma de decisiones, la innovación y la resolución de problemas.

Por el contrario, un estudio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), indicó que la pandemia ha tenido un impacto negativo en la participación de las mujeres en la fuerza laboral en todo el mundo. En América Latina, específicamente, se estima que la tasa de nuestra participación laboral disminuyó en un 9,4% en 2020, en comparación con un 4,9% para los hombres, en el mismo período.

En el rubro logístico, esta disminución en la participación de las mujeres puede haber sido causada por varios factores. Por ejemplo, uno de ellos es que en muchos trabajos logísticos requieren trabajo presencial, lo que puede haber sido difícil para las mujeres que necesitaban quedarse en casa para cuidar a sus hijos o familiares enfermos, tarea que ha sido relegada a nosotras.

Es importante considerar que la inclusión de las mujeres en la fuerza laboral es esencial para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible de todas las empresas y del mundo general. Esto se debe a que nosotras, las mujeres aportamos habilidades y perspectivas únicas a la fuerza laboral. Además, somos buenas en la gestión del tiempo y en la organización, habilidades que son fundamentales para la gestión eficiente de la cadena de suministro.

Las mujeres juegan un papel relevante en la cadena de suministro, desde la gestión de inventarios y la coordinación de envíos, hasta la atención al cliente y el soporte técnico. Sin embargo, nuestra presencia en el rubro sigue siendo baja en comparación con otros sectores. Según un estudio de la OIT, las mujeres representan solo el 35% de la fuerza laboral en el rubro logístico en América Latina y el Caribe.

Durante las últimas décadas nuestra participación ha aumentado, pero aún no está en línea con la igualdad de género y lo que se espera. La brecha es particularmente evidente en posiciones de liderazgo. Como gerente de negocios del rubro logístico en Chile, hago un llamado a todas las empresas de nuestro sector a tomar medidas concretas para disminuir esta brecha.

## QUE NO SE TE COMPLIQUE EL PRÓXIMO CYBER

Enfócate en el crecimiento y rentabilidad de tu negocio. Nosotros te ayudamos en la logística y distribución de tu e-commerce con una gama de soluciones apropiadas para su mejor desempeño.

### Conoce como funciona nuestro servicio



Recepción



Almacenaje



Integraciones  
para Fulfillment



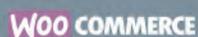
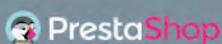
Distribución  
& Delivery



Dashboard de Control  
& Seguimiento



Inversa





**PATRICIO SALVO**

GERENTE GENERAL TRANSPORTES CARGOTRANS SCHIAPPACASSE

## DESAFÍOS Y TENDENCIAS EN LA LOGÍSTICA MINERA CLAVES PARA LA EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD.

LA INDUSTRIA MINERA ACTUAL SE ENFRENTA A UN CONJUNTO DE DESAFÍOS EN EL ÁMBITO LOGÍSTICO QUE REQUIEREN ATENCIÓN POR PARTE DE TODOS LOS COLABORADORES INVOLUCRADOS EN ESTE SECTOR. EN CONVERSACIÓN CON ROLANDO RAMOS, GERENTE FUNCIONAL REGIONAL DE BECHTEL GLOBAL LOGISTICS, SE RECONOCE LA IMPORTANCIA DE LA EMPATÍA EN LA RELACIÓN ENTRE TRANSPORTE, MINERÍA Y LOGÍSTICA COMO UN FACTOR DIFERENCIADOR PARA ENFRENTAR ESTOS DESAFÍOS.

Y es que al fomentar la empatía se crea un entorno colaborativo en el que se promueve una comunicación efectiva y un entendimiento mutuo entre los diferentes actores. Esta empatía permite una mayor eficiencia operacional, ya que se facilita la identificación y solución de los desafíos y oportunidades de manera conjunta, generando una mayor capacidad de adaptación ante situaciones imprevistas.

Frente al escenario actual, uno de los desafíos fundamentales es promover una Cultura de Seguridad sólida que garantice operaciones seguras y proteja a los colaboradores, comunidades y activos. Indiscutible es que la seguridad debe ser una prioridad en todas las etapas de la operación minera, por lo tanto, es fundamental que los proveedores de logística minera cuenten con la capacidad de adaptarse a los valores de seguridad y los objetivos estratégicos de las empresas mandantes, integrando la cultura de seguridad en los procesos logísticos, promoviendo la capacitación y conciencia sobre las mejores prácticas, implementando protocolos de seguridad y asegurando el cumplimiento de las normativas aplicables.

Si de desafíos hablamos, otro que asoma es la Gestión Integral de la cadena de suministro, factor esencial para lograr eficiencia, reducir costos y riesgos en la industria minera. Esto implica la planificación, administración, coordinación integral y control de las actividades logísticas. Por su parte, los operadores logísticos desempeñan un papel clave, optimizando los contratos, reduciendo riesgos y costos, buscando constantemente mejoras y optimizaciones en la cadena de suministro.

Mirando la modernización de los procesos, la Digitalización de la cadena de suministro es un paso fundamental para optimizar los procesos logísticos. Proporciona una visión en tiempo real de las etapas involucradas, desde la planificación, abastecimiento, almacén y gestión de inventarios hasta la distribución y entrega de los activos. Los sistemas de digitalización del proveedor logístico tienen el desafío de facilitar la trazabilidad, el control y la reportabilidad de los servicios con foco en el cliente, mejorando la eficiencia y la toma de decisiones, así como la colaboración integrada entre los actores involucrados.

En el contexto actual, la Sostenibilidad Sustentable es un aspecto clave en la logística minera, donde se busca abordar de manera integral los desafíos ambientales, sociales y económicos que enfrentamos en la actualidad. Lo anterior implica no sólo preservar y proteger los recursos naturales, sino también considerar el bienestar de las comunidades y la equidad social, al tiempo que se promueve un desarrollo económico sostenible.

El desafío para las empresas logísticas está en implementar prácticas logísticas ecoeficientes que busque equilibrar los aspectos económicos y ambientales al hacerlas sostenibles, considerando modelos de economía circular y reduciendo su huella de carbono, donde pueden lograr beneficios económicos, sociales y ambientales con un enfoque holístico.

Finalmente, la Diversidad Organizacional es otro de los aspectos claves para la minería actual. Las empresas mineras están trabajando activamente para fomentar y desarrollar la diversidad organizacional en el ámbito logístico. Los proveedores logísticos están promoviendo entornos laborales más diversificados, lo que fomenta la innovación, la toma de decisiones efectiva y las relaciones positivas con los clientes y las comunidades locales. La diversidad debe ser una prioridad en todas las áreas de la logística minera, desde la contratación hasta el crecimiento y desarrollo del talento.

Al enfrentar estos desafíos y generar un estándar operacional, la industria minera y los proveedores logísticos pueden lograr beneficios significativos, avanzado hacia un futuro próspero y sostenible, donde se maximicen los beneficios económicos, sociales y ambientales que hagan de esta industria un pilar clave para el desarrollo del país.



**+20 años** integrando soluciones tecnológicas para hacer más **eficiente y segura** la cadena de suministros



Mejora la gestión de tu operación



\*Estadísticas promedios en base al comportamiento de distintas flotas

CONTÁCTANOS Y TE ENTREGAMOS UNA SOLUCIÓN

[www.gpschile.com](http://www.gpschile.com)

56 2 2940 4911

[clientes@gpschile.com](mailto:clientes@gpschile.com)



WEB | VISIÓN EMPRESARIAL | LÍDERES

**FRANCISCO HORNAUER**  
CHIEF EXECUTIVE OFFICER AT ROUTING SPA

ES INNEGABLE QUE LA PANDEMIA GENERÓ CAMBIOS EN TODO ÁMBITO. MUCHAS EMPRESAS SE VIERON BENEFICIADAS DE UN CRECIMIENTO EXPONENCIAL QUE NO TENÍAN PLANIFICADO, GENERANDO ALTOS INGRESOS Y MÁS DE UN DOLOR DE CABEZA. OTROS APRENDIERON A UTILIZAR SUS TIEMPOS DE OTRA MANERA CON EL TELETRABAJO.

El año 2022 este escenario volvió a modificarse; los problemas económicos a nivel global y la vuelta a la nueva normalidad, generaron un quiebre que se tradujo en que muchas compañías sufrieron el estancamiento y la falta de adaptación, impidiendo el crecimiento y en algunos casos más lamentables, significó el cierre de operaciones. Es en este punto dónde es importante detenerse, observar y preguntar ¿qué aprendimos? ¿qué queremos? ¿qué esperamos para este 2023?

#### LOGÍSTICA: ADAPTACIÓN + INTELIGENCIA ARTIFICIAL

Ya se escucha hablar de la nueva revolución industrial, y por qué no, con la llegada de tecnologías totalmente disruptivas como el conocido, e incluso temido, Chat GPT que ya causó problemas en reconocidas empresas por la falta de conocimiento en su uso. Y todo avanza tan rápido que hasta este, ya está quedando en el pasado. A lo anterior, hay que añadir cómo el impacto en la sustentabilidad y la reducción en las emisiones de CO2 está siendo de los principales puntos a considerar en cada paso de una empresa. Estos últimos años los desafíos parecen tener cada vez más aristas y la búsqueda de respuestas es un acertijo que implica una mayor visión de los líderes, porque tienen que saber aliarse al partner que sea capaz de guiar y apoyar esta transformación.

En el mundo de la logística se está haciendo indispensable el buen uso de servicios tecnológicos que marquen la diferencia en cada etapa de la cadena; desde conocer el inventario y evitar el sobre stock, continuando por la optimización en tiempos de traslados, dimensionamiento de flota, reducción de vehículos generando disminución en la huella de carbono, la evidencia de la entrega o proof of delivery y ahorros a fin de mes, y finalizando con que el cliente final tenga acceso a plataformas que permitan conocer en tiempo real el estado de un

pedido, tener la información en la palma de la mano y saber cuándo sonará el timbre, forman parte de la tan ansiada experiencia del cliente. Lo anterior, son sólo algunos de los puntos importantes a considerar y si sumamos una app customizada para la empresa parecen ser la olla con oro al final del arcoíris. Y todo lo anterior, con un acompañamiento constante.

Cuando hablamos de logística de última milla, inmediatamente pensamos en la compra que hicimos y cómo funcionó el despacho pero ¿si hablamos del traslado de personas a puntos de trabajo? El desafío es mayor, la puntualidad adquiere una importancia aún más crucial, cada segundo que se pasa dentro del vehículo influye en el resultado final, teniendo que adaptar la cantidad máxima de minutos para que el viaje tenga sentido y respete los tiempos de cada pasajero. El transporte de pasajeros no solo implica el desplazamiento físico, es el viaje que conecta experiencias y crea conexiones en cada trayecto.

#### NUEVAS RUTAS PARA ESTE 2023

Las posibilidades son infinitas, sólo hay que saber buscarlas. Respondiendo a la pregunta inicial, ¿qué queremos conseguir este año? Saber transmitir la importancia de adoptar la tecnología como un aliado estratégico para la constante adaptación que la industria y el mercado están exigiendo. Por otro lado, la inmediatez y la constante información se han transformado en necesidades de primera línea y si no entendemos esto como un requisito base, el futuro de muchas compañías entrará a un punto de no retorno. Atrás quedaron los tiempos de repartos entre 9 y 21 horas. El cliente final sabe que su tiempo es importante y busca las alternativas que le permitan hacer uso de este.

Hay mucho para conocer, entender y aprender de este fascinante mundo, y la tecnología o inteligencia artificial, está siendo un generador de oportunidades que está abriendo puertas a nuevos desafíos, y a esto le añadimos un componente no menor: el cliente cada vez más exigente y con justa razón, ellos saben que es el consumidor final quién vive la experiencia como una sola y quiere perfección desde que hace el pedido del producto/servicio hasta que lo recibe. El tiempo está siendo algo cada vez máspreciado. Generar una experiencia positiva a través del buen uso de la tecnología y siempre dejando como foco al cliente, es lo que nos permite marcar la diferencia. La última milla es el puente que conecta.



# PALLET PARKING

On Demand Warehousing

## Ahora en México

Internacionalizamos nuestras operaciones



## FÁCIL: PAGA POR LO QUE USAS

¿Tienes exceso de stock, necesitas más espacio?

### ENCUENTRA



Almacena dónde y cuándo se necesita.  
Y paga sólo por uso.



Aumenta capacidad flexible rápidamente.



Utiliza amplia red con mayor cobertura y  
a no más de 10 Kms de tu CD.



La forma más fácil y económica de administrar  
tu overflow.



¡Expande tu negocio sin invertir en activos fijos!

¿Tienes exceso de espacio operativo libre?

### OFRECE



Únete a la red de oferentes de almacenaje de  
PalletParking.



Recibe ingresos por tus espacios y capacidades  
libres.



Procesos simples y seguros para monetizar tu  
costo hundido.



Transforma tu CD desde centro de costos a  
centro de negocios.



¡Reduce costo total de almacenaje agregando  
nuevos ingresos!



## LAS MUJERES Y LA LOGÍSTICA: UNA RELACIÓN INDISPENSABLE Y UNA TAREA PENDIENTE.

El rubro logístico es uno de los más importantes y estratégicos en la economía global. Sin embargo, a pesar de que las mujeres representan una gran parte de la fuerza laboral en este sector, aún hay una clara desigualdad de género en los puestos de alta gerencia y en los directorios de las empresas. A continuación, exploraremos las razones detrás de esta brecha y posibles soluciones para abordarla. ¿Por qué ha costado que más mujeres se integren en la alta gerencia o directorios en el rubro logístico? Esa es la gran pregunta a nivel de industria y aquí algunos aspectos que podrían explicar dicha situación, como los estereotipos, las redes de contacto o la discriminación de género.

**Barreras culturales y de estereotipos de género:** A menudo, los roles de liderazgo en la industria logística se ven como "trabajo de hombres". Este estereotipo cultural crea barreras para que las mujeres sean consideradas para puestos de alta gerencia y en los directorios de las empresas. A menudo se les ve como menos capaces o menos comprometidas, en comparación con sus colegas masculinos, lo que puede obstaculizar el progreso en sus carreras.

**Falta de apoyo y redes de contacto:** En la industria logística, las redes de contacto son esenciales para el desarrollo profesional y la progresión en la carrera. Sin embargo, estas redes suelen estar dominadas por hombres, lo que puede generar que sea difícil para las mujeres construir relaciones y encontrar oportunidades de carrera. Además, la falta de apoyo y de mentores también puede ser un factor importante en la falta de progreso de las mujeres en los puestos de alta gerencia.

**Brecha salarial y discriminación de género:** La brecha salarial de género sigue siendo una realidad en la mayoría de los sectores laborales, incluido el rubro logístico. A menudo, las mujeres en posiciones de liderazgo ganan menos que sus colegas masculinos y esto puede disuadir a muchas mujeres de buscar estos puestos. Además, la discriminación de género puede hacer que las mujeres se sientan desalentadas y desmotivadas a la hora de buscar puestos de liderazgo.

**Falta de políticas y prácticas inclusivas:** Las empresas del rubro logístico a menudo carecen de políticas y prácticas inclusivas que apoyen la igual-

dad de género y la diversidad en el lugar de trabajo. La falta de flexibilidad laboral, la falta de programas de formación y la falta de apoyo para el equilibrio entre el trabajo y la vida personal pueden ser barreras para las mujeres que buscan progresar en su carrera. Existen diversas acciones que pueden abordar la brecha de género en la alta gerencia o directorios en el rubro logístico. A continuación, se mencionan algunas:

**Fomentar la diversidad:** Las empresas pueden fomentar la diversidad en su personal mediante políticas de contratación y promoción que valoren las habilidades y competencias de los candidatos sin importar su género. También se puede fomentar la inclusión de mujeres en la toma de decisiones y en la conformación de equipos de trabajo.

**Romper con los estereotipos de género:** Es importante que se promueva la eliminación de los estereotipos de género, los cuales muchas veces limitan el acceso de las mujeres a determinados puestos o roles. Esto puede lograrse mediante campañas de concientización y programas de capacitación y sensibilización para el personal.

**Ofrecer programas de desarrollo y capacitación:** Las empresas pueden ofrecer programas de desarrollo y capacitación que estén dirigidos, específicamente, a mujeres con el objetivo de fomentar su crecimiento profesional y mejorar su acceso a puestos de alta gerencia.

**Establecer metas y objetivos claros:** Las empresas pueden establecer metas y objetivos claros en cuanto a la inclusión de mujeres en puestos de alta gerencia o directorios. Esto puede ser medido y monitoreado a través de indicadores y métricas específicas.

**Incentivar la participación de mujeres en redes y asociaciones profesionales:** Las empresas pueden incentivar y apoyar la participación de mujeres en redes y asociaciones profesionales del rubro logístico, lo cual puede contribuir a la visibilidad y reconocimiento de su trabajo y habilidades.

Es importante que estas acciones sean implementadas de manera integral y sostenible en el tiempo, con el compromiso de toda la organización y la dirección para lograr un cambio real en la brecha de género en la alta gerencia y directorios del rubro logístico, también pueden revisar la Norma Chilena 3262 -2021.



**DERCO  
maq**



El **mix** de maquinaria para

# logística

más completo  
del mercado



Tenemos la solución perfecta, a la medida de tu negocio.

**KOMATSU**  
FORKLIFT

**STILL**

**HANGCHA**  
FORKLIFT

**JLG**

Cotiza en [dercomaq.cl](http://dercomaq.cl)

600 786 1000





SCAN QR E INGRESA A  
CENTRALBODEGAS.CL

# CENTRAL BODEGAS ADQUIERE INSTALACIONES EN LO BOZA Y SUMA IMPORTANTES M2

Bajo la modalidad Multiarrendatario, la empresa sumó más de 40 mil m2 de bodegas en el sector logístico de Lo Boza en la región Metropolitana, tras la adquisición de lo que era el Centro Lo Boza de Danco. La compra del nuevo CD viene a confirmar el buen momento que atraviesa la empresa, donde el sello diferenciador está en la calidad del servicio y en la cercanía con los clientes.

Motivos para celebrar sobran en Central Bodegas. La empresa nacional de bodegaje celebra 15 años de vida en medio de un excelente momento comercial y de desarrollo que lo tiene con nuevos m2 y con presencia en distintos sectores de Santiago.

El buen momento es fruto de la estrategia comercial impulsada hace aproximadamente cinco años por la compañía, cuyo principal objetivo era concretar el plan de crecimiento, catalogado por muchos como ambicioso, que tenía como eje central diversificar la presencia de la empresa en la región Metropolitana y apuntar a nuevos mercados y clientes.

“Nuestro plan de crecimiento ha sido ambicioso, pero lo hemos implementado -pese a los cambios originados por la crisis social del 2019 y los efectos de la pandemia- logrando, por ejemplo, ampliarnos hacia nuevos mercados y dejando atrás la concentración de Central Bodegas en la comuna de San Bernardo, donde se ubicaban, hace algunos años, más del 70% de nuestros m2 construidos”, comenta Carlos Figueroa, gerente general de Central Bodegas. Actualmente, la empresa tiene presencia en distintos polos logísticos de la capital, permitiendo ampliar el abanico

de soluciones y clientes. Las comunas de Pudahuel, Quilicura, Renca y Lampa se suman hoy al mundo de Central Bodegas, entregando así nuevas opciones al mercado, apuntando siempre a la calidad de las soluciones, el fortalecimiento de su servicio, a la cercanía con sus clientes y a potenciar la eficiencia de las operaciones logísticas de sus clientes.

El aplaudido momento que vive la empresa se consolida con la compra de nuevas instalaciones que vienen a aumentar su oferta de m2 con instalaciones de primer nivel; en tiempos en que la construcción de nuevos espacios de almacenamiento se complejiza por diversos motivos globales, lo que comprime, entonces, la oferta de m2 disponibles, lo que claro ante las bajas cifras de vacancias registradas en la industria en los últimos semestres.

## MIX DE MODELOS

La diversificación de la empresa en términos territoriales ha sido evidente en los últimos años. Ejemplo de lo anterior es que hoy sólo el 45% de los m2 de bodegas de la empresa están ubicados en la comuna de San Bernardo, dejando atrás el vínculo exclusivo de la empresa con la zona sur de la capital.

La construcción del Centro de Distribución de Arrimay y la reciente compra del entonces Centro Lo Boza de la empresa Danco confirman los nuevos aires de la empresa, marcado por su diversificación de modelos comerciales, tales como, bodegas multi-arrendatarios, el modelo Stand Alone y la modalidad de Build to Suit. Este mix de soluciones permiten a Central Bodegas tener presencia en distintos mercados con activos de calidad que refuerzan la relación con los clientes y que los convierte un player importante del mercado de bodegaje chileno.

“Este crecimiento nos ha llevado a convertirnos hoy en el quinto operador de la industria con un poco menos de 250 mil m2 de bodegas, donde el 80% de ellos son bodegas multi arrendatario y el restante (3 bodegas) son modelos Stand Alone (dos en Renca y una en Lampa) que están arrendadas a largo plazo a empresas que realizan su operación logística desde ahí”, detalla Figueroa.

## STAND ALONE, UNA MODALIDAD DE OPORTUNIDADES

A inicio del mes de mayo, la empresa cerró la compra del Centro Lo Boza a la empresa Danco, marcando un hito importante para el crecimiento de la empresa, al aumentar en más de 40 mil los m2 de bodegas de excelente estándar.

“Las instalaciones tienen un muy buen estándar constructivo. Son 42 mil m2 de bodegas, donde tenemos 7 arrendatarios. Esta transacción nos tiene tremendamente contentos, porque nos posiciona en una zona geográfica que no estábamos presentes. Además, este CD nos permite llegar a una tipología de cliente distinta. Esta forma de crecimiento inorgánica nos permite posicionarnos en un mercado en que apostamos y que vemos con muy buenos ojos de desarrollo como son, por ejemplo, los operadores logísticos”.

