DF
DIARIO FINANCIERO®
SANTIAGO DE CHILE /
MARTES 17 DE NOVIEMBRE DE 2026
df.cl

SUPLEMENTO

Lo que viene para la industria el próximo año
PÁG. 4

Las oportunidades detrás de la devolución de productos
PÁG. 8

Cómo el rubro logtech local busca escalar y conquistar nuevos mercados
PÁG. 10



LOGÍSTICA



FILCE 2026: LO QUE TRAE LA NUEVA EDICIÓN Y QUÉ ESPERA LA INDUSTRIA

Es la décima versión de un evento clave para el sector y la agenda estará centrada en inteligencia artificial, automatización y resiliencia operacional, además de proyectar nuevos espacios de colaboración y negocios para fortalecer la competitividad del rubro. POR VALENTINA CÉSPEDES



La industria logística vuelve a reunirse con una agenda marcada por la transformación tecnológica, la transferencia de conocimiento y la generación de oportunidades comerciales. Desde hoy, la Feria Internacional de Logística, Comex y E-commerce (Filce) buscará abordar las respuestas que el sector necesita frente a los cambios impulsados por la inteligencia artificial (IA), la automatización y las exigencias de sostenibilidad.

El encuentro es organizado por la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog), se realizará en CentroParque hasta mañana, y llega a su primera década con el propósito de ampliar su alcance más allá de la exhibición de productos y servicios.

"Nuestra principal evolución es fortalecer el componente estratégico del encuentro, promoviendo no solamente la exhibición de soluciones, sino también su aplicación práctica y el intercambio de experiencias", afirma el director de Aplog, Claudio Núñez.

Este año, la programación contará con especialistas que están impulsando transformaciones en la industria. Según detalla Núñez, entre los expositores destacan Milkos Zajaropulos, de Samsung Electronics, quien abordará la resiliencia logística desde la experiencia de la firma tecnológica; Felipe Felzensztein, de Slimstock Latam, hablará sobre inteligencia artificial y toma de decisiones empresariales; Marcelo Solari, CEO de Kibernum, expondrá sobre productividad; y Enrique Piraino, de Puerto Valparaíso, presentará su visión del desarrollo portuario.

También participarán representantes de empresas como Tivit y EY, con exposiciones sobre trazabilidad, automatización y analítica avanzada. A ellos se sumará Javier Salazar, de Correos de Chile, quien analizará la operación de centros de distribución de alta complejidad y la gestión de última milla.

Espacios de colaboración

La agenda también busca abordar las brechas que enfrenta el sector para incorporar estas herramientas. "Consideramos prioritario avanzar en tres ámbitos: adopción tecnológica con resultados medibles, desarrollo de talento especializado y mayor colaboración entre los actores de la cadena de suministro", plantea Núñez. A su juicio, estos factores son fundamentales para fortalecer la competitividad logística, el comercio exterior y el e-commerce.

Desde EY, el socio adjunto de supply chain & operations, David Siriany, destaca que Filce reúne en un mismo espacio distintas dimensiones de la logística moderna. "Más que una feria, es un punto de encuentro para generar networking, conocer tendencias y conectar oferta y demanda en toda la cadena de suministro", sostiene.

En un escenario de transformación acelerada, agrega, la digitalización, la automatización y la sostenibilidad son factores relevantes para mejorar la competitividad, identificar oportunidades de negocio y establecer nuevas alianzas.

Una mirada complementaria plantea el senior manager logistics de Samsung Electronics, Milkos Zajaropulos, quien sostiene que la logística se ha convertido en un pilar de la competitividad empresarial y del país. Desde su experiencia en cadenas globales, advierte que uno de los principales retos es conectar la realidad local con las exigencias internacionales y anticiparse a los cambios.

"La transformación del sector requiere rediseñar modelos operativos con foco en resiliencia, visibilidad de punta a punta y mucha coordinación público-privada", afirma. Además, plantea que la adopción de IA, automatización y nuevos estándares ambientales requiere alianzas entre el sector público, grandes compañías, operadores y startups, especialmente para avanzar en plataformas digitales interoperables y fortalecer las capacidades de los equipos.

Los cambios también se reflejan en los modelos de negocio. El gerente de logística de Sindelen, Patricio Flores, quien también estará entre los expositores, apunta cómo han debido adaptar sus procesos para mantener su posición en el mercado y sostener la rentabilidad. Esto ha implicado pasar de la fabricación a la importación y diversificar sus canales comerciales, dice: de la venta exclusiva a tiendas departamentales a incorporar marketplaces, una página web propia y modalidades como la venta en verde.

Para el ejecutivo, Filce permite dimensionar las oportunidades y dificultades de estos procesos al reunir a actores de distintas etapas de la cadena, desde la importación hasta la entrega final. "Ese intercambio permite comparar qué soluciones ya funcionan a escala, qué inversión requieren y qué dificultades aparecen al integrarlas a la operación", puntualiza.

Desde Aplog esperan superar los 2 mil contactos entre proveedores, operadores logísticos, empresas tecnológicas, ejecutivos y tomadores de decisión. La proyección considera la convocatoria de la versión anterior, que reunió a representantes de más de 1.700 empresas.

"El verdadero impacto no está solamente en las cifras de participación, sino en la capacidad de transformar esos encuentros en proyectos, alianzas estratégicas y oportunidades de crecimiento", subraya Núñez.

"Consideramos prioritario avanzar en tres ámbitos: adopción tecnológica con resultados medibles, desarrollo de talento especializado y mayor colaboración entre los actores de la cadena de suministro", dice el director de Aplog, Claudio Núñez.

CAMPOS

PUDAHUEL VI

HUB LOGÍSTICO

CLASE A

Cotiza aquí

Espacios modulables

1200 m² | **Pronta entrega**

- **Infraestructura eficiente**
- **Conectividad estratégica**
- **Altura al hombro de 12,5 m**
- **Seguridad 24/7**

grupocampos.cl **+562 2501 0000**

QUÉ VIENE PARA LA INDUSTRIA LOGÍSTICA EN 2027



El alza de los costos del transporte, la congestión portuaria y la incertidumbre en los plazos presionan a la cadena logística. Aquí, expertos abordan los desafíos y las oportunidades que marcarán el próximo año.

POR ANAÍS PERSSON

La logística chilena mira a 2027 entre brechas de capacidad y productividad, en un escenario donde la actividad seguiría contenida en los próximos meses, con una recuperación gradual y desigual, según analistas y actores de la industria.

El Radar Logístico de Conecta Logística estima que la actividad representa cerca del 4% del PIB y emplea a unas 250 mil personas. También calcula que cada dólar adicional en logística genera US$ 2,5 en la economía. Sin embargo, el director de innovación y prospectiva de la entidad, Carlos Ávila, advierte brechas en distintos frentes: una alta concentración en el transporte por camión, un uso todavía limitado del ferrocarril y el cabotaje y mayores tiempos de espera de naves en los puertos.

Para Ávila, asegurar capacidad portuaria suficiente en la zona central será decisivo. San Antonio y Valparaíso concentran una parte relevante del comercio exterior y las señales de congestión muestran, a su juicio, que el sistema se acerca a sus límites. Según explica, el Puerto Exterior de San Antonio ya tiene su aprobación ambiental y comenzó a licitar sus primeras obras. Mientras tanto, plantea mejorar los accesos terrestres y llevar más carga en tren a los puertos. La amenaza, advierte, es que los episodios de congestión se vuelvan estructurales y eleven los costos de exportar e importar.

El Índice de Costos del Transporte (ICT) del INE, que mide los costos del transporte de carga por carretera, subió 3,3% en octubre y acumuló un alza de 15,6% en los primeros diez meses del año. El incremento mensual estuvo impulsado principalmente por los combustibles, cuyos costos aumentaron 12,3%, debido al encarecimiento del diésel.

"Si sube el costo de cada viaje y al mismo tiempo cae el volumen, se reparten los costos entre menos unidades transportadas", afirma el socio de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog), Patricio Flores, quien también menciona amenazas como los eventos climáticos y el robo de carga, que pueden obligar a reprogramar entregas, cambiar rutas o reforzar la seguridad, elevando costos y afectando el servicio.