De acuerdo con el gerente general, en tiempos en que se hace difícil construir

este tipo de instalaciones por factores económicos globales y macroeconómicos; cuando los permisos para el desarrollo de estos proyectos toman mucho tiempo o cuando hay carencia de terrenos para albergar estas instalaciones, esta modalidad de compra (stand alone) cobra valor como una alternativa para hacer frente al déficit de m2 existentes.

En este caso específico, dada la calidad de la infraestructura sólo se van a realizar pequeñas modificaciones al recinto y el objetivo principal está en instalar el sello de Central Bodegas que se caracteriza por un claro componente humano. "Nuestros clientes saben que son parte de nuestra familia y que tenemos procedimientos y formas de operar transparentes y establecidas", afirma.

## CLAROS OBJETIVOS

El ejecutivo aseguró además que el crecimiento inorgánico es un tipo de desarrollo que es visto positivamente al interior de Central Bodegas, por lo tanto, no se descarta seguir en la senda de la adquisi-

ción de nuevas instalaciones. "Seguimos viendo oportunidades en el mercado para ver cómo crecer. Sin embargo, es importante aclarar que, de existir nuevas instalaciones, éstas deben cumplir un estándar apropiado que nos permita continuar entregando el nivel de soluciones que los clientes de Central Bodegas esperan, porque nuestro foco está puesto siempre en no perder las ventajas y el sello que tiene nuestra empresa como es el foco en el servicio y la cercanía con el cliente; como también, el sello de la mejor relación precio-calidad de la industria".

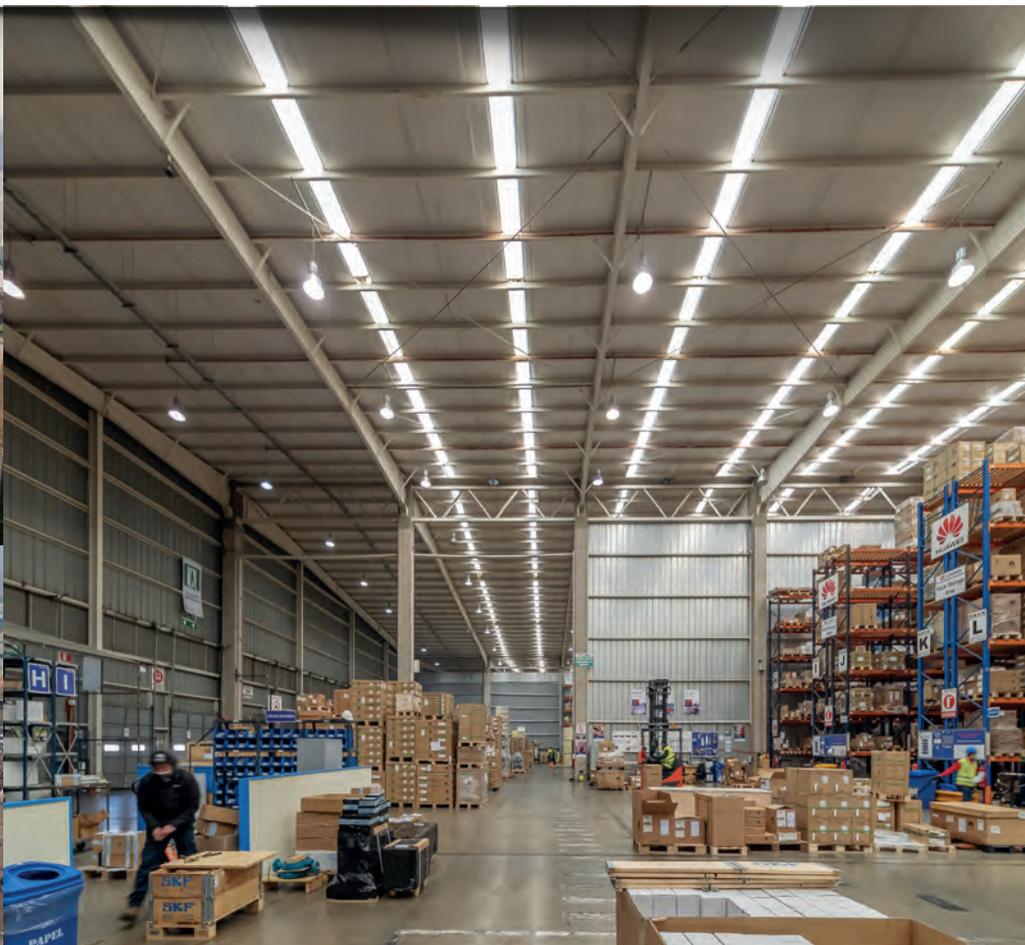
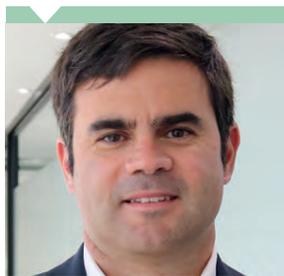
En esta línea, la empresa sabe que con un crecimiento "rápido y a locas" las empresas pueden afectar su esencia y, según afirma Figueroa, "no queremos que eso suceda en nuestra compañía. Nuestro sello nos entrega diferenciación y nos posiciona en el mercado. No queremos crecer por crecer. Estamos contentos y orgullo-

so de lo que hemos construido en estos años, llevando adelante nuestro plan estratégico de crecimiento y desarrollo".

Finalmente, el gerente general asegura que, ante el panorama actual, en términos político-social y económico, "no es fácil proyectarse, pero es evidente que queremos seguir nuestra senda de crecimiento y reforzar aún más nuestra participación en el mercado chileno del bodegaje".

"Lo que queda de 2023 es dar a la operación del centro Lo Boza el sello y el servicio de Central Bodegas y que nuestros clientes vean el cambio. Nuestros 15 años nos pillaron muy bien parados. Ya tenemos pantalones largos en el mercado del bodegaje en Chile y debemos ahora trabajar para seguir avanzando", concluye Carlos Figueroa.

**Carlos Figueroa**  
Gerente General  
Central Bodegas





SCAN QR E INGRESA A  
TRANSGAMBOA.CL

# TRANSGAMBOA SE POSICIONA CON ÉXITO EN EL MERCADO DEL TRANSPORTE DE CARGA VALORADA

Con un servicio enfocado en responder a las necesidades operacionales, la compañía se ha transformado en una excelente alternativa para el mercado de carga valorada, respaldado por el diseño de su servicio, la estrategia de seguridad aplicada a su operación y las buenas cifras logradas el 2022, donde alcanzaron 11 mil servicios sin siniestros. TRANSGAMBOA sabe cómo operar con seguridad.

“Tenemos un rol protagónico dentro de la industria logística y transporte, gracias a nuestro sello y mirada operacional que está en la seguridad, el cumplimiento y la eficiencia”, así define Ronald Gamboa, Director de TRANSGAMBOA, el momento que vive la compañía experta en el transporte de carga valorada, gracias a una estrategia agresiva del punto de vista comercial, la modernización de sus procesos y la inclusión de nuevas tecnologías de apoyo.

“**TRANSGAMBOA** ha impulsado un proceso de modernización que incluye mejoras tecnológicas, un robustecimiento de su plantel ejecutivo, cambios en la imagen corporativa y se pone foco además en dar a conocer nuestros servicios mediante los canales digitales”, afirma Gamboa, quien hace referencia a la incorporación de David Miranda F. como Gerente Comercial & Operaciones y a Felipe Ortiz Q. en su rol de Gerente de Administración y Finanzas; ambos con una vasta experiencia profesional, ligado a la logística, supply chain, transporte, operaciones y el ámbito comercial.

El buen momento de la empresa, que ya cuenta con 17 años de historia, responde al diseño de sus servicios que tienen su foco en la seguridad operacional, lo que

cobra enorme valor y se transforma en un factor diferenciador ante los actuales niveles de inseguridad que se registran en la Región Metropolitana y resto del país, puesto que son una preocupación constante para los clientes.

“Somos expertos en lo que hacemos, ofreciendo un servicio altamente táctico y estratégico para hacer frente a la delincuencia y ofrecer a los clientes un producto que mitigue los riesgos y garantice que la carga transportada de alto valor sea retirada y entregada en el punto final con éxito”, afirma Miranda.

Actualmente, TRANSGAMBOA está en pleno proceso de crecimiento, fidelizando, manteniendo y atrayendo nuevos clientes y nuevas alianzas comerciales.

## UN PARTNER QUE DA SEGURIDAD

Una de las cifras que respaldan el trabajo de TRANSGAMBOA son los 11 mil servicios con cero siniestros, logrados el 2022.

“Operamos de cara al cliente, ofreciendo un servicio con camiones totalmente blindados con certificación bajo la Norma III y III A, tanto en su cabina y carrozado. Además, tenemos un personal seleccionado bajo las más estrictas normas y actitudes y en constante perfeccionamiento, quienes son dirigidos por un equipo de ejecutivos operativos que se apoyan en una arquitectura robusta de seguridad que permite dar tranquilidad a nuestros clientes y a nosotros mismo”, detalla Miranda.

Otro de los factores que distingue a la empresa es que posee un seguro de carga de amplia cobertura, atendiendo especialmente a los clientes del rubro tecnologías, vestuario de alto valor, videojuegos, celulares, electrónica, computación, entre otros.

Dado al actual clima imperante en el medio, los ojos de la logística y el transporte están en lo que sucede en la ruta, en los sites de los clientes y los puntos de entrega de carga. “Nuestra área de seguridad y acompañamiento en rutas es clave para el diseño de nuestro servicio, ya que evalúan permanentemente las condiciones, revisan los estudios de rutas y chequean nuestros sistemas internos”, añade Miranda.

Un punto clave del servicio de TRANSGAMBOA es su flexibilidad, dinamismo y atención personalizada, el cual va al ritmo de la logística actual. “Tenemos un agendamiento de 24 horas, sin embargo, somos capaces de brindar un servicio spot durante el mismo día. Además, contamos con un servicio denominado ‘Camión Ambulancia’ para las urgencias, ubicado en un lugar estratégico que nos permite llegar en un plazo no mayor a 30 minutos”, comenta el gerente Comercial & Operaciones.

## MANEJO EXPERTO

Dada las características comerciales y logística nacionales actuales, en la ruta se

**David Miranda**  
Gerente Comercial y  
Operaciones Transgamboa





encuentran día a día un importante volumen de carga de alto valor y sensible, la cual es tremendamente apetecida por los delincuentes por lo atractivo de su costo y su fácil reducción en el mercado informal. Dentro de estos bienes se encuentran HI TECH, perfumes, electrónica, vestuario y bienes de un alto valor patrimonial. Son estas cargas las que requieren un manejo especializado en cuanto a su cadena logística y TRANSGAMBOA sabe cómo hacerlo.

El principal servicio que ofrece TRANSGAMBOA es un paquete integral, es decir, "ofrecemos la posibilidad de cotizar durante el mismo día, ponemos a disposición una flota altamente equipada gobernada por un equipo calificado, tenemos línea directa con nuestros clientes, quienes pueden tomar contacto directo con nuestros ejecutivos. Somos ágiles, dinámicos y flexibles; mantenemos informados a los clientes y contamos con una plataforma de digitalización de documentos en la nube y en algunos casos nuestra plataforma de tracking, nos beneficia y damos la opción de integrarse mediante API con los clientes que así lo deseen", expresa el ejecutivo.

A región seguido, Miranda enfatiza que "los clientes cuando ven cómo operamos y lo profesional que somos- que se evidencia en los informes de las compañías de seguros- se dan cuenta que sus cargas están en manos de expertos, porque tal cual lo indica el eslogan de nuestra empresa, **TRANSGAMBOA, "Expertos y especialistas en Carga Valorada"**.

**Entre los servicios que ofrece la compañía, también está el de vehículos dedicados In Site o In House, es decir, se pone una camioneta con tripulación a disposición del cliente, quien la administra bajo todos los protocolos de seguridad de monitoreo y control de TRANSGAMBOA.**

Así, la estrategia de seguridad impulsada por TRANSGAMBOA es su principal activo y se robustece con los colaboradores que dan vida a la operación. "Nuestra estrategia se fundamenta, principalmente, en que somos los mejores en lo que hacemos. Estamos convencidos de aquello y prueba de ello, es que las principales marcas del mercado nos han elegido. Lo que hacemos, lo hacemos con pasión y compromiso. Estamos 100% conectados

y muy encima de la operación, lo que nos permite responder a las necesidades de nuestros clientes con rapidez y eficiencia", asegura David.

En tanto, los proyectos de la compañía avanzan por el carril de la modernización. En esta línea asoma la actualización del TMS que permita entregar a los clientes un portal de acceso, donde puedan solicitar sus servicios, monitorear, visibilizar sus operaciones, sus liquidaciones, etc. Otros proyectos de interés tienen relación con prospectar clientes y ofrecer un servicio desde los puertos o almacenes extraportuarios donde también quieren fortalecer su presencia. .

Las proyecciones de crecimiento de la compañía son grandes. Sin embargo, el ejecutivo recalca que la primera tarea es siempre mantener satisfechos a nuestros clientes actuales con un servicio adecuado para que "trabajar con TRANSGAMBOA sea una experiencia positiva que de tranquilidad para operar". ■



## ¡HABLEMOS DEL WMS! HERRAMIENTA EMBLEMA QUE SE INSTALA COMO INELUDIBLE PARA UNA LOGÍSTICA EFICIENTE

EN LA ACTUAL DINÁMICA DE CONSUMO OMNICANAL, EN LA CUAL LAS PERSONAS -HIPERCONECTADAS- EXIGEN UNA EXPERIENCIA DE COMPRA SATISFACTORIA, INTEGRADA Y MULTIPLATAFORMA, EL RETO PARA LOS COMERCIOS Y SUS PARTNERS LOGÍSTICOS ES CUBRIR DICHA NECESIDAD DE FORMA EFICIENTE Y EFICAZ; UNA TAREA EN LA CUAL LA IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS SE HA CONVERTIDO EN LA REGLA DE ORO.

**E**n esta línea, específicamente en el contexto intralogístico, las soluciones de gestión de almacenes, más conocidos como WMS (Warehouse Management System), se han instalado a nivel global como una herramienta obligada para las empresas que desean responder en tiempo y forma ante sus consumidores, toda vez que estas soluciones ofrecen la visibilidad de todo su inventario y gestiona las operaciones de la cadena de suministro, desde el centro de distribución hasta el punto de venta. Al mismo tiempo, estos softwares permiten maximizar la utilización de la mano de

obra, el espacio en bodega y las inversiones en equipos, coordinando y optimizando el uso de los recursos y los flujos de materiales, entre otros beneficios.

Ahora bien, considerando lo expuesto en el último reporte del Cuadrante Mágico de Gartner sobre Sistemas para la Gestión del Almacén 2023; “a pesar de ser un mercado maduro, recientes factores macros y disrupciones han alentado mayor innovación” en materia de sistemas de gestión de almacenes (WMS). En esta lógica, el reporte sostiene que “aunque las condiciones económicas y empresariales presentan retos en algunas regiones y para algunos proveedores, el pronóstico del mercado en general superará los USD 3,35 mil millones para el 2024 con una tasa de crecimiento anual del 9.99% (CAGR) durante 5 años”, lo que representa una positiva perspectiva, tanto para los proveedores de este tipo de soluciones, como para las empresas que las implementarán.

En tanto, y considerando que los WMS se instalan como una herramienta estratégica, cabe preguntarse cómo ha evolucionado el uso de este tipo de softwares a nivel regional y nacional. En este contexto, según lo expuesto por Sebastián Flores, subgerente de División y Servicios de STG Chile, “hoy en día, tanto en Chile como en Latinoamérica, el WMS juega un rol clave, principalmente, porque es una base para poder dividirse entre los distintos canales de distribución y a los distintos tipos de segmentos”.

Según explica Flores, “el mercado latinoamericano, hoy en día, está muy desabastecido de este tipo de soluciones ya que es muy amplio y reticente a modernizarse”. No obstante, en Chile – indica el ejecutivo de STG Chile- “tenemos una alta tasa de operaciones con WMS, tanto en negocios emergentes como negocios establecidos”.

Al respecto, añadió que “los comercios emergentes han tenido un incremento desde 2019 hacia el 2022 de al menos un 20% (en la implementación de estas soluciones). Mientras que los mercados tradicionales son más reservados en tér-

minos de estadísticas, ya que utilizan este tipo de soluciones desde hace varios años a nivel de multinacionales, por ende, ellos van expandiendo su uso hacia los distintos segmentos de sus empresas como engraje principal con el fin de integrar nuevas tecnologías”.

Con todo, lo cierto es que aún queda mucho espacio de crecimiento en el país en torno a la implementación de este tipo de tecnologías, principalmente, debido a los cambios que ha experimentado la dinámica del mercado, el aumento de la complejidad de la cadena de suministro, la mayor automatización y los cambios laborales; aspectos que desafían a las empresas a aprovechar las tecnologías que permitan visibilizar la cadena end to end y hacer un mejor uso de los activos y recursos humanos para alcanzar un crecimiento rentable. En este punto, cabe definir cuál es el rol que en la actualidad juegan los WMS en la logística.

## VISIBILIDAD, GESTIÓN Y EFICIENCIA

Consultado respecto a el actual rol que los WMS tienen a nivel operativo y estratégico, Juan Antonio Valdebenito, director comercial de Esnova, sostuvo que, en términos generales, “los WMS permiten visualizar internamente la importancia que tiene cada una de las etapas de la cadena logística desde que se ingresa la mercadería al CD hasta la entrega de ella al cliente final; así como también potenciar los controles internos como el stock, inventario y el control en tiempo real del proceso logístico. Todo esto se traduce en el mejoramiento de la calidad del servicio, basándose en una gestión sencilla y eficaz que además ayuda a reducir costos”.

Ahora bien, en una visión más holística, Juliana Marcuzzi, gerente de innovación y desarrollos tecnológicos de Calyco Latam, manifestó que “el rol principal de un WMS puede analizarse desde distintas aristas. Desde el punto de vista del stock, por

FINNING CAT

SÚPER FINNING  
SÚPER CUOTA



CUOTA DESDE  
**\$2.099.900\*** + IVA  
MENSUALES

\*Bases de la promoción  
en [www.finning.com](http://www.finning.com)

EXCAVADORAS  
320GC · 320GX



COTÍZALOS AQUÍ



TENEMOS EL REPUESTO  
QUE TU EQUIPO NECESITA

[PARTS.CAT.COM/CHILE](http://PARTS.CAT.COM/CHILE)

▶ COTIZA TU EQUIPO: 229 277 000  
FINNING.COM

+56 9 6656 1293

TU SOCIO DE CONFIANZA

90 años

FINNING CAT

ejemplo, sus funciones principales son las de brindar visibilidad a la cadena, sobre el estado de los productos, la cantidad de estos, la disponibilidad y las características propias y específicas de cada una de las mercancías”.

En tanto, desde la arista de los servicios, un WMS permite, según la ejecutiva de Calyco Latam, consultar y dejar registro sobre qué servicios se brindan o se han realizado sobre los productos, qué acciones extras fueran requeridas por cada operación, y poder llevar una clasificación sobre las mismas, de forma tal de poder cuantificar económicamente los movimientos ejercidos.



**Juan Antonio Valdebenito**  
Director Comercial  
Esnova

Finalmente, desde la óptica de la productividad, “el WMS permite conocer cuánto esfuerzo conlleva una determinada operación logística, en tiempos, movimientos de máquinas, horas hombre, etc. En síntesis, nos permite hacer eficiente y eficaz a la operación”, recalcó Marcuzzi.

De acuerdo con las características que los expertos han destacado en torno a los WMS y sus alcances, cabe abordar la temática de la implementación y posibles barreras que ésta podría enfrentar. Al respecto, Sebastián Flores indicó que, si bien existe un amplio interés por implementar esta tecnología, “existen barreras muy específicas que impiden que los clientes puedan avanzar en este tipo de decisiones de forma inmediata, como por ejemplo, tener atributos de iluminación en el sector a implementar, atributos de hardware, puntos de red, entre otros”.

Básicamente, de acuerdo con lo expuesto por Flores, si bien el proceso de implementación de un software WMS es estándar, para iniciar este proceso existen pre-requisitos que – de no existir – impedirían su puesta en marcha. “Las empresas que

ofrecen soluciones de implementación de WMS, comúnmente no ofrecen soluciones de iluminación, dispositivos, impresoras e incluso levantamientos logísticos. Esto es sumamente importante, ya que, al ver todos estos pre-requisitos, la mayoría de las empresas prefieren empezar con una consultoría logística antes de iniciar con una solución, ya que tienen temor a que el cambio que genere dentro de la operación sea muy drástico o no puedan soportarlo. Si bien la metodología de las empresas para implementar este tipo de desarrollo logístico es bien clara, los pre-requisitos son muy complejos”, indicó Flores.

## UN MERCADO EN CONSTANTE DESARROLLO

Siempre en torno a los WMS, otro de los aspectos a tener en cuenta es el nivel de desarrollo de este mercado a nivel global y nacional. A este respecto, Juliana Marcuzzi explicó que “en virtud de la importancia de estos sistemas, cada día se desarrollan mejoras concernientes a dar a los usuarios mayores herramientas para realizar una gestión eficiente y permitir a otros softwares la interconexión con los mismos, de forma tal de que, la permeabilidad de los datos desde un WMS hacia otros sistemas en la organización permite obtener buenas fuentes de información para la toma de decisiones”.



**Juliana Marcuzzi**  
Gerente Innovación y  
Desarrollo Tecnológico  
en Calyco Latam

Sobre este punto la ejecutiva de Calyco sostuvo que existen muchas empresas dedicadas sólo al desarrollo específico de este tipo de herramientas, debido a que el éxito de éstas se basan en poder combinar desarrollo de sistemas inteligentes con vasta experiencia en el campo de las operaciones logísticas.