Flores advierte que la incertidumbre en los plazos obliga a mantener inventarios de seguridad, inmoviliza capital y ocupa bodegas. "La oportunidad más inmediata está en recuperar capacidad que hoy se pierde en esperas, viajes en vacío y reprocesos. Consolidar despachos compatibles, coordinar cargas de retorno y programar andenes de acuerdo con la capacidad real de recepción son medidas que pueden aumentar el volumen que se mueve con la misma flota", añade.

4%
DEL PIB
REPRESENTA LA INDUSTRIA, SEGÚN EL RADAR LOGÍSTICO DE CONECTA LOGÍSTICA.

Avances y brechas

Desde el Centro de Transporte y Logística de la Universidad Andrés Bello, su director, Julio Villalobos, señala que "Chile debe avanzar aceleradamente tanto en infraestructura como en la conectividad de los modos que operan sobre esta infraestructura". También plantea que "debiera trabajarse en transporte de carga por carretera y su integración a través de la infraestructura y de la tecnología con el entorno portuario y aeroportuario". Villalobos también identifica brechas de productividad, un desafío que, afirma, la economía chilena arrastra desde hace años.

Para aumentar este indicador, Ávila menciona oportunidades concretas en el intercambio de datos y la digitalización. "La intermodalidad ya muestra resultados en pilotos que combinan camión y tren, y puede escalar si se acompaña de planificación de largo plazo", añade.

No obstante, David Siriany, socio adjunto de supply chain & operations de EY, observa una mayor selectividad en las decisiones de inversión. Las empresas, dice, están priorizando proyectos de optimización de inventarios, transporte y centros de distribución, además de automatización, analítica e inteligencia artificial, siempre que tengan retornos medibles. "Ya no basta con digitalizar. Los proyectos deben tener un *business case* claro y beneficios medibles", afirma.

Para los próximos meses, Flores anticipa una actividad contenida y una recuperación desigual durante 2027. El IPoM de septiembre del Banco Central proyectó un crecimiento del PIB de entre 0,25% y 0,75% para 2026, y de entre 2% y 3% para 2027. "Si ese escenario se materializa, es razonable esperar que la logística industrial y de proyectos reciba un impulso más visible. En retail, el volumen de despachos dependerá en mayor medida de la evolución del consumo y de las decisiones de reposición de inventario", indica.

Ante este escenario, Flores plantea que "la logística debiese estar en el centro de la estrategia de crecimiento económico de Chile". Para ello, propone que "la agenda pública y privada mida el desempeño de la cadena desde el origen hasta el destino, con indicadores de tiempos de espera, cumplimiento de ventanas y variabilidad del tránsito".



PATIO NOVICIADO

EL NUEVO HUB LOGÍSTICO A TU MEDIDA.

GRUPOPATIO

Patio Noviciado es un centro logístico de gran escala con una superficie total de 48.000 m² arrendables, distribuidos en dos naves. Está ubicado en Lampa, **a 8 minutos del aeropuerto Arturo Merino Benítez y con acceso directo a Costanera Norte** y **Ruta 68.** Forma parte de un condominio industrial privado de 400 hectáreas con vialidades internas, áreas verdes, zonas de esparcimiento y los más altos estándares de construcción y seguridad.

Todo lo que tu cadena logística necesita, en un solo lugar y construido a tu medida.