Considerando lo expuesto, Juan Antonio Valdebenito agregó que “la industria de software es una de las que tiene mayor desarrollo y evolución a nivel mundial y específicamente la industria de WMS ha tenido un importante desarrollo y evolución en la última década, considerando que estas soluciones nacieron como sistemas muy básicos que servían para indicar la ubicación de los productos al interior de la bodega, pero que poco a poco han ido implementando nuevas tecnologías como RFID o han ido incorporando nuevos dispositivos tecnológicos como son los drones o los robots AGV”.



**Sebastián Flores**  
Subgerente de División y  
Servicios en STG Chile

En tanto, la permeabilidad, es decir, la posibilidad de poder dialogar con otros sistemas de forma natural y automatizada, realizar interacciones con múltiples sistemas de la misma organización u otras herramientas softwares que los actores de la cadena logística tengan, es otro factor determinante para optar por las soluciones WMS. En esta línea, la ejecutiva de Calyco, indicó que, “por ejemplo, poder sincronizar información con ERP propio, con portales de e-Commerce, con mensajería y reportería a los clientes finales, con datos para tableros de toma de decisiones dentro de la propia organización o visualización en línea de información para clientes. También deben considerarse cuestiones técnicas como el fácil uso o uso intuitivo para los usuarios. La capacidad para adaptarse a mejoras o innovaciones tecnológicas”.

## ¿QUÉ DIFERENCIA PUEDE MARCAR UN BUEN WMS?

Finalmente, en lo referido a aquellas mejoras que un buen WMS puede acarrear a la operativa intralogística, Valdebenito

sostuvo que “un buen WMS es aquel de características versátiles que permite que se adapte a la necesidad y realidad de sus clientes y no que el cliente se adapte a él”. Así un WMS eficiente se caracteriza por ser capaz de integrarse a los principales ERP’S existentes en el mercado o integrarse a cualquier dispositivo a hardware que utilice el cliente. Además, debe ser capaz de entregar confianza en la administración de los datos y generar una documentación personalizada, así como también debe tener la capacidad de incorporar la gestión de varias bodegas al mismo tiempo para lograr una visión total y general de la cadena logística. Todos estos elementos son fundamentales para entregar un servicio óptimo y de calidad.

Por su parte, Sebastián Flores enfatizó que normalmente se tiende a pensar que la diferencia entre un WMS eficiente y uno deficiente radica en el nivel de productividad que pueda asegurar durante las tareas intralógicas. No obstante, indica que para que este factor sea determinante es im-

portante que las compañías tengan claro qué procesos quieren optimizar. En esta línea, Flores sostuvo que “hay factores muy importantes. Cuando se implementa este tipo de tecnologías normalmente es por dos razones: porque la empresa está teniendo mucha pérdida o porque tiene una proyección de crecimiento de 5 a 10 años y para poder aumentar sus ventas requiere de este tipo de tecnologías. Es una decisión de expansión”.

De acuerdo con lo descrito por el ejecutivo de STG Chile, para medir hacia dónde quieren crecer o cómo justificar esta implementación, por lo general las empresas utilizan tres grandes factores. “El primero de ellos es el Retorno de Inversión Tangible, es decir, hay empresas que determinan que el éxito del proyecto se va a clasificar o medir con el incremento de productividad o inventarios en línea, cantidad de procesos, desplazamientos, etc. Aquí hay un KPI medible; también está el Retorno de la Inversión Intangible que hace que las distintas áreas de operación

como almacenamiento o recolección, tengan que trabajar en conjunto y unificar la operación bajo una misma herramienta, es decir, incentivar el trabajo colaborativo; y finalmente, también está el Retorno de Inversión Adicional o de valor agregado que significa que una empresa al tener este tipo de tecnologías pueden optar a nuevos canales de distribución y clientes al licitar operaciones nuevas, ayudándolos a realizar operaciones más grandes”.

Con todo, es importante considerar que las principales ventajas que derivan de la implementación de un WMS en las operaciones intralógicas son la cohesión de equipo, unificación de procedimientos bajo un mismo software/plataforma, incorporación de todas las áreas de operación y la mejora del concepto de operación para optar a nuevas líneas de negocio; todos factores que, sin duda, hacen de este tipo de herramientas un factor decisivo a la hora de lograr los objetivos estratégicos operativos. ■



## Somos tu Operador Logístico Estratégico

Manejamos y apoyamos la cadena de suministros y distribución de empresas de diferentes tamaños e industrias. Nos amoldamos a las exigencias que hacen único a cada cliente, dando un servicio integral, flexible y a la medida.

Logística Inbound • Almacenaje y Control de Inventario • Retiro de Carga Masiva • Transporte



contacto@silo-logistica.cl - Av. Kennedy 5735 Of. 1105, Las Condes, Santiago - Chile +56 22 432 1926

# ¿ES LA EFICIENCIA EL OBJETIVO DE TU PROYECTO LOGÍSTICO?

LOS PROYECTOS TECNOLÓGICOS ESTÁN REVOLUCIONANDO LA LOGÍSTICA Y LA BÚSQUEDA DE EFICIENCIA ES UNO DE LOS PRINCIPALES MOTORES DE CAMBIO. LA IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍA EN ÁREAS COMO LA AUTOMATIZACIÓN DE ALMACENES, LA OPTIMIZACIÓN DE RUTAS, EL SEGUIMIENTO DE ACTIVOS Y LA INTEGRACIÓN DE SISTEMAS HAN PERMITIDO MEJORAR LA PRODUCTIVIDAD, REDUCIR COSTOS Y OFRECER UN SERVICIO MÁS RÁPIDO Y CONFIABLE.

**E**n el mundo de la logística, la eficiencia es un factor clave para el éxito de cualquier proyecto. La implementación de tecnologías en esta área ha sido fundamental para optimizar procesos y mejorar la eficiencia operativa en todas las etapas de la cadena de suministro. Lo anterior se debe quizás a lo desafiante que están siendo los mercados y a los retos que impone el consumidor o cliente final en cuanto al nivel de servicio. Ambos factores han puesto en jaque la operativa de las compañías, quienes como forma de enfrentar esta realidad y mirar al futuro han puesto los ojos en las tecnologías como un aliado.

Ya no hay vuelta atrás. La logística y la tecnología son aliadas de cara a la eficiencia y al nivel de cumplimiento; por lo tanto, son claves para el éxito comercial y posicionamiento de las empresas en sus respectivos mercados. Los proyectos tecnológicos están revolucionando la logística.

¿Cuáles son hoy los principales proyectos tecnológicos? La variedad de alternativas presente en los mercados, la constante innovación y la proliferación de empresas de implementaciones tecnológicas han llevado a que los proyectos se masifiquen en alcance y también en el tipo y variedad de operación que se busca optimizar. Aquí algunos de las principales formas de mejora que hoy están presentes en la industria logística.

**AUTOMATIZACIÓN DE ALMACENES:** La automatización de almacenes es una de las áreas en las que los proyectos tecnológicos han tenido un gran impacto. El uso de robots y sistemas de gestión de almacenes ha permitido agilizar las tareas de recepción, almacenamiento y despacho de mercancías. Los robots pueden moverse de manera autónoma,

optimizando la utilización del espacio y reduciendo los tiempos de entrega. Además, los WMS ayudan a controlar de forma eficiente los inventarios, minimizando el riesgo de errores y pérdidas.

**OPTIMIZACIÓN DE RUTAS:** La planificación de rutas es otro aspecto crucial en la logística. Los proyectos tecnológicos han desarrollado sistemas de optimización de rutas que tienen en cuenta variables como la distancia, el tráfico y las restricciones de horario. Estos sistemas permiten seleccionar las rutas más eficientes, lo que se traduce en una reducción de los tiempos de entrega y los costos de transporte. Asimismo, se pueden utilizar algoritmos de seguimiento en tiempo real para ajustar las rutas según las condiciones cambiantes, lo que mejora aún más la eficiencia operativa.

**INTERNET DE LAS COSAS (IOT) Y SEGUIMIENTO DE ACTIVOS:** El Internet de las cosas ha revolucionado la logística al proporcionar una visibilidad sin precedentes de los activos en tiempo real. Los proyectos tecnológicos han implementado sensores en contenedores, paquetes y vehículos, lo que permite realizar un seguimiento preciso de su ubicación y estado. Esto no sólo facilita la gestión de inventarios, sino que también ayuda a prevenir pérdidas y robos. Además, el análisis de los datos recopilados permite identificar áreas de mejora y optimizar los flujos de trabajo.

**INTEGRACIÓN DE SISTEMAS Y COLABORACIÓN:** La eficiencia en la logística se ve impulsada por la integración de sistemas y la colaboración entre los diferentes actores de la cadena de suministro. Los proyectos tecnológicos han desarrollado plataformas y soluciones que permiten la comunicación y el intercambio de información entre proveedores, transportistas y clientes. Esto reduce

la duplicación de esfuerzos, minimiza los tiempos de espera y mejora la toma de decisiones. Asimismo, la automatización de los procesos administrativos agiliza la gestión de documentos y reduce los errores.

## PRODUCTIVIDAD Y SERVICIOS: LAS GANANCIAS DE LA TECNOLOGÍA

Consenso hay del rol de la eficiencia en la logística y de cómo la búsqueda de este factor impulsa los cambios. Llevar la operación a un nivel mayor de eficiencia no es antojadizo, pues el objetivo o resultado de estos procesos son las mejoras en el nivel de servicio y en la productividad.

A este respecto, Roderick Stewart, product manager de soluciones de automatización y productividad en STG, apuntó a que los proyectos actuales, marcados por la incorporación de automatización en los procesos, “mejoran la productividad de los colaboradores”.



**Roderick Stewart**  
Product Manager  
Soluciones Automatización y  
Productividad en STG

El ejecutivo apuntó además a que este tipo de proyectos, “buscan mejorar la asignación de los recursos para la entrega de los pedidos, ya sea para los canales tradicionales como también para las entregas asociadas a la última milla, cumpliendo con los SLA ofertados a los consumidores”. Claro queda entonces que “la logística busca tecnologías para ser competitivos y sostenibles”, enfatizó José Miguel Ferrand, director de Caltronics, quien añadió que actualmente “existe un esfuerzo por incorporar nuevas tecnologías y prácticas con impacto significativo”. La mirada de las empresas está en solucionar sus dolores logísticos, a través de estas herramientas y así lo entiende Ferrand,

quien reconoce que hoy el objetivo central está en “lograr los niveles de cumplimiento a la entrega final en los CD logísticos”.

Por su parte, Constanza Christiansen, gerente comercial de Mindugar, apuntó a la constante búsqueda de la inmediatez y la calidad de servicio como los principales objetivos de los proyectos.



**Constanza Christiansen**  
Gerente Comercial  
en Mindugar

“Esto se puede ver reflejado en la necesidad de aumentar la cantidad de espacio para proyectar crecimiento, mediante la apertura de sucursales, remodelaciones de bodegas, aumento en la capacidad de entrega de distintos tipos de paquetes, automatizando procesos de picking, optimización en tiempos de respuesta a cliente a través de la integración de tecnologías de retorno, mejora en procesos operativos, entre otros”, detalló la ejecutiva de Mindugar.

## ¿POR QUÉ CAMBIAR?

Dentro de la estrategia de cambios en las empresas, determinar qué es lo que se busca mejorar es primordial para el posterior diseño de proyectos que lleven, finalmente, a una implementación exitosa y a los resultados deseados.

En este proceso, los análisis y definiciones sobre la operación, el servicio, los clientes y los productos son primordiales, ya que en base a esa información es posible identificar las “problemáticas” logísticas que tienen las compañías y dónde están los espacios de mejoras.

Según el ejecutivo de STG, los principales dolores están en el control de los activos y en la reducción de los tiempos asociados al picking de los pedidos. “En cuanto al control de los activos, donde su rotación

y las tecnologías disponibles hacían de este control una tarea ineficiente y costosa. Hoy, el reimpulso del RFID, permite implementar el control de dichos activos de manera ágil y eficiente. Por otro lado, se busca reducir los tiempos asociados al picking de los pedidos, actividad que puede llegar a consumir el 50% del tiempo de los colaboradores. La última milla sigue siendo relevante en los procesos de gestión para cumplir con la promesa de entrega y cumplir con las expectativas de los clientes”, detalló Stewart.

A juicio de Constanza, los dolores de la logística actual pasan principalmente por la capacidad, peso y rentabilidad hasta la capacidad productiva y el retorno de una empresa. Sin embargo, añadió un factor clave para comprender la situación que enfrentan las empresas actualmente y que mueven a la industria como es “la alta rotación de la mano de obra especializada”, lo que produciría “una pérdida en el flujo continuo operativo que pueda ganar un determinado tipo de operación”.



**Miguel Ferrand**  
Director  
en Caltronics.

Una vez identificadas las problemáticas, el paso siguiente es buscar las mejoras, ya sea mediante la gestión, rediseños o tecnologías. Es así como, sin importar el tipo de empresa ni su nivel de inversión; todas buscan impactar positivamente sus operaciones a través de los proyectos. “En términos operacionales, los proyectos buscan potenciar la eficiencia de la operación y que las nuevas tecnologías se complementen con las soluciones que ya están operativas en la gestión logística. Además, se busca que los distintos eslabones de la cadena de suministro estén lo más coordinados posible. Por ende, el impacto de los proyectos actuales en las operaciones es positivo, las soluciones de automatización, picking, RFID o WMS llegan a mejorar los procesos de manera proactiva”, enfatizó Stewart.

El impacto de un proyecto se puede visibilizar, según Christensen, desde una modificación de layout en una bodega hasta la implementación de tecnologías que modifiquen completamente el tipo de operación y, por ende, productividad y nivel de ganancias que pueda tener un negocio.

Teniendo en cuenta el panorama actual y el rol de la cadena de suministro en el éxito de las empresas, José Miguel apuntó al impacto que estas implementaciones deben tener en el día a día de las compañías, ya que ahí es donde se mide el éxito de los proyectos.

confiado en que se toma el camino correcto, “es fundamental contar con consultores funcionales con experiencia real que permita demostrar a los clientes que las soluciones ofrecidas son las apropiadas para cumplir con los objetivos buscados”.

En este sentido, Constanza advirtió que el conocimiento y entendimiento del cliente es vital. “Conocer sus expectativas y dolores es el primer paso. Manejando estas variables, es posible entregarle al cliente un proyecto que pueda resolver y darle valor a su operación”, añadió. Otro factor para el éxito de los proyectos es dimensionar correctamente su

**“En términos operacionales, los proyectos buscan potenciar la eficiencia de la operación y que las nuevas tecnologías se complementen con las soluciones que ya están operativas en la gestión logística. Además, se busca que los distintos eslabones de la cadena de suministro estén lo más coordinados posible. Por ende, el impacto de los proyectos actuales en las operaciones es positivo, las soluciones de automatización, picking, RFID o WMS llegan a mejorar los procesos de manera proactiva”**

“Actualmente los proyectos deben incorporar nuevas tecnologías en diferentes aplicaciones de la cadena de suministro, desde Comex hasta la entrega de última milla. Estas aplicaciones deben ser capaces del uso de datos e información y generar IA en sus aplicaciones”, detalló Ferrand.

## MIRADA DE FUTURO

En líneas generales, ya sea impulsadas por factores internos o externos, es una realidad que las compañías están en la senda de potenciar sus procesos y ahí el apoyo de diversas tecnologías es clave, pues robustecer los procesos logísticos -considerando el rol primordial que la gestión de la cadena de abastecimiento tiene para el éxito de las empresas- le permite seguir creciendo.

Roderick reconoció que “si bien todavía falta un largo camino para que todas las empresas inviertan y aceleren sus actividades y servicios, hemos visto un gran crecimiento e interés en el mercado chileno”.

Por su parte, José Miguel, aseguró que los proyectos “cada vez se acercan más a la robotización y dejan de ser solo m2. Es necesario avanzar en altura y robotización, dado el valor y la escasez de terrenos industriales”. Y para asegurar la inversión y estar

impacto en la operación y la disposición de los colaboradores para adoptar las nuevas tecnologías que se van a incorporar a la operación. “La eficiencia de poder mover la carga en el menor tiempo posible genera que todos los niveles logísticos aumenten su productividad y por ende la rentabilidad de la industria. Un ejemplo claro es un almacén robotizado con movimientos de 40 pallets hora por grúa, 250 líneas de productos por hora en una estación de picking, considerando un 25% de la mano de obra que actualmente hacen esos procesos”, detalló el ejecutivo de Caltronics.

Por su parte, Stewart afirmó que es clave, al momento de analizar los proyectos y proyectar, tener claras las capacidades internas para hacer frente a los requerimientos de implementación tecnológica y la disponibilidad de los líderes funcionales y operacionales para participar en cada una de las fases que implica la incorporación de las nuevas tecnologías a la operación. El factor humano es indispensable para el éxito de los proyectos.

Finalmente, queda claro que a medida que la tecnología continúa avanzando, se espera que la eficiencia en la logística siga mejorando, beneficiando a empresas y consumidores por igual. ■

# DANICH



SOMOS UNA EMPRESA LÍDER EN PROYECTOS LOGÍSTICOS Y ROBÓTICA INDUSTRIAL.

A G R O I N D U S T R I A - L O G Í S T I C A - R O B Ó T I C A - R E T A I L



## AUTOMATIZAR ES AVANZAR

Integración de tecnologías para la optimización de procesos intralogísticos.

[www.danich.cl](http://www.danich.cl)

 56 9 34 27 3006

 [contacto@danich.cl](mailto:contacto@danich.cl)



# SLOTTING Y MODELLING: LA BASE DE LA AUTOMATIZACIÓN DE UN CENTRO DE DISTRIBUCIÓN

ES EN LA ORQUESTACIÓN DE LAS DISTINTAS TECNOLOGÍAS DE PRODUCCIÓN DONDE JUEGAN UN PAPEL IMPORTANTE LOS CONCEPTOS DE **SLOTTING Y MODELLING**. AMBAS ACTIVIDADES ESTÁN CORRELACIONADAS Y PERMITEN, A SU VEZ, UN CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LA AUTOMATIZACIÓN, DE LOS SISTEMAS WMS-WCS Y DE LOS PROCESOS PRODUCTIVOS.



**Samuel Órdenes**  
Gerente de Logística  
Salcobrand

Términos conocidos en la industria logística han comenzado a tener, en los últimos años, una interpretación muy distinta a lo que conocemos, por ejemplo, slotting y modelling. Si bien, en términos básicos, cuando hablamos de estos conceptos nos referimos a la correcta utilización del espacio dentro de un Centro de Distribución, con la llegada de la automatización y nuevas tecnologías de picking estos términos se transforman en actividades condicionantes para el correcto uso de los sistemas y la automatización.

En la medida en que los procesos automatizados dentro de los Almacenes y Centros de Distribución comienzan a masificarse es importante entender que estos dos conceptos se redefinen, y dejan de ser un proceso de análisis o de acción diaria, y se comienzan a convertir en la estrategia de Optimización de los flujos internos, los cuales afectan de forma relevante en la productividad de la operación.

En los procesos automatizados complejos, donde se conectan distintos modelos de picking automático como OSR, SDA's, pick to Light, put to light, radiofrecuencias, entre otros, es muy relevante entender cómo se desarrolla el flujo que conecta todas las tecnologías. Frente a este escenario de tecnologías, es importante saber y comprender que cada una es aplicada para distintos índices de rotación de los productos que tenemos dentro de nuestro Centro.

Es aquí -en la orquestación de las distintas tecnologías de producción- donde juegan un papel importante los conceptos de **Slotting y Modelling**. Ambas actividades están correlacionadas y permiten un correcto funcionamiento de la automatización, de los sistemas WMS-WCS y de los procesos productivos.

Para entender estos conceptos, es necesario recalcar la definición básica de **Slotting** que habla de una actividad del área de logística, cuyo objetivo es -en la distribución de artículos o sku's dentro de un Centro de distribución- maximizar la utilización de los M3 o M2 de los espacios. En otras palabras, es una estrategia de distribución del inventario con el fin de maximizar la utilización, optimizar los procesos de almacenamiento, reposición y preparación de pedidos.

Si bien el concepto es conocido, en un proceso automatizado de alta demanda y de alta variabilidad por estacionalidades, promociones o cambios de productos. Es por eso que debemos mencionar el concepto de **Slotting Dinámico** que en términos simples, esta actividad es permanente y busca un modelamiento constante con el fin de maximizar la utilización de las posiciones sin crecer en espacio. Es decir, mantener la tasa de utilización de los espacios de almacenamiento y picking a su máxima capacidad, liberando las posiciones subutilizadas, productos en quiebre o fuera de temporada, y dirigiendo esa capacidad a productos que tienen demanda.

Esta acción permite además de manera constante la reubicación de un sku según el comportamiento de su demanda, pasando de una modalidad de picking a otra de más o menor rotación. Con esto logramos maximizar el rendimiento del sistema completo, alcanzando mejoras sustanciales en productividad.

Por otra parte, el **Modelling** se define como el modelamiento de flujos. Esta actividad permite evaluar y realizar las modificaciones de flujo necesarias para lograr la velocidad deseada en un proceso automatizado. Se puede interpretar también como la simulación de los cambios de flujos y para evaluar

la ejecución del Slotting y cómo esta afecta cada proceso en el Centro. Gracias al aporte de los sistemas (que permitan esto) se puede encontrar la mejor configuración de ubicación para ser productivos sin afectar el flujo del sistema completo de la automatización. Entonces, el modelling permite pre evaluar las configuraciones de slotting, la creación de nuevas zonas de picking, el cambio de tamaño en estaciones de picking y permite medir la saturación del sistema completo.

Estos modelamientos basados en analítica prescriptiva y sus componentes en Optimización Analítica y Simulación Dinámica permiten, con la información generada, el correcto diseño y la optimización de sistemas complejos de producción.

Cabe recalcar que la **Optimización** consiste en la construcción de un modelo matemático, cuya resolución permite encontrar la mejor solución a un problema: el óptimo. Por otra parte, la **Simulación** consiste en la construcción de una réplica digital (una maqueta) del sistema con todo el detalle requerido en cada uno de sus elementos, lo que permite observar el comportamiento esperado del sistema frente a diferentes configuraciones.

En base a lo mencionado, la importancia de la utilización de estas herramientas y actividades de manera continua radica en la serie de beneficios y ventajas competitivas en modelos de producción que genera y que permiten, a su vez, sacar el máximo rendimiento a la automatización. Entre las mejoras y acciones que podemos destacar:

**VELOCIDAD EN EL FLUJO:** Permiten eliminar los cuellos de botella en los flujos del proceso, generando información o kpis que permitan detectar las etapas del proceso que están desviando el sistema completo. Evitan la sobre saturación de Skus en las distintas estaciones, lo que puede generar demoras innecesarias en la continuidad del flujo.

**UTILIZACIÓN:** Permite la optimización de las unidades de carga, configurando el

sistema en un modelo de completación de un pedido entre modelos de picking, con el objetivo de ser eficiente en la utilización de M3 en nuestras unidades de carga y a su vez en el gasto en transporte y espacios dentro del Centro y Distribución.

**MEJORA LA PRODUCTIVIDAD DE LOS EQUIPOS:** Los procesos más automatizados permiten una preparación equilibrada entre las distintas estaciones y una mejora en los factores de utilización de nuestras unidades de carga. La correcta ubicación de artículos en base a su rotación, disminuye los esfuerzos físicos y la utilización de recursos tecnológicos.

**REDUCCIÓN DE COSTOS:** El tener actividades de slotting permanente permite modelar los flujos internos y disminuir o eliminar partes del proceso o la utilización innecesaria de la tecnología instalada, permitiendo que esa capacidad este disponible para ser utilizada en soportar próximos crecimientos y así disminuir la inversión innecesaria por aumentos en capacidad futura.

**CONTROL DE OBSOLESCENCIA:** Permiten un buen manejo de la obsolescencia, manteniendo los flujos FIFO o FEFO de merma de productos por este concepto. Esto basado en las distintas características de nuestros sistemas (WMS – WCS).

**FLUJOS INTERNOS CONSTANTES:** Ayudan a que los procesos de reposición hacia las zonas de picking sean eficientes en oportunidad y velocidad. El set up del modelo debe considerar la rotación diaria de cada producto para que las tareas logren cumplir con la demanda diaria y así no generar quiebres en el proceso de picking.

**ESTACIONALIDAD:** El proceso de slotting dinámico permite una Inclusión y exclusión de productos de forma continua con el fin de eficientar al máximo las ubicaciones en las distintas fases del flujo dentro del Centro y, por sobre todo, responder a la demanda de forma anticipada (Time to market).



TERMINA DE LEER ARTÍCULO:  
www.revistalogistec.com  
Sección: TECNOLOGÍA/AUTOMATIZACIÓN

Hillebrand **GORI**

Naveguemos  
el futuro,  
recordando que  
juntos somos  
más fuertes.

¿Quiéres enviar  
tu vino de forma segura  
y a todo el mundo?

**Ven y conoce al  
especialista en  
logística del vino.**

[www.hillebrand.com](http://www.hillebrand.com)

A company of





# DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS SOSTENIBLE Y EFICIENTE; DEBEMOS REPENSAR NUESTRAS CIUDADES E INNOVAR PARA AVANZAR!

**Durante los últimos tres años, la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) en Chile (y el mundo) ha experimentado importantes cambios que deben ser abordados de forma colaborativa entre los actores públicos y privados, a fin de delimitar los efectos nocivos de su acción y, al mismo tiempo, permitir su desarrollo eficiente y seguro, toda vez que se trata de una actividad estratégica y crítica para la supervivencia de las urbes.**

62

Si bien, en términos simples, la DUM es concebida como la última fase de la cadena de suministro, en que cual se reparten las mercancías al interior de las ciudades; en rigor representa una actividad esencial para el desarrollo de la vida urbana, ya que a partir de su acción pueden ejecutarse la mayoría de las actividades comerciales y servicios que tienen lugar en las ciudades. Así, cuando hablamos de la DUM nos referimos, no sólo a la distribución de mer-

cancías en establecimientos comerciales de todo tipo y envergadura, sino también al reparto/entrega de productos al consumidor final y a la distribución de servicios a personas y a organizaciones, tanto públicas como privadas, principalmente.

Consecuentemente, el desarrollo de la DUM implica impactos adyacentes, tanto a nivel medioambiental (debido a la congestión urbana, contaminación acústica y



nocivos de esta actividad que, dicho sea de paso, es de carácter crítico para la vida urbana. Lo cierto es que no podemos prescindir de la DUM, de ahí que repensar su diseño y ejecución sea -en rigor- el camino para que esta actividad se desarrolle de forma sustentable e inteligente. El mandato, entonces, es repensar los centros urbanos y mirar nuestras ciudades en busca de oportunidades que nos permitan desarrollar esta actividad crítica en forma sustentable.

## LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DE LA DUM

Debido a la evolución de los estilos de vida y los cambios en los patrones de consumo, marcados especialmente por el auge del comercio electrónico, se torna imprescindible una acción coordinada entre todos los actores públicos y privados involucrados en el desarrollo de la DUM, a fin de minimizar las externalidades nocivas de la actividad y de maximizar la eficiencia de esta.

En este plano, resulta determinante poder establecer e identificar aquellas problemáticas y desafíos que la distribución urbana presenta en la actualidad y establecer ciertas estrategias o buenas prácticas que permitan superar dichas problemáticas.

Adentrándonos en la materia, y como se ha expuesto, los impactos de la denominada DUM se enmarcan principalmente en el ámbito medioambiental, impacto que describiremos en cifras, de la mano de importantes estudios desarrollados por entidades de prestigio internacional, al tiempo que presentamos iniciativas que pueden minimizar este impacto.

## EL FACTOR MEDIOAMBIENTAL

Cuando hablamos de entregas en la ciudad, inmediatamente pensamos en sus efectos negativos: contaminación atmosférica, congestión vehicular, contaminación visual y acústica, entre otras. En este plano, de hecho, las externalidades medioambientales son las más medidas y

reguladas por distintas entidades a nivel global, regional y, por cierto, nacional.

En cifras, según datos publicados por la plataforma española DUM Data Center, que analiza los impactos de esta actividad a nivel local y global, “los vehículos livianos (motocicletas, furgonetas, etc.) y los camiones representan, aproximadamente, el 23% del total del tráfico al interior de las ciudades”. Indicando, a su vez, que la distribución urbana de mercancías genera, al menos, el 31% de las partículas de PM10 y el 34% de las partículas de NOx que se detectan.

Además, indica la consultora, “los numerosos atascos en áreas urbanas aumentan, aún más, los efectos negativos del transporte de personas y de carga sobre la salud y el medio ambiente. Dado que un vehículo atrapado en un atasco consume el doble de combustible y genera 16 veces más gases de efecto invernadero que cuando el tráfico fluye libremente”.

En este contexto, cabe destacar lo expuesto por Cepal, en su más reciente estudio referido a los cambios en la movilidad urbana post Covid. En esta línea, la entidad indicó que, tras la superación de la Pandemia en América Latina, uno de los fenómenos más comentados en materia de distribución urbana de cargas es el denominado “efecto delivery”, que tiene como principales indicios el importante incremento en la tasa de motorización para prestar servicios de última milla (uberización) y el auge de las motocicletas en la región, principalmente dirigida a servicios de delivery, fenómeno que genera altas presiones a nivel vial, mayor congestión y un incremento en los tiempos de desplazamiento.

¿Cómo se visualiza este fenómeno en Chile? Pues bien, según cifras publicadas por la Asociación Nacional de Importadores de Motos (ANIM) en Chile, durante 2020 y 2021 se registraron ventas históricas de este tipo de vehículos, las que alcanzaron un incremento del 153%. Según la ANIM, este fuerte incremento en las ventas se explica por el boom del delivery provocado

las emisiones de efecto invernadero que de ella se derivan); como a nivel social, considerando aspectos como la seguridad vial y la ocupación del espacio público; todos factores que – a nivel nacional- han cobrado mayor relevancia en la opinión pública, las autoridades y las empresas, sobre todo tras los vertiginosos cambios en los hábitos de consumo de las personas, experimentados a partir de la irrupción del comercio electrónico tras la pandemia del Covid-19.

A partir de lo expuesto, no son pocas las entidades que se han dado a la tarea de analizar la problemática de la DUM y sus externalidades a nivel global, regional y nacional; proponiendo diversas estrategias que apuntan a disminuir los efectos

por la pandemia; un fenómeno que según Cepal se mantendrá en la etapa post Covid, dado que se espera que la demanda de las entregas urbanas de última milla mantenga un nivel de crecimiento constante.

Las proyecciones de Cepal se confirman con las cifras publicadas por la prestigiosa consultora Miebach, que en su estudio global "La logística urbana como herramienta para promover la sostenibilidad y reforzar la fidelidad de los clientes", sostiene que "la demanda de entrega urbana de última milla crecerá el 78% a nivel global para el año 2030, lo que generará un 36% más de vehículos de entrega en las 100 ciudades más importantes del mundo".

En esta línea, durante la presentación de los resultados, Israel Ramírez, director de Desarrollo de Nuevos Negocios de Miebach Consulting México indicó que "el rápido crecimiento del comercio electrónico y el aumento de los envíos que esto implica están provocando un incremento del tráfico y de la contaminación ambiental en las ciudades que deriva en la necesidad de repensar la logística urbana".

¿Qué hacer, entonces, frente al reto que supone el incremento en la distribución de última milla y la DUM, considerando sus efectos medioambientales? Pues bien, a este respecto, el análisis realizado por Miebach indica que el 70% de las empresas a nivel global se imagina utilizando conceptos de logística urbana en un futuro próximo, siendo los más populares: la puesta en marcha de Centros Urbanos de Consolidación, descritos como "instalaciones logística para la consolidación de los flujos de mercancías urbanas, a veces compartido por varias empresas, con el objetivo de reducir el tráfico de mercancías" y los Microhub, definidos como "instalaciones logística en la que se agrupan las mercancías dentro de la ciudad para dar servicio a un área espacial limitada, permitiendo el uso de vehículos de bajas emisiones o de medios de transporte innovadores para la entrega de última milla".

A partir de estas iniciativas de almacenamiento urbano, explican los expertos, el uso de vehículos livianos para la distribución urbana se tornaría más eficiente, lo que contribuiría – a la larga- en una disminución del impacto medioambiental negativo.

En este ámbito, el análisis sostiene que "a raíz del auge del comercio electrónico y con el aumento del tráfico de entregas que conlleva, aumenta la sobrecarga de la ciudad y también la molestia que esto causa a sus habitantes. Como consecuencia, la presión sobre la logística urbana es cada vez mayor. La mayoría de los municipios reaccionan al mayor tráfico de entregas y a las crecientes expectativas sobre la calidad del aire con prohibiciones de circulación y restricciones de acceso.

Por ello, para la compañía, es necesario desarrollar conceptos alineados con estas medidas legales".

## ¿Y QUÉ PASA CON LA ELECTROMOVILIDAD?

Considerando que el uso de vehículos eléctricos se impone como una de las acciones que podría mitigar fuertemente el impacto medioambiental negativo de la DUM, es imposible eludir la iniciativa denominada "Electrologística" programa impulsado por el ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y el Ministerio de Energía, a través del cual se monitorearon, durante ocho semanas, siete vehículos eléctricos de carga para obtener datos sobre su operación logística habitual. ¿El resultado? Recorrieron más de 16 mil kilómetros con una autonomía mínima de 145 km y, al compararlos con vehículos diésel, presentaron un ahorro en el costo de operación de un 70%.

Datos como estos pueden encontrarse en la Guía de Electrologística Región Metropolitana, que busca incentivar la electromovilidad en el transporte de carga en las ciudades, y que fue presentada por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz a inicios de 2023.

Durante la presentación de los resultados, Muñoz indicó que "la electromovilidad llegó para quedarse y tiene grandes beneficios para aquellas actividades económicas que más puedan utilizarla".

"Nuestro objetivo es fomentar una logística urbana más sustentable y amigable, porque así se van construyendo mejores ciudades", indicó el secretario de Estado, cuya cartera busca alentar a las empresas del transporte y del comercio en general a invertir en vehículos ecológicos.

## DESARROLLAR ÁREAS LOGÍSTICAS EN LAS CIUDADES

Siempre considerando el impacto medioambiental y de salud social que la DUM tiene en la vida de las ciudades, cabe mencionar algunas iniciativas propuestas por la plataforma DUM Data Center que supondría, no sólo minimizar los niveles de contaminación derivados de la DUM, sino también contribuir a una mejor convivencia con las operaciones de distribución urbana que, como ya hemos indicado, son críticas para el desarrollo y funcionamiento de las urbes.

En este contexto, destaca lo realizado por la alcaldía de Barcelona, que hace algunos años viene desarrollando una estrategia pública para hacer frente a las externalidades de la DUM y lograr que este tipo de operaciones se realice de la forma más competitiva, eficaz, eficiente, segura y sostenible posible.

De acuerdo con lo expuesto por la plataforma, a partir de la implementación de la estrategia en cuestión, se concluye que los municipios deberán repensar sus espacios para que los servicios de distribución urbana dispongan de áreas adecuadas para su acción. ■



TERMINA DE LEER ARTÍCULO:  
www.revistalogistec.com  
Sección: LOGÍSTICA/TRANSPORTE



# Transgamboa®

EXPERTOS EN CARGA VALORADA



✓ **ARQUITECTURA  
DE SEGURIDAD  
ROBUSTA**



✓ **FLEXIBILIDAD  
Y AGILIDAD  
OPERACIONAL**



✓ **SEGUROS DE  
CARGA CON ALTA  
COBERTURA**



✓ **PERSONAL  
ALTAMENTE  
CALIFICADO**



✓ **ALTO NIVEL DE  
SATISFACCIÓN  
DE CLIENTES**



✓ **ATENCIÓN  
PERSONALIZADA  
LÍNEA 24/7**



[www.transgamboa.cl](http://www.transgamboa.cl)

+56 9 4074 1370 ✉ [contacto@transgamboa.cl](mailto:contacto@transgamboa.cl)



**NO HAY PEOR INDICADOR DE INEFICIENCIA EN LA LOGÍSTICA PORTUARIA QUE UN CAMIÓN CON SU CARGA DETENIDA POR HORAS Y NO HAY UNA DIFICULTAD MAYOR PARA EL BIENESTAR DE LAS CIUDADES PUERTOS QUE LOS CAMIONES CAUSANDO CONGESTIÓN EN SUS CALLES. ESTOS FACTORES SON CLAVE PARA ENTENDER EL VALOR QUE EL PROYECTO ALTO SAN ANTONIO TRANSITORIO (ASAT) TIENE, CUYO FOCO ESTÁ EN AUMENTAR EFICIENCIA Y BIENESTAR SOCIAL. CONOCE ALGUNOS ALCANCES DEL PROYECTO IMPULSADO POR PUERTO SAN ANTONIO.**

66

## **ALTO SAN ANTONIO TRANSITORIO: PROYECTO BUSCA AUMENTAR EFICIENCIA A LA OPERACIÓN LOGÍSTICA DEL PUERTO**

La relación entre los puertos y las ciudades se basa en una conexión estrecha y vital entre ambas partes. Esta vinculación hace necesaria una constante evaluación y el reconocimiento del alcance que la actividad marítima y logística tienen, no sólo desde el aspecto económico, en las urbes.

Claro está que parte de este vínculo se sustenta en aspectos clave como lo económico, lo social, lo ambiental y la visión de progreso que tenga la industria en cuestión. Sin embargo, esta relación tiene también sus complejidades.

La logística marítima portuaria tiene una envergadura en Chile que hace necesario regular aspectos, realizar inversiones y repensar operaciones que permitan lograr una actividad eficiente, efectiva, amigable con el entorno, óptima y también consciente desde el punto de vista ambiental y social.

En esta línea, Puerto San Antonio, uno de los terminales portuarios más importantes de Chile, consciente del rol que cumple en el éxito del comercio exterior chileno y su logística, ha puesto en marcha la primera etapa del proyecto Alto San Antonio Transitorio (ASAT) que se espera esté operativo en octubre próximo para resolver, por un lado, los tiempos de espera en el acceso de camiones al puerto y, por otro, la consabida congestión vehicular en la ciudad y su efecto contaminante.

Con esta iniciativa, la entidad portuaria materializa su compromiso con la ciudad y el sector exportador; todo, con la finalidad de potenciar la eficiencia en el transporte marítimo. Para conocer algunos detalles de esta innovación Logistec conversó con Miguel Aguirre, jefe de Proyectos de Infraestructura de Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), quien recalzó que esta primera etapa es parte de la mirada de futuro que el puerto tiene y de su compromiso, tanto con los vecinos, como con el bienestar laboral de los conductores.

## EFICIENCIA Y MEDIO AMBIENTE

Este proyecto, que inició su construcción e implementación en junio de este año, se enmarca dentro de las acciones impulsadas por Puerto San Antonio que buscan potenciar la eficiencia en la transferencia de carga mediante la implementación de nuevos proyectos, equipamiento y tecnologías en el recinto portuario sanantonino, lo que comenzó con el arribo de dos grúas *Ship To Shore (STS) Super Post Panamax* y dos grúas *Rubber Tyred Gantry (RTG)* eléctricas a San Antonio Terminal Internacional (STI).

Bajo este contexto, el gerente general de la Empresa Portuaria San Antonio, Luis Knaak, señaló en su oportunidad a los medios de comunicación que el proyecto ASAT “va de la mano con el objetivo de mejorar la eficiencia y potenciar el aumento de capacidad de transferencia de carga. Todo esto es parte de una planificación muy estudiada que responde

a reducir también el impacto que genera la actividad logística en la ciudad. El proyecto Alto San Antonio Transitorio es apoyado por el Ministerio de Transportes y va a ser clave para regular el flujo de camiones hacia el puerto”.

Para entender la importancia de estos proyectos se hace necesario ahondar también en los principales aspectos en los que se basa la relación puerto-ciudad. A través de estos factores queda en evidencia la relevancia de mantener una buena sinergia entre las partes involucradas en el transporte marítimo.

**IMPULSO ECONÓMICO:** los puertos marítimos son puntos clave para el comercio internacional y desempeñan un papel fundamental en la economía de las comunas donde están insertos. La actividad portuaria genera empleo y atrae inversiones, tanto directa como indirecta.

**INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO:** los puertos marítimos

requieren una infraestructura logística y de transporte eficiente para relacionarse con las ciudades. Este es quizás el punto más desafiante en Chile. Las vinculaciones con los centros urbanos no son fáciles y requieren de un compromiso de las partes para hacer mejor las cosas. La logística portuaria tiene sus complejidades, necesita sus espacios y tiene sus ritmos; todos factores que influyen en el día a día de las ciudades.

**IMPACTO SOCIAL Y CULTURAL:** los puertos marítimos actúan como puntos de encuentro entre personas de diferentes culturas y nacionalidades. Los trabajadores portuarios, tripulantes o pasajeros de naves contribuyen a la diversidad cultural de las ciudades.

**IMPACTO AMBIENTAL Y PLANIFICACIÓN URBANA:** los puertos también pueden tener un impacto significativo en las ciudades. La planificación y gestión adecuadas son cruciales para minimizar los efectos negativos en la calidad del

**RESTRUCTURATE**  
INGENIERIA EN MOVIMIENTO

# EXPERTOS EN SOLUCIONES Y TRANSFORMACIÓN LOGÍSTICA

Apoyamos a las organizaciones a lograr RESULTADOS tangibles, con operaciones de alto nivel, enfocadas en sus clientes.



Diseño Operativo



Distribución



Comex



Almacenamiento



Sustentabilidad



Visítanos en  
[www.restructureate.com](http://www.restructureate.com)

Contactanos  
[contacto@restructureate.cl](mailto:contacto@restructureate.cl)



aire y del agua, así como abordar los desafíos relacionados con el ruido, la congestión vial y la seguridad.

Este último punto, es quizás, el que mejor refleja la importancia del proyecto ASAT. Los puertos marítimos y las urbes tienen una relación simbiótica, por lo tanto, una gestión eficiente y sostenible es clave para el crecimiento económico y la calidad de la vida en ambas entidades y Puerto San Antonio está consciente de esta situación y por eso busca sintonizar constantemente con el desarrollo ciudad y la actividad logística.

## GESTIONAR ES LA CLAVE

Tal como se comentó anteriormente, conseguir mayor eficiencia logística y contribuir a la descongestión de la comuna asoman como los dos principales objetivos que han motivado la puesta en marcha de este ambicioso proyecto logístico.

Alto San Antonio Transitorio tiene como finalidad diseñar y construir un buffer destinado al aparcamiento de camiones de carga de exportación que permita regular su frecuencia hacia los terminales portuarios y contribuir a la descongestión de vehículos de las principales vías de acceso de la comuna.

**“Así nace Alto San Antonio, proyecto que consta de dos fases: una que comenzaremos a construir ahora y que dará una solución al orden de 400 camiones estáticos y se espera transiten cerca de 800 vehículos de carga en un día. La zona tiene una dimensión de 10 hectáreas y está ubicado a 4 km a la entrada del puerto”**

Alto San Antonio tendrá una capacidad dinámica para atender a 400 camiones estacionados con motor apagado, lo que también significa una mejora en términos laborales y medioambientales. Se estima que más de 800 camiones por día transiten por esta zona. “Dada la magnitud que tiene el Puerto de San Antonio, como principal puerto en Chile, una de las problemáticas desde sus inicios ha

sido la congestión vehicular, sobre todo en los momentos peak de la línea logística”, afirmó Aguirre, quien reconoció que el puerto ha intentado solucionar esta problemática, a través de varios proyectos, pero “en un día en que, por ejemplo, llegan 7 mil camiones es complejo gestionar”.