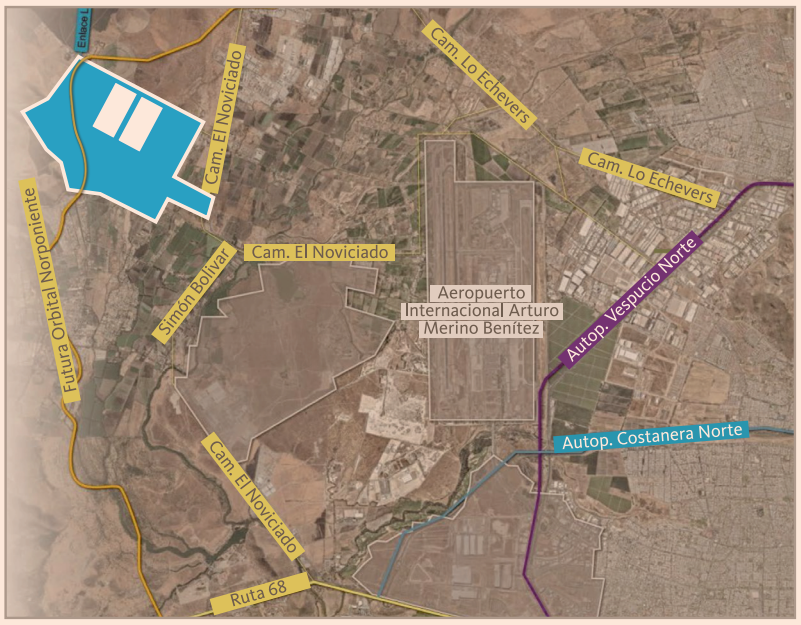
TODO SANTIAGO, A MINUTOS DE TU BODEGA

- Quilicura 24 min
- Américo Vespucio 12 min
- Aeropuerto 8 min
- Costanera Norte 14 min
- Ruta 68 10 min



INFRAESTRUCTURA DE PRIMER NIVEL

- Uso de suelo industrial molesto
- Altura al hombro de 12 metros
- Andenes cada 500 m² con niveladores hidráulicos
- Amplio patio de maniobras
- Oficinas y servicios
- Vigilancia 24/7
- Flexibilidad total para tu operación



Camino el Peralillo S/N, Lampa

Fecha de entrega Q1 2028*

Ubicado a 8 minutos del aeropuerto

*Proyecto en etapa de desarrollo. La fecha de entrega podría sufrir modificaciones.

PATIO INDUSTRIAL

Diseñado para tu operación.
Construido a tu medida.

Conoce más y pide información de Patio Noviciado aquí

Escanea y contáctanos

LAS ESTRATEGIAS PARA REDUCIR EMISIONES Y COSTOS LOGÍSTICOS



Optimización de rutas, conducción eficiente e intermodalidad aparecen entre las alternativas para avanzar en la transición. En la industria apuntan que un plan bien diseñado puede generar ahorros de entre 8% y 30% en los costos totales.

La descarbonización se ha convertido en uno de los grandes desafíos de la industria logística. El crecimiento del comercio electrónico, las mayores exigencias ambientales y la necesidad de mantener operaciones competitivas impulsan a las empresas a buscar alternativas para reducir sus emisiones.

Aunque la electrificación de las flotas suele aparecer como la respuesta más evidente, está lejos de ser la única: avanzar hacia una logística más sostenible también requiere transformar la manera en que se transportan y distribuyen las mercancías.

En este sentido, la pregunta es cuánto cuesta esta transición. Según el senior manager de

FILCE

DÉCIMA EDICIÓN · FILCE 2026

Feria Internacional de Logística, Comercio Exterior & E-commerce

17 Y 18 DE NOVIEMBRE

CentroParque · Las Condes

EMPRESAS E INSTITUCIONES PARTICIPANTES

¡Nos vemos en 2027! Más información en www.filce.cl



sostenibilidad y cambio climático de PwC Chile, Nicolás Westenenk, no existe una cifra única, pues las inversiones dependen del tipo de flota, las distancias recorridas, la infraestructura disponible y el modelo de financiamiento. Por ello, recomienda evaluar el costo total de propiedad, considerando no solo la adquisición de vehículos, sino también su operación y mantenimiento.

"La mejor ruta no suele ser un recambio masivo e inmediato, sino una transición secuenciada según vencimiento de contratos, vida útil de los activos, kilómetros recorridos, disponibilidad de carga, alternativas tecnológicas y restricciones operacionales", explica Westenenk, y agrega que, de acuerdo con estudios realizados por PwC, una transición bien diseñada puede generar ahorros de entre 8% y 30% en el costo total, principalmente por menores gastos de energía y mantenimiento, además de reducir la exposición a la volatilidad de los combustibles.

Desde la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog), Juan Carlos Muñoz coincide en que las oportunidades de descarbonización van mucho más allá de la electromovilidad. Entre las medidas de menor inversión, Muñoz menciona la capacitación en conducción eficiente, la mantención preventiva, la telemetría y la optimización de rutas y cargas de retorno. En cambio, la renovación de flotas y la incorporación de infraestructura de carga requieren desembolsos mayores.