Ante este escenario, se han ido creando zonas logísticas en los sectores aledaños al puerto, en el marco de la Plataforma Logística de San Antonio “Hoy en día tenemos cerca de 24 hectáreas alrededor del puerto, donde hemos hecho una inversión logística importante para poder absorber el volumen operacional en una primera instancia”, afirmó el jefe de Proyectos. Sin embargo, considerando que dicho espacio está destinado a futuros proyectos del puerto, la empresa portuaria pensó en nuevas zonas de respaldo y fue ahí cuando se llegó a la idea de crear esta zona logística.

“Así nace Alto San Antonio, proyecto que consta de dos fases: una que comenzaremos a construir ahora y que dará una solución al orden de 400 camiones estáticos y se espera transiten cerca de 800 vehículos de carga en un día. La zona tiene una dimensión de 10 hectáreas y está ubicado a 4 km a la entrada del puerto”, detalla. ¿Cómo operará? Este proyecto

apunta a ser un ‘regulador de frecuencia’, es decir, un camión llega a este sector cargado, donde se estaciona (no hay transferencia de carga) y espera a que los terminales estén preparados para recibirlos y es ahí cuando baja a la ciudad. La comunicación entre el puerto y esta área de regulación es fundamental y es el eje de este proyecto. De acuerdo con los análisis, se estima que los camiones

permanecerán en esta zona entre 2 y 3 horas como máximo, lo que disminuye considerablemente los tiempos de espera considerando lo que hoy enfrentan los transportistas (8 a 9 horas de espera). Si de beneficios hablamos, la habilitación del buffet permite regular el flujo de camiones, disminuyendo tiempos de espera y desplazamientos con los siguientes beneficios:

**Disminución la congestión de los camiones que van a puerto • Mejora la calidad de desplazamiento de toda la red vial • Disminución de las emisiones atmosféricas por ruidos y CO2 • Mejoramiento de estándares laboral por disposición de infraestructura adecuada para transportistas • Rol activo ante contingencias, pues facilita el control vial.**

## EL PRIMER PASO

En cuanto a la tecnología que dispondrá el modelo, destacan: Notificaciones a conductores vía celular, pórticos al ingreso al recinto información a camiones del estatus de disponibilidad de instalaciones. “Todo está pensado para mejorar la operación, agilizar los procesos y ganar eficiencia”, recalcó Aguirre.

“ASAT considera entre otros aspectos, áreas como servicios higiénicos, zonas de alimentación y descanso para los transportistas. Con este proyecto buscamos solucionar una problemática que hoy nos afecta y para eso se ha dispuesto de una inversión en construcción de unos 6 millones de dólares y, en total, hablamos de 10 millones de dólares”, resaltó Miguel Aguirre.

A futuro podríamos pensar en un Alto San Antonio Definitivo, con la habilitación de una Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL), donde podría haber transferencia de carga, procesos aduaneros, carga de combustibles y muchos otros servicios”, comentó. Así este proyecto es parte del compromiso de Puerto de San Antonio con la comuna y el desarrollo de la industria logística, en un entorno de eficiencia y bienestar. ■

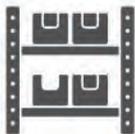
Especialistas en sistemas de almacenaje



CHILE

# INTERSYSTEMS

Soluciones Logísticas



## Sistemas de Almacenaje

Racks Selectivos  
Racks Dinámicos y Push Back  
Racks Drive In y Drive Through  
Transportadores de Pallets y Cajas  
Bodegas automáticas  
Elevadores de pallets y cajas



### FABRICA

Los sistemas son fabricados por AGUIA SISTEMAS BRASIL en una planta automatizada con altos estándares de calidad.



### DISEÑO INDUSTRIAL

Estricto cumplimiento norma diseño estructural NCH2369\_of.2003



### TRAYECTORIA

Profesionales con más de 20 años de experiencia en el sector.



Nuestro Celular:  
**(569) - 4281 6824**

Av. Lo Espejo 02124,  
San Bernardo, Región Metropolitana

Contactenos :  
[contacto@intersystems.cl](mailto:contacto@intersystems.cl)  
[www.INTERSYSTEMS.cl](http://www.INTERSYSTEMS.cl)

(56) 2285 2409





**“HOY LA LOGÍSTICA  
ES ESENCIAL  
Y CON ESE  
RECONOCIMIENTO  
SALIMOS DEL  
BACKSTAGE”**

**CYNTHIA PERIŠIĆ  
GERENTE GENERAL  
ALOG CHILE**

70

**La ejecutiva realiza un análisis del momento que vive el sector logístico y manifiesta que el reconocimiento obtenido durante la pandemia sobre la esencialidad de la actividad a nivel país ha llevado a la industria a una nueva etapa.**

**Gracias a su experiencia, tras 15 años encabezando ALOG, Cynthia asegura que los desafíos persisten y llama a trabajar en conjunto para mejorar la competitividad logística en Chile.**

Los últimos 15 años han sido de tremendo crecimiento y desarrollo en la logística nacional. Ha sido un periodo donde el rol de las operaciones ha quedado en evidencia, confirmando su importancia como factor decisivo en el éxito de las empresas y también a nivel país. Testigo clave de este desarrollo ha sido Cynthia Periši Ivandi, quien desde la vitrina de la Asociación Logística de Chile (ALOG) ha analizado y ha sido parte de este periodo de crecimiento.

Con 15 años como gerente general de ALOG, la ejecutiva, Máster en Dirección de Negocios Internacionales, ha liderado e impulsado iniciativas orientadas a impulsar el desarrollo y la competitividad de la actividad logística.

Cynthia a contar de 2021 preside el Advisory Body on International Affairs (ABIA), órgano consultivo de Asuntos Internacionales de la Federación Internacional de Freight Forwarders, FIATA y desde 2023 actúa como Consejera de Libre Elección de la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo (CNC), entidad en la cual, también preside la Comisión de Logística, Puertos y Aduanas.

Desde su tribuna, la ejecutiva reconoció que uno de los principales desafíos a nivel de industria es la profesionalización del recurso humano y el trabajar mancomunadamente para aumentar la competitividad logística de Chile.

### **¿CUÁL ES EL MOMENTO QUE VIVE EL RUBRO LOGÍSTICO NACIONAL?**

Lo primero a decir es que la actividad logística es esencial y estratégica para nuestro país, por lo tanto, es determinante que las autoridades y todos los actores del ámbito releven este estatus y actúen en consecuencia, a fin de facilitar los procesos de comercio exterior, a través de la digitalización, por ejemplo; y dar garantías a las empresas del sector para que éstas ejecuten sus operaciones en un ecosistema transparente, de reglas claras y ecuanímes para todos.

### **¿CÓMO POTENCIAR ESTE NUEVO ROL A NIVEL PAÍS?**

Hay que dar un salto cualitativo en materia de infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria, considerando para estos efectos a los actores de la cadena logística que son, finalmente, los usuarios de estos espacios y conocen las falencias del sistema y las oportunidades de mejora. En este punto resulta relevante que a nivel estatal se generen las condiciones para alcanzar un sistema logístico multimodal.

Fortalecer además la participación del tren en el ámbito de carga y desarrollar hubs logísticos a los largo y ancho del país, al tiempo que se modernizan nuestras instalaciones portuarias, aeroportuarias y carreteras es esencial.

### **¿CUÁLES HAN SIDO LOS PRINCIPALES DESAFÍOS O INICIATIVAS IMPULSADAS EN ESTOS 15 AÑOS?**

Uno de los principales desafíos que nos hemos impuesto es la profesionalización del recurso humano de la industria logística, una tarea que asumimos con fuerza a través de la creación de nuestras Unidades de Servicio: ALOG Capacidad y ALOG Certifica. Al mismo tiempo, otras iniciativas apuntan a mejorar la competitividad de nuestra industria y posicionar a la actividad logística como un área estratégica a nivel país y en este sentido la digitalización es clave para el comercio exterior.

### **¿HA CAMBIADO LA MIRADA HACIA EL ROL DE LA LOGÍSTICA?**

Uno de los retos que hemos enfrentado, en el último tiempo, tiene relación al nuevo rol del sector, al lograr que nuestro gremio fuera designado como "esencial" durante la pandemia; a fin de que todos los actores de la industria pudieran operar sin trabas. Me siento orgullosa de este logro, ya que no sólo pudimos garantizar a la ciudadanía el acceso oportuno a bienes y servicios, sino también porque se reconoce a un gremio que, por muchos años, estuvo en el "Backstage".

### **¿DÓNDE ESTÁ LA MIRADA HOY?**

Como país estamos atravesando un difícil momento en lo relacionado a la seguridad. Este es un tema que preocupa a la industria y se hace esencial establecer estándares y promover buenas prácticas para el sector. Atendiendo a esta problemática, en 2020 lideramos la iniciativa de Bloqueo IMEI, que permite el bloqueo de equipos celulares robados antes de

su comercialización, es decir, durante las etapas de transporte, almacenamiento y estadía en puntos de venta. Hoy estamos impulsando otras iniciativas por ejemplo el que se permita la implementación de tecnologías de reconocimiento facial en recintos logísticos, portuarios y aeroportuarios y otros, a fin de identificar y prevenir la acción de las bandas criminales.

### **¿CÓMO MARCA DIFERENCIAS EL TRABAJO GREMIAL?**

Siempre es un reto convocar a las empresas para que formen parte de una entidad gremial, por lo tanto hay que lograr que estas instancias le hagan sentidos a las empresas y saber atender sus requerimiento, mirar el futuro del sector y trabajar en conjunto pueden ser algunas acciones para fortalecer la logística como gremio. La asociatividad es un factor de cambio, porque se pueden alcanzar mejoras que no sólo impactan a los asociados, sino también a todo nuestro ecosistema logístico. Juntos somos más fuertes.

### **ADEMÁS DE LIDERAR EL GREMIO PARTICIPAS EN FOROS INTERNACIONALES ¿QUÉ IMPORTANCIA TIENE AMPLIAR LA MIRADA PARA LA LOGÍSTICA CHILENA?**

Ser electa consejera de Libre Elección en la Cámara Nacional de Comercio (CNC) y presidir el Advisory Body International Affairs en FIATA es, sin duda, un orgullo y una tremenda responsabilidad porque, además de representar a los socios de ALOG en estas instancias, trabajamos en fortalecer el rubro para que impacte positivamente a todos los actores a nivel país.

Personalmente, me honra profundamente contar con la confianza de los asociados para presentarlos en estas y otras instancias. Liderar ALOG me enorgullece y durante estos 15 años ha sido maravilloso ver como la Asociación ha ido creciendo, sumando nuevas unidades de servicio siempre pensando en el bien común de la comunidad logística chilena y cómo también la logística en general en Chile se profesionalizado, consolidando un espacio de importancia para el país.

Sin duda, es fundamental además entablar una relación con otros gremios con los que la industria logística se relaciona estrechamente y, por supuesto, también con las autoridades, poniendo foco en el crecimiento del país y relevar la actividad logística en todos sus niveles. ■

EL BANCO MUNDIAL PUBLICÓ SU INFORME CONNECTING TO COMPETE. THE LOGISTICS PERFORMANCE INDEX AND ITS INDICATORS 2023 (LPI), ANÁLISIS QUE MIDE Y ESTANDARIZA LA CAPACIDAD DE 139 PAÍSES DEL GLOBO PARA MOVER BIENES, A TRAVÉS DE LAS FRONTERAS CON RAPIDEZ Y CONFIABILIDAD; AL TIEMPO QUE EVALÚA LA FACILIDAD DE DICHAS NACIONES PARA ESTABLECER UNA CADENA DE SUMINISTRO CONECTADA, A PARTIR DE LOS FACTORES ESTRUCTURALES QUE LO HACEN POSIBLE, COMO LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS, LA INFRAESTRUCTURA RELACIONADA CON EL COMERCIO Y EL TRANSPORTE, Y LOS CONTROLES FRONTERIZOS.

## LPI 2023. LA RESILIENCIA Y LA CONFIABILIDAD SE ALZAN COMO EJES CRUCIALES EN EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO MUNDIAL

**C**abe destacar que esta séptima edición del reconocido LPI 2023 regresa después de tres años de interrupciones sin precedentes en la cadena de suministro durante la pandemia de COVID-19, cuando los tiempos de entrega se dispararon; periodo en el cual no se realizó la medición.

A la presentación del reporte, Mona Haddad, directora global de comercio, inversión y competitividad del Banco Mundial sostuvo que “la logística es el elemento vital del comercio internacional y, a su vez, el comercio es una fuerza poderosa para el crecimiento económico y la reducción de la pobreza”, agregando que “el Índice de Desempeño Logístico ayuda a los países en desarrollo a identificar dónde mejorar para impulsar su competitividad”.

En esta línea, según lo descrito por Haddad, el LPI 2023 ratifica que la digitalización de la cadena de suministro de extremo a extremo, especialmente en las

economías emergentes, está permitiendo a los países reducir las demoras en los puertos hasta en un 70 % en comparación con los países desarrollados. “Además, la demanda de logística ecológica está aumentando, ya que el 75 % de los transportistas buscan opciones respetuosas con el medio ambiente al exportar a países de altos ingresos”.

“Si bien la mayor parte del tiempo se dedica al envío, los mayores retrasos ocurren en los puertos marítimos, aeropuertos e instalaciones multimodales. Las políticas dirigidas a estas instalaciones pueden ayudar a mejorar la confiabilidad”, dijo Christina Wiederer, economista sénior de la Práctica Global de Macroeconomía, Comercio e Inversión del Grupo del Banco Mundial y coautora del informe. Dichas políticas incluyen mejorar los procesos de despacho e invertir en infraestructura, adoptar tecnologías digitales e incentivar una logística ambientalmente sostenible mediante el cambio a modos de carga menos intensivos en carbono y almacenamiento más eficiente en energía.

### DE LA MEDICIÓN 2023

De acuerdo con lo expuesto en el reporte LPI 2023, “los servicios de logística fueron ampliamente resilientes, tanto para los mejores como para los peores en el Índice de Desempeño Logístico (LPI), a pesar de un entorno operativo más desafiante”, agregando que incluso con las interrupciones en el envío inducidas por la pandemia de COVID-19 y la crisis de la cadena de suministro global, el puntaje general promedio en el LPI de 2023 fue prácticamente el mismo que en la última encuesta de 2018. “Esta resiliencia refleja en parte la solidez de la encuesta de LPI que captura factores estructurales que no se vieron afectados directamente por la crisis reciente como la calidad de la infraestructura o las aduanas”.

Consecuentemente, los 10 países con el mejor desempeño logístico según el reporte 2023 “continuaron ofreciendo logística de alto calibre, con una calificación promedio de 4,1 puntos (sobre los 5 puntos totales), en comparación con el promedio de 4,0 puntos en 2018.

En tanto, la calificación promedio de los 10 países con peor desempeño no disminuyó, a pesar de las difíciles circunstancias, y se mantuvo en 2,1 puntos, como en 2018. Ahora bien, cabe tener en cuenta que la edición de 2023 incluyó 21 países menos que la medición de 2018, muchos de ellos de bajos ingresos. Respecto de los actores logísticos de nivel medio, según el reporte, están mostrando progreso. “Más países obtuvieron puntajes más altos en el LPI en comparación con años anteriores. El puntaje promedio general de los países ha aumentado constantemente durante la última década con más países agrupados en un puntaje general de 3 a 4 puntos”, sostiene el informe.

### CHILE RETROCEDE Y BRASIL Y PERÚ CRECEN

Históricamente, Chile ha alcanzado posiciones de liderazgo latinoamericano en

# ALMACENAMIENTO EN FRÍO: PARA CADA **DESAFÍO**, UNA **SOLUCIÓN**

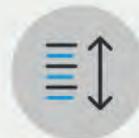


En **Patio Lo Boza** ofrecemos excelentes soluciones de **almacenaje, proceso y operación en frío** a la medida de tu negocio. Nuestro proyecto cuenta con altos estándares de calidad, gran conectividad y acceso directo a la autopista Vespucio Norte.

## Centro de almacenaje en frío

### Patio Lo Boza

- GLA Total: 2.431,89m<sup>2</sup>
- GLA Oficinas: 241m<sup>2</sup>
- Capacidad Estimada: 750 posiciones
- Disponibilidad: Inmediata
- Comuna: Pudahuel



Altura promedio:  
7m al hombro



Cámara de Frío (0°)  
Cámara de Congelado (-18°)



Túnel de Frío



Bodegas y  
Sector de Procesos



Andenes  
con nivelador



Seguridad 24/7 con CCT  
y Control de Acceso

Comunícate con nosotros:  (+56 2) 2979 6600

 [contacto@patio.cl](mailto:contacto@patio.cl)

# 2023 LPI results

Economy	LPI				Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics competence and equality		Timeliness		Tracking and tracing	
	Grouped rank	Score	Lower bound	Upper bound	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank
Singapore	1	4.3	4.2	4.4	4.2	1	4.6	1	4.0	2	4.4	1	4.3	1	4.4	1
Finland	2	4.2	4.0	4.4	4.0	4	4.2	5	4.1	1	4.2	3	4.3	1	4.2	3
Denmark	3	4.1	4.0	4.2	4.1	2	4.1	9	3.6	14	4.1	9	4.1	10	4.3	2
Germany	3	4.1	4.0	4.2	3.9	7	4.3	3	3.7	8	4.2	3	4.1	10	4.2	3
Netherlands	3	4.1	4.0	4.2	3.9	7	4.2	5	3.7	8	4.2	3	4.0	17	4.2	3
Switzerland	3	4.1	4.0	4.2	4.1	2	4.4	2	3.6	14	4.3	2	4.2	4	4.2	3
Austria	7	4.0	3.8	4.2	3.7	14	3.9	16	3.8	4	4.0	11	4.3	1	4.2	3
Belgium	7	4.0	3.9	4.1	3.9	7	4.1	9	3.8	4	4.2	3	4.2	4	4.0	16
Canada	7	4.0	3.9	4.1	4.0	4	4.3	3	3.6	14	4.2	3	4.1	10	4.1	11
Hong Kong SAR, China	7	4.0	3.9	4.1	3.8	12	4.0	14	4.0	2	4.0	11	4.1	10	4.2	3
Brazil	51	3.2	3.1	3.3	2.9	56	3.2	47	2.9	68	3.3	46	3.5	46	3.2	54
Panama	57	3.1	2.9	3.3	3.0	47	3.3	44	3.1	47	3.0	61	3.4	55	2.9	72
Chile	61	3.0	2.8	3.2	3.0	47	2.8	63	2.7	85	3.1	57	3.2	65	3.0	65
Peru	61	3.0	2.8	3.2	2.6	74	2.5	80	3.1	47	2.7	81	3.4	55	3.4	41
Uruguay	61	3.0	2.7	3.3	2.9	56	2.7	68	2.7	85	3.1	57	3.2	65	3.3	49

el ranking LPI, disputando el primer lugar en la región con Panamá, uno de los principales hubs logísticos del continente. No obstante, la medición de 2023 presenta un importante retroceso en la posición chilena, pasando del puesto 34 en 2018, con un puntaje de 3,3, a la posición 62 en 2023, con 3 puntos.

74

En este recuento, cabe destacar el avance brasileño, que en tres años logró sobrepasar en desempeño logístico a Chile y Panamá, que se quedó con el segundo lugar latinoamericano en la posición 60, con 3.1 puntos. Así Brasil, avanzó desde el puesto 56 en 2018 (2,9 puntos) a la posición 51 en 2023, registrando una puntuación de 3.2.

Otro ejemplo de avance en el indicador es el peruano, país que en 2018 se encontraba en la posición 83 con 2,69 puntos y en la medición de 2023 alcanzó la posición 64, logrando 3 puntos de desempeño logístico total. (Ver recuadro). Siempre en torno a los resultados destacados en el reporte LPI 2023, los expertos del Ban-

co Mundial indicaron que el indicador de Confiabilidad de la cadena de suministro es crítico. En este punto, el estudio indica que “para los contenedores, el tiempo promedio en todas las posibles rutas comerciales, desde que ingresan al puerto de exportación hasta que salen del puerto de destino, es de 44 días con una desviación estándar de 10,5 días”, con lo cual se estima que alrededor del 60% del tiempo que lleva comerciar bienes a nivel internacional se gasta en el mar.

Pero los mayores retrasos ocurren, según los expertos, “cuando los contenedores se retienen en el origen o en el destino en puertos, aeropuertos o instalaciones multimodales”. A este respecto, las políticas dirigidas a estas instalaciones, como la inversión en la productividad portuaria, la modernización de las aduanas y las nuevas tecnologías pueden mejorar el índice de Confiabilidad. Respecto del índice de Rendimiento, el estudio indica que éste “trasciende a los ingresos”. En este contexto, el reporte sostiene que “las economías emergentes tienden a tener

demoras más cortas que las economías industrializadas, posiblemente, debido a los efectos persistentes de la crisis de la cadena de suministro de 2021-2022, los efectos de la invasión rusa a Ucrania en la logística en Europa y el avance de las economías más ricas en productividad portuaria y digitalización de las cadenas de suministro de extremo a extremo”. En tanto, los países de ingresos medios, con un desempeño constante en los seis componentes del LPI, podrían superar tanto a sus pares como a los países más avanzados.

Siempre en torno a los resultados, la implementación de mejoras en las aduanas y la infraestructura destaca como lo más importante para elevar el puntaje general de los países con peor desempeño. En este punto, el reporte indica que “el desempeño de las agencias aduaneras y fronterizas, así como la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, es particularmente débil en los países con el desempeño más bajo”.

# EGA • KAT Logística

MÉXICO • COLOMBIA • CHILE • PERÚ • USA



## SOLUCIONES LOGÍSTICAS A TU MEDIDA

[www.egakat.com](http://www.egakat.com)

Síguenos en nuestras  
redes sociales:





MIENTRAS EL MUNDO CELEBRABA EL INICIO DE UN NUEVO SIGLO, EN SANTIAGO SE COMENZABA A DISEÑAR LO QUE SERÍA LA PRIMERA REVISTA ESPECIALIZADA DE LOGÍSTICA EN EL PAÍS. EN JUNIO 2000, SALE A LA LUZ EL PRIMER NÚMERO DE LOGISTEC Y CON ELLO SE ABRE UN MUNDO DE CONOCIMIENTO Y NACE UNA PLATAFORMA DE CONTENIDO DE LA MANO DE LOS PRINCIPALES LÍDERES DE LA ENTONCES INCIPIENTE INDUSTRIA.

76

## LOGISTEC CELEBRA 23 AÑOS DE HISTORIA

**S**i bien, la logística nacional estaba lejos de ser una industria relevante y reconocida a nivel país, el equipo de Logistec vio en ella un sector para crecer y responder a la necesidad de dar visibilidad a la operación. El espacio de Logistec ha permitido -con su vitrina- aportar a que este sector se desarrolle y se reconozca el valor y la importancia que tiene para el éxito del

país. “El resumen tras 23 años de historia es positivo. Nos sentimos parte del buen momento de la logística y hemos crecido juntos. Estamos contentos por el camino recorrido, por el reconocimiento de los líderes del sector, el apoyo de nuestros clientes y amigos”, comenta Fernando Ríos, director ejecutivo de Logistec.

Estos años han sido de trabajo, lo que ha permitido a Logistec incursionar en otras

áreas de contenido como conferencias, desarrollando más de 20 encuentros; se ha consolidado además como la feria logística más importante en el país con Logistec Show.

“Nos queda mucho aún por crecer. Queremos ir de la mano de la industria y disfrutar del buen momento que vive. Sabemos que aportar con contenidos especializado, dar espacios a los proyectos y a los casos éxito ayuda a impulsar este sector que hoy está marcado por el comercio electrónico, los rediseño operacionales, la tecnología y automatización, entre otros. Nosotros vamos por muchos años más”, enfatiza Fernando. ■



**David Miranda**  
Gerente Comercial y  
Operaciones en Transgamboa

En lo personal como parte del mundo logístico y en representación de TRANSGAMBOA queremos saludar por sus 23 años de historia, a todo el equipo de Logistec. Felicitaciones y que sean muchos cumpleaños más, porque le hace muy bien a la industria una revista como esta.



**Rocío Cartes**  
Jefa de Marketing  
Bodendor Flexcenter

En este aniversario no podemos dejar de agradecer la gran labor que realizan en el mundo de la logística, siendo el N°1 en la industria de prensa y comunicaciones. Agradezco sinceramente la eficiencia y el excelente servicio al cliente que ofrecen con un nivel de detalle, responsabilidad y calidad humana, el cual le da un tremendo valor agregado a cada acción que realizan.



**Erwin Codjambassis**  
CEO FEX

Muchas felicidades al equipo Logistec. Celebren en grande y que cumplan muchos años y muchas ediciones más. Son una excelente red y medio informativo del mundo logístico.



**Vladimir Vergara**  
Auditor de Gestión  
Logística Calyco Chile

Amigos de Revista Logistec quiero celebrar con ustedes estos 23 años de historia. Espero sigan acompañándonos en los grandes desafíos que tiene nuestro rubro logístico, a nivel nacional e internacional.



**Carlos Figueroa I.**  
Gerente General  
Central Bodegas

¡Felicitaciones a Revista Logistec por estos 23 años! No solo nos han mantenido bien informados, sino que se han convertido en un lugar de encuentro para la industria logística.



**Lía Vera**  
Gerente de Negocio de CMPC  
Biopackaging Edipac

Felicidades al equipo de revista Logistec en su aniversario. Gracias por estos más de 20 años uniendo a los profesionales de la logística, a través de sus páginas. Un afectuoso saludo.



**Luis Aránguiz**  
Jefe de Marketing  
en Brink's.

¡Felices 23 años Logistec! Me siento orgulloso de, ya por un par de años, colaborar en la revista que tanta visibilidad otorga en el medio logístico. Felicidades por el nuevo aniversario y les deseo lo mejor en el futuro, construyendo alianzas y comunicando las últimas novedades y tendencias de la industria.



**Oscar de Saint-Pierre**  
Gerente General  
PalletParking

Felicidades equipo Logitec por estos 23 años. Para los que hemos estado en esta industria, tantos años, el apoyo de la revista ha sido fundamental por su creatividad, siendo una herramienta de información y un lugar de encuentro de los distintos actores del rubro. Que sean muchos más.



**Germán Flores**  
Gerente General  
en AR-Racking

Muchas felicidades a todo el equipo Logistec en este cumpleaños 23. Son un gran medio logístico, que se ha adaptado permanentemente a la evolución del mercado.



**Fabián Contreras**  
SubGerent Comercial  
en Danich

En Danich creemos que hemos encontrado un excelente partner. Les deseamos un feliz aniversario y esperamos poder acompañarlos en los años que siguen.



**Sebastián García Saba**  
Gerente General  
en Mindugar

A nombre todos los que conforman Mindugar queremos desearte un muy feliz cumpleaños a todo el equipo de Revista Logistec. Esperamos que sigan cumpliendo muchos años más y, por supuesto, acompañando a la logística del país. Sin duda, en estos 23 años han sido un gran aporte como medio de comunicación y difusión para nuestro rubro.



**Sebastián Rojas**  
Marketing Manager  
en STG.

¡Felicidades equipo Logistec! Su destacado posicionamiento en la región, su conocimiento en logística y su valioso acompañamiento han sido fundamentales en el crecimiento y éxito de muchas organizaciones. La revista se ha convertido en una fuente confiable de conocimiento, brindando información actualizada y perspectivas innovadoras. ¡Espero que continúen siendo una inspiración para la comunidad en los próximos años!



**Nelson Campos Rebolledo**  
Gerente General  
en

Estimados Fernando y Paula, quiero felicitarlos por estos 23 años de dedicación y compromiso total con la revista, que a través de un trabajo serio y responsable han generado un tremendo aporte a todos los actores del mundo logístico nacional. La excelente calidad gráfica y su amplios contenidos nos han permitido conocer los acontecimientos e innovaciones que aparecen en nuestro sector. Les envío un fuerte abrazo y les deseo que cumplan muchos aniversarios más.

La importancia de las pequeñas y medianas empresas para el desarrollo del país es quizás una de las frases que más resuenan al momento de hablar de economía en Chile. Para muchos, las empresas más pequeñas son finalmente el motor económico y las mayores generadoras de empleo.

Dada la relevancia que tienen, las autoridades, públicas y privadas, siempre ponen su mirada en ellas ante los cambios que va experimentando la sociedad y el consumo. Y en el último tiempo, el impulsar el desarrollo de este sector ha sido uno de los puntos principales de la agenda nacional.

Para nadie es un misterio, y así las cifras lo señalan, que el consumo en Chile ha disminuido. La inflación y la contracción económica han alejado a los consumidores de las tiendas, obligando a las empresas pequeñas y medianas a asumir acciones para mantenerse a flote ante una baja en las ventas. A las pymes, sin duda, esta situación las golpea con mayor fuerza. La vulnerabilidad del mercado es la principal preocupación.

En estas líneas, ahondaremos en los principales aspectos que hoy captan la atención y, algunos de ellos, generan preocupación en el sector Pyme, ante los eventuales efectos que tendrán los próximos cambios y que los obliga a estar atentos y a acelerar el paso de desarrollo. Una eventual reforma tributaria, el aumento del salario mínimo, la entrada en vigor de la ley de jornada laboral de 40 horas y el constante desarrollo del recurso humano son solo algunos hechos que están en la mira.

## SALARIO MÍNIMO

Como una buena noticia catalogó el Gobierno la aprobación por la Cámara de Diputadas y Diputados la ley que aumentará de manera gradual el sueldo mínimo en Chile a 500 mil pesos. Cabe destacar que, durante la tramitación de proyectos, distintas voces dieron su opinión con



**EN MENOS DE UN AÑO, TODAS LAS EMPRESAS -SIN IMPORTAR SU TAMAÑO- DEBERÁN OFRECER REMUNERACIONES QUE SUPEREN LOS 500 MIL PESOS. ESTA ES UNA EXCELENTE NOTICIA PARA LOS TRABAJADORES, SIN EMBARGO, ES VISTA CON ATENCIÓN POR EL SECTOR PYME Y EMPRENDEDORES.**

# PYMES, EL CORAZÓN DE LA ECONOMÍA CHILENA

respecto a los efectos que esta iniciativa legal podría tener. Dada la sensibilidad de este proyecto y sus eventuales consecuencias, considera apoyos económicos concretos a MiPymes y cooperativas, como el subsidio por trabajador entre mayo 2023 y abril 2025, y la tasa de impuesto de Primera Categoría de 12,5% en el régimen PYME.

Dentro de los detalles del proyecto destaca la gradualidad del incremento y las ya mencionadas ayudas económicas. Con la aprobación de la ley, los montos subi-

rán de forma gradual de la siguiente manera: \$440.000 al 1 de mayo 2023 (retroactivo), \$460.000 al 1 de septiembre 2023 y \$500.000 al 1 de julio 2024.

La ley contempla además la posibilidad de aumentar el sueldo mínimo según la variación del IPC. De esta manera, en caso de que el índice de precios al consumidor acumulado durante el año 2023 supere el 6%, se realizará un alza previa de \$10.000 el 1 de enero de 2024, quedando el salario mínimo en \$470.000 en dicha fecha.

Descubre como nuestra TB-400 PLUS puede hacer tus espacios más seguros. La seguridad no se compromete, prefiere siempre Barreras Impacto Resistentes CERTIFICADAS!



## IMPACT LABEL FOR SAFETY BARRIERS

BOPLAN TB400 PLUS		
IMPACT RATING	45°	90° <small>PAS 13:2017 compliant</small>
E80  < 80 kJ		
E60  < 60 kJ		
E50  < 50 kJ		
E40  < 40 kJ		
E35  < 35 kJ		
E30  < 30 kJ	<b>28,4 kJ</b>	
E25  < 25 kJ		<b>20,1 kJ</b>
E20  < 20 kJ		
E15  < 15 kJ		
E10  < 10 kJ		
E5  < 5,0 kJ		
E2  < 2,5 kJ		

**TEST CONDITIONS**

TEMPERATURE: 20°C  
 IMPACT HEIGHT: 300 mm  
 IMPACT ANGLE: 90°  
 TEST FLOOR: CONCRETE C25/30 - 160 mm  
 MANUFACTURER ANCHOR PULL OUT: 7,9 kN



**TEST VEHICLE**

WEIGHT: 2300 KG  
 TYPE: COMMERCIAL FORK LIFT  
 SIZE (L x W x H): 1890 x 1020 x 1970 mm  
 CONTACT AREA: STEEL BUMPER WIDTH: 600 mm



**ACCREDITED TEST LABORATORY**

  
 620 Route des Fromentaux  
 01500 Saint-Maurice-de-Rémens  
 01360 Béligneux  
 France

**SUCCESS CRITERIA** VEHICLE STOPPED - ASI (ACCELERATION SEVERITY INDEX) < 0.5



# EVOLOG

VISITANOS ESTE JUEVES 22 DE JUNIO EN...



Además, la iniciativa contempla un reajuste automático del ingreso mínimo mensual el 1 de enero de 2025, conforme al porcentaje de índice de precios al consumidor entre los meses de julio y diciembre de 2024.

## APOYO PARA LAS PYMES

En el marco de la tramitación de este proyecto, el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo selló un acuerdo con varios gremios de las micro, pequeñas y medianas empresas, el Gobierno ingresó una serie de indicaciones al proyecto para apoyar a este tipo de compañías a cumplir con el alza del salario mínimo.

El acuerdo consiste en un subsidio estable de montos para cada uno de los períodos de alza del salario mínimo, el cual varía según tamaño de empresa (micro, pequeña y mediana), a fin de entregar mayor cobertura y protección a las microempresas.

También se contempla la aplicación de un mecanismo de protección que elevará los montos de este instrumento en caso de que se cumplan las siguientes condiciones:

Cuando el nivel del empleo formal, entendido como la tasa de asalariados con cotización previsional pagadas por el empleador, que informará el Instituto Nacional de Estadísticas, sea inferior a 34,5%. Cuando exista una recesión técnica, esto es, cuando el nivel de crecimiento de la actividad económica del país, entendida como el PIB real trimestral desestacionalizado que informará el Banco Central de Chile, sufra una variación negativa por dos trimestres consecutivos.

En resumen, el proyecto de ley presenta los siguientes apoyos para las MiPymes: Subsidio por trabajador con vigencia entre mayo de 2023 y abril de 2025, entrega recursos según el tamaño de la empresa, mecanismo para elevar los montos del subsidio en caso de "deterioro de las

condiciones macroeconómicas y Tasa de impuesto de Primera Categoría de 12,5% en el régimen PYME para el 2024, postergando el incremento a 25%.

## ¿OBSTÁCULOS?

Las recientes reformas laborales -como la Ley de las 40 horas y la nueva propuesta de salario mínimo- que buscan mejorar las condiciones de miles de trabajadores en Chile podrían -según algunas voces- significar, al mismo tiempo, obstáculos complejos para las pequeñas y medianas empresas generadoras de empleo.

En este sentido, Abraham Lazo, fundador de Lofwork, centro de negocios integral que apoya el camino del emprendimiento, explicó que: "sin duda, el aumento gradual de la remuneración mínima es un alivio para quienes están en una línea de sueldo menor, sobre todo con la etapa inflacionaria en la que se encuentra el país, la cual ha encarecido productos y servicios de diversa índole. Pero, para las MiPymes comienza una carrera que exigirá mejoras en sus modelos de negocio, con el fin de aumentar sus ingresos para subsanar el aumento de remuneración".

Lazo enfatizó en que todo lo sucedido en el último tiempo, en términos legislativos, implica y obliga a las empresas a analizar procesos y optimizar todo lo que sea posible en beneficio del negocio, transformándose en una oportunidad de cambio y desarrollo, potenciando una nueva mirada de las empresas de cara a su futuro y al del sector.

## UN DESAFÍO, UNA OPORTUNIDAD

En tiempos en que las cifras y las nuevas legislaciones mantienen alerta a los sectores económicos nacionales es importante mirar estos desafíos como una oportunidad y para eso la tecnología asoma como un aliado en el crecimiento de las pymes. En este sentido, la encuesta "Transformación digital para MiPyMes", encargada por Microsoft a Edelman Dxl, que busca comprender la experiencia de

transformación digital que han atravesado las Pymes casi tres años después de la pandemia, considerando tendencias, expectativas y necesidades en torno a factores clave de digitalización como: adopción de tecnología, ciberseguridad, trabajo híbrido, entre otros, reflejó el impacto de la tecnología en estas empresas durante 2022 y define las tendencias para las Pymes este año.

El proceso de Transformación Digital que las empresas, sobre todo las Pymes, enfrentan, no solo aceleró la digitalización, sino que también consolidó la incorporación de tecnología a sus operaciones y cambió, posiblemente para siempre, la forma en la que se trabaja. Tras esta digitalización, el 54% de las empresas consultadas afirman que la transformación digital se produjo de forma muy rápida, mientras que el 76% de las PyMEs considera que la empresa está aún en proceso de transformación digital.

"Durante estos años aumentó la digitalización de las Pymes y ellas demostraron ser capaces de integrar la tecnología a sus emprendimientos, de adaptarse a los cambios, y resolver las preocupaciones y contratiempos que se fueron encontrando en el camino", comentó Rodrigo Ready, director para pequeñas, medianas empresas y corporaciones de Microsoft Chile y Argentina.

Por otro lado, para el 40% de las Pymes chilenas encuestadas, la principal preocupación es aumentar el volumen de ventas, mientras que para el 31% de ellas la principal preocupación es la conexión/adquisición de clientes. En tercer lugar, al 28% le preocupa aumentar la productividad del negocio.

Así, los principales retos a los que se enfrentan las empresas chilenas son comerciales, destacándose el volumen de ventas y la conexión/adquisición de clientes, además de la productividad/eficiencia del negocio. ■

**HACEMOS  
EL ALMACENAJE  
TAN SIMPLE,  
QUE PENSARÁS  
QUE LO NUESTRO  
ES UN JUEGO.**



**ARRIENDO DE BODEGAS INDUSTRIALES**

**15  
AÑOS**

CERTIFICACIONES



[WWW.CENTRALBODEGAS.CL](http://WWW.CENTRALBODEGAS.CL)

+562 2608 2800



[contacto@centralbodegas.cl](mailto:contacto@centralbodegas.cl)



DURANTE LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS, EXPERTOS SE HAN DADO A LA TAREA DE ANALIZAR LA EVOLUCIÓN Y LA RESILIENCIA QUE LAS CADENAS DE SUMINISTRO Y LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA HA EXPERIMENTADO A PARTIR DEL EVENTO DISRUPTOR MÁS IMPORTANTE DEL SIGLO XXI: LA PANDEMIA DEL COVID-19; EVENTO QUE VINO A EXHIBIR LAS DEBILIDADES DEL MODELO LOGÍSTICO PRE PANDEMICO E INSTALÓ A NIVEL GLOBAL, LA NECESIDAD DE TRANSFORMAR Y ROBUSTECER LAS CADENAS DE SUMINISTRO GLOBALES, PONIENDO EN PERSPECTIVA NUEVOS RETOS, TALES COMO: LA SUSTENTABILIDAD, LA VISIBILIDAD END TO END, LA GESTIÓN DEL RIESGO Y LA DIGITALIZACIÓN Y AUTOMATIZACIÓN DE PROCESOS.

## COMPETENCIAS DIGITALES Y TECNOLÓGICAS. UNA OBLIGACIÓN PARA LOS PROFESIONALES LOGÍSTICOS DEL FUTURO

Como es de esperar, los nuevos retos de la cadena de suministro han sido sujeto de análisis en cientos o miles de artículos especializados, textos que abordan la problemática – principalmente- desde una óptica técnica y operativa, relegando a un segundo plano un factor decisivo para la ejecución y logro: el factor humano. Y es que, al final del día, serán las personas las que han de gestionar la evolución de las cadenas de suministro, desde los perfiles directivos más altos, responsables de las líneas estratégicas de las empresas, hasta las personas que mantienen en funcionamiento la actividad diaria en los centros de distribución, carreteras, puertos, aeropuertos y un largo etcétera.

En este contexto, en las líneas que siguen nos enfocaremos a entender un poco más acerca del nuevo recurso humano para la logística del futuro (que ya está aquí). ¿Qué perfil debe tener el nuevo líder de la cadena de suministro?, ¿Cuáles serán las habilidades que deberá integrar el operario del almacén automatizado? y ¿Cuáles son las expectativas que estos profesionales y colaboradores tienen respecto del futuro laboral en el ámbito logístico?

### EL VIAJE EVOLUTIVO DE LA CADENA DE SUMINISTRO Y LA LOGÍSTICA

Cómo cambiará el concepto de trabajo en el sector logístico, tanto en lo relativo a la naturaleza misma de las tareas a realizar como el entorno en que se desarrollarán y las tecnologías que se utilizarán en diferentes partes de la cadena de suministro es – a grandes rasgos- la interrogante que aborda el estudio elaborado por DHL “The Future of Work”, reporte que en su más reciente actualización propone que “comprender el potencial de las nuevas tecnologías para transformar la logística y la velocidad a la que se producirán estos cambios es fundamental a medida que nos preparamos para el futuro del trabajo en el sector logístico”.

En esta línea, el reporte sostiene que, durante los últimos cinco años, un lapso de tiempo relativamente corto en la larga historia de la industria de la logística, hemos sido testigos de la implementación masiva de una nueva generación de tecnologías avanzadas, tales como: la realidad aumentada y la automatización; desbloqueando mayores niveles de eficiencia, productividad y seguridad en las operaciones logísticas. Sin embargo, indica el reporte “al mirar hacia los próximos 10 a 20 años, mientras se acelera la adopción de la tecnología, la transformación digital completa de la logística seguirá siendo un viaje de varias décadas”.

Según el reporte de DHL, a nivel de recurso humano, el relevo generacional será uno de los aspectos más relevantes y desafiantes en este “viaje evolutivo” de la cadena de suministro y la actividad logística, considerando que en los próximos 5 años, las personas pertenecientes a la denominada Generación X (nacidos entre 1965-1980), que hoy ocupan más de la mitad de los puestos directivos en el ámbito logístico cederán su espacio de liderazgo a los Millenials (nacidos 1981-1996) que, en rigor, es considerada la primera generación que ha crecido en un entorno fuertemente tecnológico, familiarizándose desde pequeños con internet y las tecnologías digitales, un rasgo importantísimo si consideramos que serán ellos los que protagonizarán las grandes transformaciones que están a las puertas.

Consecuentemente, se espera que los pertenecientes a la llamada Generación Z (nacidos 1997- 2012), la primera generación “nativo digital”, sean los gestores de la cadena de suministro más allá de 2030, lo que supone un liderazgo 100% tecnológico, con un fuerte sello ligado a la sustentabilidad y sostenibilidad.

Ahora bien, el desafío subyacente en torno al “relevo generacional”, según los expertos se centra principalmente en el fenómeno denominado “invierno demográfico” que se refiere a la disminución extrema de la población, debido a que la

tasa de natalidad, lejos de igualarse a la tasa de mortalidad al final de la transición demográfica decrece de manera rápida, incidiendo en el envejecimiento de las poblaciones y el decrecimiento demográfico. Así, este “invierno demográfico” derivaría en una preocupante “escasez de recurso humano” que llevaría a una feroz competencia entre las organizaciones para atraer talento especializado, porque las prioridades y expectativas de estas nuevas generaciones -en torno al trabajo y la calidad de vida- son radicalmente distintas.