"No necesitamos esperar a electrificar toda la flota para comenzar. Podemos generar mejoras ambientales y económicas hoy, mientras preparamos la transición tecnológica de los próximos años", sostiene el socio de Aplog.

Muñoz también destaca el papel que deben tener las políticas públicas en esta materia, particularmente en la habilitación de corredores logísticos de alto tonelaje, la revisión de restricciones de peso y el fortalecimiento de programas de eficiencia energética, por ejemplo.

Otra alternativa es la intermodalidad, que combina distintos medios de transporte para aprovechar sus ventajas operacionales. El director de sostenibilidad de Conecta Logística, Javier Rivera, resalta que esta estrategia permite reducir emisiones utilizando infraestructura existente, sin necesidad de realizar grandes inversiones en renovación de flotas. Como ejemplo, menciona una experiencia desarrollada entre Santiago y Concepción, que logró reducir en más de 75% las emisiones de CO_2 respecto del transporte exclusivamente por camión.

"Uno de los principales desafíos es pasar de experiencias piloto a soluciones que puedan implementarse de manera permanente y a mayor escala", advierte Rivera, quien enfatiza la necesidad de fortalecer la coordinación entre generadores de carga, transportistas y operadores ferroviarios.

MÁS DE 75% SE REDUJERON

LAS EMISIONES DE CO_2 EN UNA EXPERIENCIA DE TRANSPORTE INTERMODAL ENTRE SANTIAGO Y CONCEPCIÓN, EN COMPARACIÓN CON EL TRASLADO EXCLUSIVAMENTE POR CAMIÓN, SEGÚN CONECTA LOGÍSTICA.

Eficiencia en la última milla

Una muestra de cómo la eficiencia operacional puede contribuir a reducir las emisiones está en la distribución de última milla. En este ámbito, la concentración de entregas en puntos de retiro, en lugar del despacho individual a domicilio, permite disminuir los desplazamientos y el consumo de combustible.

Ese es el modelo que ha implementado Blue Express Copec. Según cifras de la compañía, esta modalidad, junto con una mejor planificación de rutas, permite evitar cerca de 52.500 kilómetros de recorrido y el consumo de unos 13.500 litros de combustible mensuales. La empresa también ha incorporado medios alternativos de distribución: actualmente, cerca de uno de cada cuatro paquetes pequeños que reparte en Santiago se entrega en bicicleta, a pie o en moto eléctrica.

"Un modelo más sostenible también nos puede hacer más competitivos porque le conviene a todos", explica Olivier Paccot, gerente general de Blue Express Copec, destacando que la concentración de entregas permite optimizar las rutas y reducir las emisiones por paquete distribuido.

PUBLIRREPORTAJE

TIVIT
ALMAVIVA GROUP

MOOVA llega a Chile: la plataforma que conecta puertos, terminales y transportistas en una sola operación

Desarrollada por TIVIT y Almaviva Group, integra inteligencia artificial, monitoreo en tiempo real y analítica para dar visibilidad a toda la cadena logística y reducir costos, esperas y contingencias.

Coordinar transportistas, monitorear flotas, cumplir las ventanas de atención y controlar costos son desafíos diarios para puertos, terminales y operadores logísticos en Chile.

Con la carga en aumento y proyectos como el Puerto Exterior de San Antonio en marcha, la capacidad de coordinar a todos los actores será tan determinante como la infraestructura física.

Para responder a ese desafío llega al país MOOVA, una plataforma de movilidad inteligente y logística digital desarrollada por TIVIT y Almaviva Group. MOOVA reúne en una sola pantalla lo que hoy está repartido entre distintos sistemas y empresas: dónde está cada camión, qué carga viene en camino, qué espera en el patio y qué trámites faltan. Con esa visión completa y en tiempo real, la inteligencia artificial ayuda a decidir antes y mejor: qué ruta tomar, cuándo atender a cada camión y cómo aprovechar equipos y personas.



Francisco López, Country Manager de TIVIT Chile.

El problema: una cadena que no se habla

"El principal obstáculo hacia la Logística 4.0 en Chile es la fragmentación: puertos, terminales, transportistas, autoridades y clientes trabajan con sistemas que no se hablan entre sí. Eso genera puntos ciegos, retrasos y costos que nadie ve hasta que explotan"

Así lo explica Francisco López, Country Manager de TIVIT Chile. "Cuando cada actor opera en su propio sistema, la información llega tarde, los controles se hacen a mano y cada imprevisto se paga caro", agrega.