## **EL NUEVO PROFESIONAL LOGÍSTICO**

Si tenemos en cuenta que en los próximos años, la intralogística, es decir, el conjunto de operaciones que se desarrollan al interior de los centros de distribución y recintos logísticos de todo tipo, incorporará progresivamente tecnologías de automatización, de realidad aumentada y robótica, hasta el punto que, según el mencionado informe de DHL, 9 de cada 10 trabajadores del sector logístico entrevistados ven a la automatización como una amenaza; tenemos que uno de los principales desafíos del sector es atraer y retener el talento capacitado y con competencias digitales.

En esta línea, según un estudio elaborado por la consultora española Manpower Group “el desajuste de talento es uno de los principales retos a los que se enfrenta la cadena de suministro actual y futura, en un contexto de gran competitividad por los perfiles de oficios, a los que se suma la falta de cultura digital y de formación y desarrollo -reskilling y upskilling- de los perfiles”.

Por tanto, no es de extrañar que la estrategia de muchas organizaciones se base en la formación como una herramienta de fidelización. Según recoge el citado informe, “7 de cada 10 empresas consideran la formación en competencias

digitales, transversales y en técnicas de gestión estratégicas para su competitividad futura, el reto próximo de su organización”.

Lo cierto es que las personas que gestionarán y dirigirán las instalaciones logísticas en los próximos años y que hoy se están formando, necesitarán competencias digitales. Deberán ser capaces de diseñar procesos flexibles con alto grado de automatización, adaptados a las diferentes necesidades de los clientes en los que personas y máquinas interactúen de forma armónica. Igualmente, deberán diseñar y ejecutar programas de mantenimiento de equipos y automatismos sofisticados, gestionar en tiempo real la cantidad de datos que estos equipos manejan para optimizar su funcionamiento o utilizar sistemas de gestión de almacén cada vez más avanzados.

En la línea con los desafíos de sustentabilidad y sostenibilidad, los próximos profesionales también, deberán rediseñar procesos logísticos para reducir el impacto medioambiental de los mismos, tanto de las infraestructuras como de los procesos y los sistemas de transporte: reducir el consumo de energía de instalaciones y equipos, reducir la generación de contaminantes y residuos, reducir la huella de carbono de su cadena de suministro, desarrollar e implementar vehículos autónomos, optimizar rutas y sistemas de reparto inteligentes con alternativas al reparto a domicilio, etc.

Desde el punto de vista de la gestión de las cadenas de suministro, según indican los expertos de DHL., los gestores deberán manejar entornos digitales caracterizados por la integración y la visibilidad de extremo a extremo, hacia los proveedores y hacia los clientes/ consumidores. Así, por ejemplo, tecnologías de apoyo como blockchain, que no acaba de despegar, el internet de las cosas, el intercambio masivo de datos en tiempo real, desde la gestión de las materias primas hasta la venta en la tienda o en la web con trazabilidad completa permitirán una

cadena de suministro más transparente, con mayor capacidad de reacción y de adaptabilidad a los cambios de las tecnologías, las tendencias del mercado y a la evolución de los consumidores.

## TALENTO Y FORMACIÓN

Como ya hemos indicado, en la actualidad las empresas tienen grandes dificultades para contratar y retener personas con el perfil descrito, un desafío que se agudizará en los próximos años. La pregunta por responder entonces es ¿cómo atraer y retener al talento? y si bien el incentivo salarial y los beneficios laborales son clave en esta estrategia, la formación profesional es considerada una vía muy valiosa para que los futuros profesionales que se están formando en estas materias comiencen a integrarse en las empresas líderes, adquiriendo estas competencias digitales en el transcurso de su vida laboral.

De igual manera, las empresas necesitan que sus managers y directivos continúen formándose a lo largo de toda su carrera profesional y actualicen sus conocimientos para incorporar todas estas nuevas tecnologías y procesos. Innovar para mantener tu ventaja competitiva frente a tu competencia es la única manera de garantizar el éxito, los puestos de trabajo de la empresa y su rentabilidad a mediano y largo plazo.

84

Por cierto, la necesidad de formación y perfeccionamiento en materias digitales, tecnológicas y estratégicas en el ámbito logístico no sólo se relaciona con las empresas, sino también con la academia. En esta línea, resulta esencial que las instituciones universitarias y técnico profesionales mantengan actualizadas sus mallas curriculares, y presenten una alternativa formativa acorde a los nuevos desafíos de la industria, a los que se sumen estudios de postgrado mediante los cuales se obtengan conocimientos específicos que les permitan a los profesionales diseñar y gestionar las cadenas de suministro del futuro.

Por cierto, junto a la formación, y más allá de la compensación económica, el informe de ManpowerGroup arroja también que las organizaciones necesitan procesos de selección y de contratación más ágiles, casi inmediatos, así como una cultura más inclusiva y diversa para lograr la atracción y retención de talento.

Sobre este último factor de diversidad, el estudio de ManpowerGroup establece que “aunque todavía hay una baja presencia de perfiles femeninos con respecto a los masculinos, el ritmo de incorporación de la mujer se ha multiplicado en los últimos años, llegando a duplicar al de hombres entre 2021-2022”; en el caso chileno, por ejemplo, la incipiente incorporación de trabajadores migrantes es también un indicio claro de diversidad cultural aplicada a la cadena logística.

## TEMORES Y EXPECTATIVAS

En el contexto de un mercado laboral en permanente transformación, cuyo foco está puesto en hacer frente a la recesión económica, alcanzar mayor productividad y la vinculación con nuevas tecnologías, el portal de empleos Laborum realizó una encuesta a especialistas en recursos humanos de diversas empresas, tanto en Chile como a nivel Latam en torno al futuro del empleo.

En el sondeo que explora los cambios que va a experimentar el mundo laboral en los próximos años, participaron un total de 225 profesionales del sector en la región: 119 de Argentina, 35 en Ecuador, 24 de Panamá, 26 de Perú y 21 de Chile; los que coincidieron en que consolidar el equilibrio entre trabajo y vida personal y los nuevos liderazgos son algunas de las temáticas que se nos vienen como tendencia.

En cuanto a los desafíos, el 33% advierte que es clave que los trabajadores logren adaptarse al nuevo mundo laboral y no queden fuera del sistema. El mismo porcentaje asegura que es importante “que las personas no desarrollen sus tareas

aisladas y no se pierda la sinergia del trabajo en equipo”, mientras que el 20% opta por la opción de “que las personas trabajadoras no puedan generar vínculos más humanos que excedan la relación laboral”.

¿Cuáles serán las principales ventajas del trabajo del futuro? Frente a esta pregunta, un 33% afirma que el que las personas puedan trabajar desde cualquier parte del mundo; un 27% que los trabajadores no tengan que ir físicamente a la oficina; un 20% que las condiciones laborales mejoren y un 13% que existan mejores beneficios, sobre todo para aquellos trabajadores que se deben a la presencialidad.

Respecto de cómo será el trabajo del futuro, el 31% de los expertos en recursos humanos cree que “se va a diversificar y especializar más”; un 25% asegura que “muchos puestos van a desaparecer por la implementación de la tecnología y la automatización de tareas”. Por último, un 19% sostiene que “se va a multiplicar y se van a demandar nuevos perfiles”.

¿Qué va a pasar con los trabajadores? El 63% piensa que “van a tener que adaptarse a los nuevos tiempos incorporando nuevas habilidades”, el 25% que “van a ser los protagonistas de la nueva era y que el diferencial va a estar en el talento”, mientras que el 13% piensa que “muchos van a quedar fuera del nuevo mundo”.

Con respecto a las relaciones laborales, el 75% sostiene que “van a cambiar, pero el trabajo en equipo y las nuevas formas de liderazgo van a ser la clave”, el 13% que “van a encontrar nuevas formas como en otras oportunidades donde hubo cambios” y la misma cifra concluye que “prácticamente van a desaparecer, las personas van a ser cada vez más autónomas y van a estar más aisladas”.

Con todo, sin duda una de las preocupaciones más incipientes entre los trabajadores es la relegación del capital humano por el incipiente uso de tecnologías. ■



# OPTIMIZA TU ÚLTIMA MILLA



## DESPACHOS EXPRESS 90MIN

- Home Delivery en 90min
- Quiebres de Stock entre tiendas
- Cambios / Retiros
- Transferencias entre tiendas
- Mini / Medium / BigT

## FLOTA DEDICADA ON DEMAND

- Flota variable diaria
- Despacho desde tienda o CD
- SAMEDAY / NEXT DAY

## CARGAS CONSOLIDADAS

- Retiro 1ª milla
- Cross Docking en Hub FEX
- SAMEDAY / NEXT DAY

## Despachos 100% On Demand



Agenda una reunión con nosotros



[www.fex.cl/agenda](http://www.fex.cl/agenda)

**D**HL Supply Chain, empresa importante en logística en el mundo y parte del Grupo Deutsche Post DHL, invertirá US\$ 6 millones de dólares en la operación de su nuevo Centro de Distribución en la comuna de Pudahuel. Se trata de una infraestructura moderna de más de 15.000 metros cuadrados que sigue los más altos estándares tecnológicos y medio ambientales establecidos por la compañía con sede en Alemania. Este centro albergará soluciones logísticas para clientes del sector Farmacéutico y Tecnología.

“Chile es un país con gran potencial. Hay ya industrias muy fuertes como el retail o la minería que son referencia regional o global y avanzan en una transformación profunda sectores como el farmacéutico o el tecnológico, esto genera una necesidad de servicios de logística de última generación. En DHL Supply Chain estamos invirtiendo 6 millones de dólares para fortalecer la cadena de distribución de estas industrias y asegurar la mejor experiencia para nuestros clientes. Adicionalmente, buscamos establecer un precedente en el sector sobre cómo operar de forma sustentable y con las últimas innovaciones en materia de tecnología y seguridad”, afirmó German Arango, Gerente General de DHL Supply Chain en Chile, Perú y Argentina.

#### LA RUTA HACIA LA NEUTRALIDAD EN OPERACIONES LOGÍSTICAS

En línea con la estrategia de la compañía que busca tener Centros de Distribución CO2 neutros para el año 2025, este nuevo centro de distribución opera con altos estándares para reducir el impacto al medio ambiente. En este sentido, German Arango recalcó “la sustentabilidad que brindamos a nuestros clientes, contempla soluciones integrales desde la infraestructura hasta la operación; por ejemplo, con paneles solares que brindan a partir del 10% del consumo eléctrico total con generación de energía renovable, esto equivale que del consumo energético total estimado estemos evitando generar 76 Tn CO2e al año”.



**LA INVERSIÓN SERÁ DESTINADA A UNA INFRAESTRUCTURA DE 15.000 M2, CON ALTOS ESTÁNDARES DE TECNOLOGÍA, SEGURIDAD Y SUSTENTABILIDAD. CON UN MODERNO DISEÑO, SE ENTREGARÁ MAYOR EFICIENCIA LOGÍSTICA AL SECTOR FARMACÉUTICO, TECNOLOGÍA Y RETAIL.**

## DHL SUPPLY CHAIN INVIERTE EN NUEVO CD DE ÚLTIMA GENERACIÓN EN CHILE

Además de eso, DHL Supply Chain incluirá en su operación puntos de reciclaje, luces led inteligentes, vehículos eléctricos, empaques retornables y compostables, así como recicladoras de cartón que permitirán reemplazar el plástico burbuja generando una reducción del uso del plástico en un 95% vs el proceso tradicional y finalmente, equipos con baterías de litio, las cuales son un 30% más eficientes energéticamente que las tradicionales.

En materia de tecnología, DHL Supply Chain en Chile cuenta con altos estándar

de robotización, digitalización, machine learning e inteligencia artificial. En el área de robótica, la compañía proporciona soluciones para automatizar los procesos repetitivos de sus clientes, incluyendo tecnologías como brazos robóticos de última generación, soluciones autónomas de robótica colaborativa para el traslado de productos dentro del centro de distribución, así como soluciones de alta eficiencia tecnológica para acondicionar productos de acuerdo con las necesidades de empaque, etiquetado, serialización, entre otros. ■



# MICHELIN CONNECTED FLEET

Powered by SASCAR

**CONOCE LA NUEVA MARCA GLOBAL  
CON EL RESPALDO DE MICHELIN**



**FLOTASCONECTADAS.MICHELIN.CL**  
**+56 9 9872 3730**



**MICHELIN**



**E**l centro, que operará bajo la nueva marca de bodegaje “OPL” y que se espera que esté 100% construido a mediados de 2023, cuenta con más de 45.000 m<sup>2</sup> construidos, dividida en dos naves de 30 mil m<sup>2</sup> y 15 mil m<sup>2</sup> cada una, las que incorporan especificaciones técnicas sobresalientes. OPL Enea I contará con Certificación LEED, pavimentos interiores de retracción compensada y 11 metros al hombro, además de un diseño innovador que permite una alta rotación de productos.

88

Según fuentes del sector, en 2021 la inmobiliaria compró el terreno donde actualmente realiza la construcción del centro de distribución a través de un proceso liderado por Colliers. La inversión total del proyecto consideró un monto de más de US 45 MM.

“La vacancia de los centros de bodegas se ha mantenido en niveles históricamente bajos y se proyecta que la demanda continuará en ascenso debido a la expansión del e-Commerce. Es tal la demanda por este tipo de espacios que los m<sup>2</sup> de bodegas que ingresan al mercado se arrien-

**A TRAVÉS DE UN PROCESO INTERMEDIADO POR LA CONSULTORA COLLIERS, CENCOSUD FIRMÓ UN CONTRATO DE ARRIENDO CON UNA INMOBILIARIA FILIAL DEL FONDO MONEDA GSI RENTAS LOGÍSTICAS I, PRIMER FONDO PÚBLICO DE LA ASOCIACIÓN DE MONEDA ASSET MANAGEMENT CON LA ADMINISTRADORA DE INVERSIONES GSI CAPITAL, PARA OCUPAR 29 MIL M<sup>2</sup> DE BODEGAJE PARA UTILIZARLOS EN LA OPERACIÓN DE E-COMMERCE DE SU MULTITIENDA PARIS .**

## CENCOSUD ARRIENDA 29 MIL M<sup>2</sup> DE BODEGAS EN ENEA

dan meses antes de que se recepcionen sus obras de construcción”, señala José Miguel Astete, Gerente del Área Industrial de Colliers. En el caso de este inmueble que aún está en construcción, ya fue arrendado el 100% de su superficie. “DHL cerró hace unos meses un contrato de arriendo para ocupar 15 mil m<sup>2</sup> en el lugar, y ahora Cencosud cerró para ocupar la superficie restante”, detalla Astete.

OPL nace en el año 2021 diseñando, desarrollando y comercializando los pro-

yectos industriales de Moneda GSI Rentas Logísticas I Fondo de Inversión, primer Fondo Público de la asociación de Moneda Asset Management con Administradora de Inversiones GSI Capital. Actualmente, OPL cuenta con más de 150.000 m<sup>2</sup> de superficie de bodegaje clase A+ para renta en ubicaciones privilegiadas de la Región Metropolitana. La empresa tiene proyectado llegar a 250.000 m<sup>2</sup> construidos durante este 2023. ■



# ¡Revolucionando las Cadenas de Suministros del Futuro!

*Te invitamos a conocer los procesos y tecnologías que están cambiando la forma en la que se mueve el mundo*

Cada año, la conferencia invita a los líderes más respetados e influyentes de Supply Chain para que compartan sus ideas y experiencias. Entre los ponentes principales figuran directores generales, directores de supply chain, directores de operaciones y otros ejecutivos de alto nivel de empresas. Los relatores compartirán ejemplos del mundo real y casos prácticos para ilustrar sus argumentos, y fomentan la participación del público a través de sesiones de preguntas y respuestas.

- Automatización y Robótica**
- Distribución y Última Milla**
- Gestión de Riesgos en Supply Chain**
- El Nuevo Estatus de Supply Chain**
- eCommerce de B2B a B2C**
- Supply Chain Diferenciada y Ágil**

**Dirigido a directivos, gerentes y mandos intermedios del área de Supply Chain, Logística, Operaciones, eCommerce, Finanzas, Emprendedores, Consultores.**

Organiza



**SAVE THE DATE**  
22 JUN 2023  
LUGAR: ESPACIO RIESCO



Modalidad



**PRESENCIAL**  
\$130.000 P/P  
NETWORKING BRUNCH

Modalidad



**ONLINE**  
\$30.000 P/P  
STREAMMING



# ALOG CHILE REÚNE A EJECUTIVOS DEL RUBRO LOGÍSTICO PARA ANALIZAR LAS INICIATIVAS Y RETOS DE LA INDUSTRIA



Una serie de desayunos corporativos para sus asociados y empresas del rubro logístico realizó ALOG Chile A.G. entre los días 6, 7 y 8 de junio, en el Hotel Plaza El Bosque Ebro; jornadas en las cuales se llevaron a cabo dinámicas interactivas a partir de las cuales, los invitados y el equipo ALOG analizaron los principales retos que sus organizaciones y el sistema logístico nacional enfrentan en la actualidad, al tiempo que compartieron tendencias y las iniciativas que guiarán su actuar de cara a 2023.

Entre las principales temáticas que se abordaron durante cada jornada destacaron la seguridad y la implementación de la ley de 40 horas, temas que – según los asistentes – son dos de los retos que las empresas del sistema logístico enfrentan en la actualidad y en las cuales están trabajando.

En esta línea, Cynthia Perisic, Gerente General de ALOG Chile indicó que “poder conocer las problemáticas y retos que enfrentan nuestros socios y, en general, las empresas del rubro logístico; es muy valioso para nuestra Asociación, ya que estas temáticas son las que guiarán el trabajo gremial que realizaremos de cara a 2023, con las autoridades y demás actores gremiales del país”. Por su parte, Janshe Brunet Chang, Senior Sales Account Manager en Grupo Datco, patrocinador oficial del evento destacó “la proyección que se visualiza en el corto plazo, con el impacto de la tecnología en el negocio logístico”, al tiempo que agradeció la posibilidad que este tipo de eventos brinda para “entrar en contacto directo con los asociados de ALOG y la disponibilidad de ellos para compartir sus inquietudes y desafíos para lo que resta del año 2023”.

## SEGURIDAD, LA GRAN PREOCUPACIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO

En el marco de las dinámicas de grupo que se realizaron durante las tres jornadas, la seguridad se impuso como la principal preocupación de los asistentes; ello debido al alto nivel de coordinación y violencia con las que estas bandas actúan. Al respecto, Cynthia Perisic informó que ALOG Chile está trabajando junto a las autoridades en el impulso de nuevas iniciativas que apuntan a

la identificación oportuna de posibles eventos criminales a través del uso de tecnologías biométricas, entre otras.

Consecutivamente, en torno a las iniciativas que las empresas del sector pondrán en marcha durante 2023, destacaron la implementación tecnológica para la mejora de procesos, seguridad y productividad, la digitalización como metas más próximas para diversas empresas y, en materia de distribución y última milla, la electromovilidad destaca como una de las materias de mayor interés.

## 40 HORAS Y LA PROFESIONALIZACIÓN DEL RECURSO HUMANO

Como se expuso, durante los desayunos ejecutivos, la implementación y efectos de la ley de 40 horas fue uno de los temas que cobró protagonismo durante las dinámicas interactivas; instancia en las cuales los ejecutivos del gremio logístico coincidieron en la importancia de la implementación paulatina de la normativa legal y de cómo afectará, por ejemplo, el diseño de los procesos operativos intralogísticos que se desarrollan, principalmente, en sistemas de turnos rotativos.

Al mismo tiempo, otra de las materias que se abordaron durante las dinámicas de grupo fue la importancia de contar con recurso humano calificado, temática en la cual destacaron los actuales servicios que ALOG ofrece a través de sus unidades ALOG Capacita y ALOG Certifica.

En esta línea, durante el evento Cynthia Perisic informó a todos los asociados que el Organismo Técnico de Capacitación, ALOG Capacita se posicionó como el primer OTEC del país acreditado para impartir capacitaciones obligatorias para el transporte y manipulación de Mercancías Peligrosas por vía aérea, bajo la nueva normativa IATA. Al mismo tiempo, la Gerente General agregó que, a fin de que las empresas conozcan mejor la nueva regulación IATA, ALOG Chile ha dispuesto un servicio de asesoría para la correcta implementación de la normativa; servicio que puede ser solicitado a través del correo [contacto@alog.cl](mailto:contacto@alog.cl).



## LLEGÓ IMPULSA UN FUTURO SOSTENIBLE CON FLOTAS ELÉCTRICAS

En Llegó, ninguna operación es igual a otra. La empresa de logística se distingue por ofrecer un servicio dedicado y ajustado a las necesidades específicas de cada operación, contando con una flota exclusiva de vehículos eléctricos y brindando atención personalizada.

La empresa líder en el mercado comprende la importancia del medio ambiente y la necesidad de reducir las emisiones contaminantes. Por dicha razón, han optado por incluir una flota exclusiva de vehículos eléctricos que contribuyen a la disminución de la huella de carbono.

Lo antes mencionado, no solo responde a la preocupación medioambiental, sino también a la creciente demanda de los clientes. Llegó reconoce la importancia de brindar soluciones logísticas sostenibles que ayuden a reducir el impacto

ambiental de las operaciones de sus partners, adaptándose a las necesidades cambiantes del mercado y se posiciona como un aliado estratégico en la búsqueda de prácticas más responsables.



"Para Llegó, la atención personalizada y el enfoque en las necesidades de cada operación son fundamentales. Nuestra flota de vehículos eléctricos nos permite cumplir con estos objetivos, al mismo tiempo que contribuimos a la preservación del medio ambiente.

Estamos comprometidos en ser un aliado estratégico para nuestros clientes, ofreciendo soluciones logísticas sostenibles que responden a la demanda actual y futura", sostuvo Carlos Hidalgo, Gerente Comercial de Llegó.

## SISTEMAS ADAS APORTA SEGURIDAD Y EFICIENCIA A LA CADENA DE SUMINISTROS

La incorporación de tecnologías de asistencia al conductor, desarrollada con inteligencia artificial que permiten capturar data y procesarla para obtener información precisa y en tiempo real para la toma de decisiones que permitan evitar riesgos y accidentes, se ha vuelto una necesidad imperiosa.

"Algunas de las ventajas de incorporación de sistemas ADAS son: apoyar al conductor en su conducción (advirtiendo indicios de fatiga o distracción), permiten hacer más eficientes las operaciones, ya que entregan data valiosa de perfil de conducción y facilitan la gestión de flotas, con información del rendimiento y seguridad de los conductores. Esta tecnología permite que los procesos sean más rápidos y exactos", señala Mario Yáñez, gerente general de GPS Chile, empresa con más de 20 años entregando información estratégica para hacer más segura y eficiente la cadena de suministros en Chile.



El ejecutivo agrega que, "para dar un ejemplo práctico, a través de un sensor de fatiga, el conductor será advertido de indicios de cansancio y distracción (como fumar, hablar por teléfono, mirar

al costado) esto le permitirá evitar accidentes. Además, con la data registrada en las plataformas de gestión, podremos contar con información histórica y así accionar planes de acción correctivos, que permitan aumentar la seguridad en ruta". En conclusión, la integración eficaz de tecnologías, del análisis de datos y de los procesos de gestión, llegaron para instalarse en los procesos cognitivos y gerenciales de las empresas.

## EIT LOGÍSTICA OPTIMIZA SUS PROCESOS DE ENTRADA Y SALIDA GRACIAS A STG Y ZEBRA

Las cadenas de suministro han tenido que enfrentar una serie de retos para dar respuesta a la constante demanda de sus consumidores con procesos simples y gestiones eficientes.

Por esto, EIT Logística, compañía especializada en servicios logísticos asociados a la cadena de suministro, buscó digitalizar sus flujos de trabajo y modernizar sus gestiones con tecnología de vanguardia.

A través de los equipos Zebra y la solución WMS de STG Chile, la empresa logró migrar sus operaciones de papel a procesos automatizados con el objetivo de atender su amplia base de clientes. Como resultado, en corto tiempo ha logrado acelerar con éxito los tiempos de procesamiento, los desafíos de visibilidad y productividad, generando un atractivo retorno de la inversión.

"Antes de esta colaboración, EIT procesaba 100 unidades de ítems por minuto, pero luego de digitalizar sus almacenes, ese número se multiplicó por 20, alcanzando las 2.000 unidades por minuto. Esto, además de reducir sus costos operativos continuos en un 20%. Nuestro objetivo es apoyar a los clientes con las mejores e innovadoras soluciones logísticas para servicios de excelencia dentro del almacén", comenta Leonardo Navarrete, gerente comercial de STG Chile. **Para leer la nota completa, escanea el código QR**



## SOCIEDAD AGRÍCOLA SAN JOAQUÍN: "MINDUGAR HA SABIDO ACOMODARSE PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DE SU CLIENTE"

Insertos en el mundo agroindustrial, específicamente en el rubro de exportación frutícola, la Agrícola San Joaquín se ha abierto paso velozmente en el mercado, apuntando a soluciones logísticas de almacenaje y refrigeración para sus clientes.

Sebastián Vergara, Gerente General de la empresa comenta que "debido a la creciente demanda del mercado frutícola, han ido aumentando los volúmenes de almacenaje refrigerado, por lo que apareció la necesidad de crecer en esta capacidad". A raíz de lo mismo es que se vieron en la necesidad de salir al mercado en busca soluciones logísticas que les permitieran hacer frente a la demanda de sus clientes. "Primero, identificamos las distintas tecnologías disponibles, y dentro de eso elegimos los Drive In estáticos de Mindugar porque son los que más se adecuan a los requerimientos de operación que tenemos en la planta", comenta.

El proyecto considera dos cámaras de 15x15 metros, a 10 metros de altura, con una capacidad de 600 pallets por cámara. Son 1200 pallets en total, lo que para San Joaquín significa un crecimiento de un 30% en su capacidad de almacenaje refrigerado. Su etapa de montaje ya concluyó, y estará operativo a partir de junio. Desde Agrícola San Joaquín no descartan en un futuro próximo seguir modernizando su infraestructura de la mano con Mindugar.



# EXPERIENCIA ELECTROLOGÍSTICA: UN RECONOCIMIENTO A LA COLABORACIÓN PARA UN FUTURO MÁS SUSTENTABLE

El pasado 9 de mayo, la “Experiencia Electrologística”, proyecto impulsado por la Fundación Conecta Logística en conjunto con el Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, recibió el “Premio Nacional del Medio Ambiente Recyclápolis 2023” en la categoría Electromovilidad (Facilitación, promoción y masificación de la movilidad eléctrica).

El Premio Nacional del Medio Ambiente Recyclápolis busca reconocer iniciativas de empresas, instituciones y personas, que aporten al desarrollo sustentable del país. Este premio es entregado anualmente por la Fundación Recyclápolis, y en su octava versión se ha posicionado como el principal reconocimiento para relevar los temas de sustentabilidad en el país.

La Experiencia Electrologística busca promover el uso vehículos eléctricos en la logística urbana, además de generar y disponibilizar datos que faciliten la toma de decisión para quienes quieran sumarse a la electromovilidad en este segmento y sirvan de insumo para generar más investigación aplicada en el sector.

Esta iniciativa ha sido posible gracias al compromiso y apoyo de más de 30 instituciones, entre las cuales se encuentran empresas distribuidoras de vehículos eléctricos de distribución urbana, distribuidoras de energía, municipalidades, empresas de telemetría, empresas proveedoras de cargadores eléctricos, el Ministerio de Energía, la Agencia de Sostenibilidad Energética y otros miembros de la cadena logística. Más aún, hay universidades que se han involucrado, como lo son la Universidad de Concepción y la Universidad Diego Portales, logrando esta última que sus estudiantes utilicen los datos recopilados para nuevos análisis y desarrollo de indicadores.

La Experiencia Electrologística se ha desarrollado en dos oportunidades: el 2021 en Santiago durante ocho semanas y el 2022 en Concepción durante 4 semanas. De aquellas versiones, se recabó la información de la operación real de los vehículos y de su sistema de carga, obtenida de sensores ubicados en los vehículos. Todos los resultados de la experiencia están dis-

ponibles en el sitio observatoriologistico.cl y se sistematizaron en un documento titulado Guía Experiencia Electrologística, que abarca lo realizado en Santiago. Próximamente, se publicará la segunda versión, que contará con los resultados de la Experiencia en Concepción. La descripción completa de la iniciativa y sus participantes está disponible también en [www.electrologistica.cl](http://www.electrologistica.cl).

poder operar. Dado que la logística es por tanto una necesidad, ¿cuáles son las condiciones que aportamos para poder facilitar su desempeño?.

La municipalidad de Providencia, por ejemplo, y en el compromiso que ha asumido con el fomento de la electromovilidad, ha disponibilizado espacios de estacionamiento para vehículos eléctricos que



En sus dos versiones, esta iniciativa ha evitado más de 6 toneladas netas de CO2 en comparación a la utilización de vehículos convencionales de combustión interna, fomentando así la adopción de tecnología no contaminante para la distribución de carga urbana.

Contar con este tipo de vehículos sin duda permite mejorar la percepción de los ciudadanos hacia la logística, contribuyendo además a las metas carbono neutralidad que nos hemos propuesto como país.

Los municipios juegan también un rol fundamental en la promoción del uso de electromovilidad, y esto parte por reconocer la necesidad de facilitar la distribución de carga en sus territorios como un elemento vital para el desarrollo de las actividades comerciales, educacionales, de salud y todas aquellas que requieren insumos para

realizar labores de carga y descarga en zonas de alta actividad comercial. Esta es una de las muchas medidas que pueden adoptarse para lograr una movilidad comunal más armoniosa.

Así, nuevamente, vemos que la colaboración público-privada-academia es el camino para potenciar la logística de nuestro país, y nos enorgullece que esto haya sido reconocido con el Premio Nacional del Medio Ambiente Recyclápolis 2023.

Desde Conecta Logística, agradecemos profundamente a todos quienes participaron de la Experiencia Electrologística. Vamos por más!!

**Carlos Ávila - Javier Rivera**  
 Área de Innovación y Prospectiva  
 Fundación Conecta Logística

# BRINKS

## Global Services Chile

No solo somos especialistas en la logística del dinero en efectivo, somos especialistas en la logística de “productos de alto valor”.



Joyas



Tecnología



Vestuario



Pharma



Otros



Deje que Brink's sea su proveedor exclusivo de logística segura, y que gestione el retiro, transporte y la entrega de su carga valorada. Las Industrias de tecnología, electrónica, retail de lujo, joyería, farmacéutica y otras, cuentan con nuestro apoyo para darle seguridad a su marca. Un evento criminal, robo o cualquier tipo de daño a la carga podría dañar la reputación de su compañía, generar impacto en los costos, pérdidas en ventas y tiempo de reposición.



## WMS SAAD QUE UTILIZA CALYCO REFUERZA LA COMUNICACIÓN Y EFECTIVIDAD EN LA OPERACIÓN

El término WMS es uno de los más conocidos en la industria logística, sin embargo, su potencial aún no es 100% comprendido. Claro está que esta herramienta de software da muchas funcionalidades, algunas que se aprecian de forma directa y muchas más que benefician de forma indirecta, incluso en áreas que son distantes a la actividad principal.

Un WMS, tiene como objetivo principal llevar un control, una gestión total del stock de uno o más almacenes, y de todas las operaciones, actividades y acciones, que directa o indirectamente afectan al mismo, en tiempo real.

En esta línea, el WMS SAAD que utiliza CALYCO, tiene potenciales sobre las distintas aristas en las que lo visualicemos. Su primera ventaja es la del ser, accesible, amigable con el usuario en su uso, intuitivo y sencillo, según comentó Juliana Marcuzzi, Gerente TI de Calyco.



De acuerdo con la ejecutiva, una segunda ventaja es la visibilidad y la agilidad. "Hoy por hoy, con el sistema WMS SAAD se pueden obtener las fotos de stocks históricos y los movimientos en línea, y poder accederlos desde cualquier lugar, incluso estando dentro del depósito, consultando en una terminal portátil o desde algún lugar remoto del mundo, pudiendo ver en línea el movimiento de las diversas operaciones", afirmó Marcuzzi.

El WMS SAAD es una fuente de información que permite a los clientes una mejor y efectiva toma de decisiones. "Las APIs estándar que el sistema WMS SAAD provee, permiten abrir esta puerta de comunicación transparente y directa con todos los actores de cada transacción".

Finalmente, a lo largo de los últimos 20 años, el WMS SAAD utilizado por CALYCO ha sido probado en distintas industrias en los cuatro países donde opera la compañía.

## FEX, LA ÚLTIMA MILLA ON DEMAND CLAVE EN HITOS DEL COMERCIO ELECTRÓNICO

94

La app de fletes y despachos express fue una pieza clave en la última edición del CyberDay, apoyando la logística de diferentes retailers y emprendedores, que buscaron al mejor partner, para potenciar la experiencia de compra de sus clientes.

Los días 29, 30 y 31 de mayo se llevó a cabo un nuevo CyberDay, desafiando una vez más a las grandes empresas y emprendedores, que debieron demostrar que la experiencia de compra y logística, para cumplir con la entrega en el tiempo comprometido, estaban controlados.

"En FEX, sabemos que el servicio de última milla es un elemento estratégico en el negocio de las empresas que participan del comercio electrónico y de hitos como el CyberDay, donde se la juegan por diferenciarse a través de la experiencia que son capaces de entregar al consumidor. Hemos comprobado que FEX es un real aporte para lograr cumplir con los tiempos de entrega prometidos, incluso, logramos entregas antes de lo acordado", declara Erwin Codjambassis, CEO y Co Founder de FEX.

Muchas empresas han optado por tercerizar el servicio, permitiéndoles satisfacer las demandas del consumidor final y solucionar aquellos aspectos que empañan su participación en tan masivos eventos. Para conocer más sobre cómo FEX puede aportar en tu última milla visita [www.fex.cl](http://www.fex.cl)

## AVANZA PARK DESTACA NUEVO CENTRO LA DIVISA EN SAN BERNARDO

La actualidad sobre la disponibilidad de bodegas y espacios logísticos en la zona sur de la Región Metropolitana en el año 2023 muestra un panorama interesante y dinámico. Diversos factores, como el crecimiento del comercio electrónico y el desarrollo industrial, han generado una mayor demanda de este tipo de infraestructuras.

Según expertos en el rubro logístico, se estima que durante el 2023 la construcción de bodegas y espacios logísticos en la zona sur ha experimentado un crecimiento considerable. Este fenómeno se debe, en gran medida, al aumento de las operaciones de comercio electrónico y la necesidad de contar con instalaciones adecuadas para el almacenamiento y distribución de productos.



Una de las fuentes más relevantes es el Servicio de Impuestos Internos (SII), que registra el aumento de empresas dedicadas al comercio electrónico y la logística en la zona. Esto ha generado una mayor demanda de bodegas y espacios logísticos.

En cuanto a la disponibilidad de bodegas, Avanza Park destaca con su nuevo condominio de bodegas La Divisa, que ofrece una amplia gama de espacios logísticos en formatos que van desde los 269 m2 hasta los 686 m2. Este condominio cuenta con un módulo exclusivamente dedicado a bodegas logísticas, que incluye andenes de carga y descarga, ubicado en la comuna de San Bernardo.

## PALLET PARKING SE EXPANDE A MÉXICO

En el marco del evento The Logistics World Summit & Expo 2023, realizado el pasado 26 y 27 de abril en México, Next4.pl con su marca PalletParking, hizo su primera presentación en sociedad para dar inicio a su entrada al mercado mexicano: Se instalaron en el Stand #200 y recibieron más de 300 visitas y 180 interesados en hacer negocios en el inmediato plazo.



El modelo de economía compartida que ofrece la empresa, aplicado al rubro de la logística y el almacenaje, captó positivamente la atención de los asistentes, así como numerosas cotizaciones para comenzar a operar en dicho mercado.

"Next4 ofrece un innovador modelo de negocio que busca aprovechar la economía compartida en toda la cadena de suministros y con PalletParking, en particular, en almacenaje, calzando capacidades y activos subutilizados en bodegas y CD's con necesidades de almacenaje dinámico temporal para overflow. Esto nos permite ofrecer soluciones flexibles y de pago por uso, con un costo inferior en 30% promedio al tradicional bodegaje", destaca Salustio Prieto, fundador y director ejecutivo.

Hoy tienen reuniones con múltiples empresas de todo México: "un mercado altamente atractivo por su tamaño y cercanía a EEUU, por tener cadenas de suministros de alta envergadura, vacancia de un 1% en bodegaje tradicional,

# NEXT4

LOGISTICS AS A SERVICE

## SOLUCIONES LOGÍSTICAS A ESCALA DE TU NEGOCIO

**PickTac**  
B2B - B2C Fulfillment



**FF B2C**  
eCommerce  
Fulfillment as a service



**MICRO FULFILLMENT URBANO**  
Micro Hubs con inventarios  
para pick&pack y delivery



**LOGÍSTICA INTEGRAL DINÁMICA**  
Administración Logística ágil e  
innovadora multi canales

## DIRECTOR COMERCIAL DE BRINK'S: "EL VALOR DE LA CARGA DE NUESTROS CLIENTES ES PRIMORDIAL."

Brink's Global Services Chile ofrece una estrategia segura y eficiente para transportar cargamentos de alto valor para empresas del retail, operadores logísticos y centros de distribución.

Los robos a camiones han aumentado considerablemente en el país, afectando a toda la industria logística y de transporte, generando una fuerte sensación de inseguridad. Para Brink's, proteger la carga de sus clientes es uno de sus principales objetivos, y es por eso que, desde hace cuatro años, BGS Chile, ofrece diferentes soluciones a empresas que requieran de una logística de alta seguridad.



"Tenemos disponibles servicios de transporte de altos volúmenes de carga, desde el aeropuerto internacional de Santiago, donde disponemos de la capacidad técnica y autorización para operar en loza, al centro de distribución. Incorporamos este mismo modelo desde los puertos de nuestro país, especialmente desde el de San Antonio. Para complementar esta

oferta, movilizamos las cargas desde el centro de distribución de la empresa hacia el de sus clientes y desde el centro de distribución a los distribuidores finales", comenta Juan Astete, Director Comercial de Brink's.

"Ofrecemos un servicio único en Chile, nuestros clientes pertenecen principalmente al área de tecnología, joyería y moda. Dentro de nuestros objetivos están ampliar este mix de clientes; desarrollar el servicio de almacenamiento spot de cargas; y en un mediano plazo establecer un centro de distribución de alta seguridad" finaliza Astete.

## RESTRUCTURATE LANZA PROGRAMA "CREO" PARA APOYAR LA LOGÍSTICA DE LAS PYMES

96

En un entorno empresarial altamente competitivo, los desafíos que enfrentan las pequeñas y medianas empresas (pymes) para mantenerse eficientes, rentables y competitivas son enormes.

Entendiendo esa realidad y el rol que tiene la logística para el éxito de las empresas, ya sea en la gestión de inventarios, la optimización de rutas de transporte o la mejora de la eficiencia operativa en general, Restructurate lanzó su programa CREO, el cual busca apoyar a las pymes en su performance operacional, mediante su método de transformación operacional y su asesoría a las empresas en crecimiento, brindándoles soluciones específicas y rentables a un costo razonable.

El alcance de este programa es vital considerando que hoy el costo operacional para las pymes representa entre el 17% y el 24% de su costo total vs un 13% promedio respecto a grandes empresas, esto impacta la rentabilidad el crecimiento y la competitividad.

El enfoque de Restructurate se basa en la colaboración cercana, entendiendo los desafíos y objetivos, para desarrollar estrategias efectivas y prácticas. Trabajar en estrecha colaboración para implementar cambios significativos y duraderos en la operación logística, maximizando la eficacia y mejorando la ventaja competitiva en el mercado, logrando impactar la experiencia de los clientes.

## SILO-LOGÍSTICA: OPTIMIZACIÓN LOGÍSTICA PARA EL COMERCIO EXTERIOR

La vía marítima es la principal entrada del intercambio comercial en Chile, representando el 91% del total de toneladas gestionadas el año pasado, según cifras del Observatorio Logístico. Es por esto que contar con operadores logísticos integrales es clave para seguir impulsando el comercio exterior.

Silo- logística, operador logístico de excelencia, es parte del 6,24% de empresas que prestan servicios de transporte de carga y almacenamiento en Chile, especializándose en los servicios terrestres portuarios. Una de las prestaciones por la que destacan es el de suministro a tiempo, donde se busca que el cliente haga uso eficiente de sus recursos, consuma lo que necesite y focalice sus energías en el quehacer de su negocio.



"El suministro a tiempo o just in time asegura la continuidad operacional, se recibe lo Justo para la producción diaria, reduce el inventario de seguridad en planta trasladándose a una bodega intermedia y con esto también los riesgos asociados, liberando recursos y disminuyendo costos para nuestros clientes" aseguró el Gerente Comercial de Silo-Logística Guillermo Undurraga.

Para ello, Silo- Logística provee el servicio de transporte, almacenaje de carga y materias primas, maquinaria y personal para descarga, entre otros, velando siempre por la calidad de sus servicios.

## DERCOMAQ REFUERZA EL MERCADO RENTAL CON SU VARIEDAD DE EQUIPOS

El mercado Rental ha crecido significativamente en Chile. Cada vez más empresas buscan evaluar alternativas de arriendo, sobre todo en tiempos complejo económicamente. El cambio del formato compra a arriendo de unidades ya es una realidad que llegó para instalarse definitivamente. De hecho, en países desarrollados como Inglaterra o USA, el porcentaje de arriendo versus compra ronda en torno al 60%-40% o incluso a un 80% en algunas familias de productos.

"En Chile muchas compañías están optando por arrendar equipos que les entreguen soluciones más eficientes para sus negocios y que les aseguren la continuidad operacional, siempre estando a la vanguardia tecnológica", comentó Reynaldo Ramis, Gerente Rental & Material Handling de Dercoma.



En Dercoma "ofrecemos un servicio de arriendo integral de maquinarias para acompañar a las empresas de todos los tamaños en sus necesidades de movimiento y transporte de cargas, principalmente en los rubros de logística, bodega, minería y construcción", agregó Ramis. La variedad de equipos disponible en el mercado es una ventaja. Por ejemplo, si el problema es la alta emisión de contaminantes, tal vez sería conveniente pasar de equipos de combustión interna a equipos con tecnologías híbridas (como las grúas horquillas Still híbrida, pues su combustible es gas pero su motor es eléctrico, teniendo ahorro de gas entre un 20% y 30%), 100% eléctricas o bien, si la necesidad es saber dónde están sus equipos, sería conveniente solicitar tecnologías de telemetría y/o GPS.

REEFER  
CARGO  
SOLUTIONS



# FRESCO EN CUALQUIER CONDICIÓN

Para el cuidado de tus mercancías delicadas y perecederas, MSC ofrece una red global de expertos altamente calificados en carga refrigerada. Garantizamos un servicio flexible y a medida, que preserve el estado de tu mercancía desde el momento en que se carga hasta que llega a su destino.



[msc.com/reefer](https://www.msc.com/reefer)

**MOVING THE WORLD, TOGETHER.**

# Grúas Horquillas Eléctricas

La perfecta combinación de rendimiento y eficiencia.



**JUNGHEINRICH**