Conectar, no reemplazar

MOOVA funciona como una plataforma operativa común que se conecta con los sistemas, sensores y equipos que cada empresa ya tiene, sin obligarla a cambiarlos. "Nuestro principio es conectar, no reemplazar. Reunimos en una sola vista la planificación, el patio, los accesos y los trámites aduaneros, para que todos trabajen sobre la misma información y en tiempo real", señala López.

Sobre esa base, la inteligencia artificial permite pasar de reaccionar a anticiparse:

- Estimar la hora de llegada de cada camión y reasignar su ventana de atención antes de que se forme la fila.
- Detectar patrones que anticipan incidentes o congestiones en accesos y patios.
- Programar el mantenimiento predictivo de equipos y flota, evitando detenciones no planificadas.
- Calcular las rutas más eficientes según el estado real de la operación.

Impacto medible

- Menores costos, al eliminar herramientas y procesos duplicados.
- Menos tiempos de espera y entregas más puntuales.
- Mayor productividad de equipos, patios y personas.
- Una operación más sostenible, con menos kilómetros recorridos y menos emisiones.

Experiencia probada

La plataforma ya opera en Europa. En el Puerto de Rávena, Italia, la empresa Sapir implementó MOOVA en una operación intermodal que abarca dos terminales, 700 mil m^2 de superficie, 2.700 metros de muelle y 14 kilómetros de vías férreas, por donde se movilizan cuatro millones de toneladas de carga al año.

Disponible en Chile

TIVIT pone a disposición del mercado chileno su equipo local para la implementación, integración y soporte de MOOVA. La solución está orientada a puertos, terminales, operadores logísticos, empresas de transporte y grandes generadores de carga en industrias como retail y minería, y se complementa con las soluciones de movilidad urbana del portafolio de Almaviva Group.

LAS OPORTUNIDADES QUE HAY DETRÁS DE LA DEVOLUCIÓN DE PRODUCTOS



El auge del comercio electrónico ha impulsado a las empresas a mejorar la gestión para este proceso y a apostar por nuevas oportunidades de negocio. Actores del sector destacan que ya existen soluciones para facilitarlo, pero con diferencias entre el retail y las pymes.

POR ANDREA CAMPILLAY

Las devoluciones de compras por internet se han vuelto habituales, impulsadas por el crecimiento del e-commerce y por una regulación más exigente. José Suazo, socio de la Asociación de Profesionales en Logística, explica que el derecho a retracto y la garantía legal de seis meses, contempladas en la Ley del Consumidor, "empujaron a que las devoluciones fueran prácticamente una obligación". A ello, suma el impacto de la Ley de Responsabilidad Extendida del Productor (Ley REP).

El CEO y fundador de Reversso -plataforma que automatiza cambios y devoluciones-, Benjamín Santa María, afirma que en las marcas que trabajan con la compañía cerca de seis de cada diez solicitudes terminan en un cambio y no en un reembolso. "De esos cambios, casi un 30% es por un producto de mayor valor. Bien gestionada, la devolución deja de ser solo un costo y se convierte en una oportunidad de venta", destaca.

Para el director de Deloitte Digital, Francisco Pecorella, esto ocurre cuando la empresa gestiona la devolución como un negocio y no como un trámite logístico. "Lo que se recupera al revender debe superar lo que cuesta traer, clasificar y reparar el producto", explica. Esto suele darse en categorías de alto valor residual, con decisiones rápidas sobre su destino, un canal secundario que no compita con el producto nuevo y garantías que den confianza. Advierte que "no todo merece recuperarse", por lo que la clave es decidir según la categoría y el estado de cada producto.

En tecnología "un equipo usado o devuelto no es basura, es un activo", remarca el co-CEO de Reuse, Tomás Ulloa. Recuperarlo y reacondicionarlo "permite vender más productos nuevos vía *trade-in*", fidelizar clientes y abrir una fuente de ingresos, además de extender la vida útil de los equipos, lo que tiene un impacto social y ambiental.

Avances y desafíos

"Hoy existen soluciones que permiten que las devoluciones dejen de considerarse una fricción y se transformen en una oportunidad", sostiene el gerente general de Blue Express Copec, Olivier Paccot. Su alianza con Reversso permite a las tiendas ofrecer otros productos durante el mismo proceso de devolución y a los clientes entregar los paquetes en alguno de los puntos de su red a lo largo del país.

El director de sostenibilidad de Conecta Logística, Javier Rivera, destaca a la startup chilena Exit Flow: "A través de su solución, la empresa ha logrado recuperar más de un millón de productos, permitiendo a sus clientes recuperar hasta un 80% de sus pérdidas", precisa.

Pero también hay desafíos operativos. Suazo advierte que, mientras las grandes empresas tienen procesos definidos, las pymes suelen gestionar devoluciones manualmente y los operadores de última milla acumulan productos sin criterios claros sobre su destino. Rivera agrega que consolidar devoluciones desde distintos puntos y en pequeños volúmenes eleva los costos de transporte y puede reducir el valor comercial de los productos. Para enfrentar esto, propone fomentar la colaboración entre empresas, siguiendo el modelo de los sistemas colectivos de gestión de la Ley REP.

En reacondicionamiento, Ulloa identifica barreras de confianza, informalidad y regulación. Aunque la Ley REP fue un avance, advierte que está enfocada en el reciclaje y no en la reutilización. Por ello, plantea normas que incentiven extender la vida útil de los productos y prioricen su reutilización antes del reciclaje.

El costo de gestionar una devolución

El CEO y fundador Reversso, Benjamín Santa María, afirma que el costo de una devolución depende de la atención al cliente, del transporte de vuelta, de la revisión del producto y de que ese producto se pueda volver a vender a buen precio. "Los productos en buen estado y de temporada conviene reincorporarlos rápido al inventario", detalla, mientras que reparar o reacondicionar tiene sentido cuando el producto mantiene un valor de reventa mayor.

Para el ejecutivo, "el costo más alto es no gestionar bien la devolución, porque se pierde al cliente". En esa línea, precisa que el costo promedio de estos procesos varía según el tamaño y la operación de cada empresa. Por eso, recomienda calcularlo considerando el costo de atención por solicitud, más el transporte, más el costo de revisar y reponer cada producto.

"Ese número hay que compararlo con el margen que se mantiene cuando el cliente cambia en vez de pedir su dinero, y con el valor de su próxima compra", sostiene.

La devolución mal gestionada es la más cara, insiste Santa María, pues "se reembolsa el dinero, el producto muchas veces no vuelve a venderse a tiempo y el cliente no regresa".

BODENOR FLEXCENTER
PARQUES LOGÍSTICOS

Nuevo Parque Logístico

CENTRO NORTE

DE CLASE MUNDIAL

200.000 m²

de proyecto en Parque Logístico Centro Norte

BODEGAS CLASE A

SEGURIDAD

Vigilancia 24/7
Control de acceso inteligente
Perímetro de alta seguridad

ÁREAS VERDES

Casino
multicancha
quincho



SEGUNDA ETAPA
En construcción

Bodenor Flexcenter
www.bodenorflexcenter.cl

COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL
BODENOR FLEXCENTER
COMPROMISO DE CLASE MUNDIAL

Pago oportuno pymes
Certificado por la Bolsa de Productos de Chile

INDUSTRIA LOGTECH CHILENA BUSCA ESCALAR Y CONQUISTAR NUEVOS MERCADOS



El ecosistema local de startups que desarrollan soluciones tecnológicas para la logística está avanzando hacia la madurez, pero todavía enfrenta desafíos a nivel de escala financiera.

POR FRANCISCA ORELLANA

La industria chilena de tecnologías para la industria logística (logtech) ha experimentado un importante desarrollo en los últimos años, impulsada por la demanda de soluciones digitales para el transporte, almacenamiento, distribución y trazabilidad de mercancías,

El director de innovación y prospectiva de Conecta Logística, Carlos Ávila, explica que en Chile existen cerca de 150 startups en el rubro. "Una cifra relevante para el tamaño del mercado", dice, gracias el dinamismo de la logística urbana y la última milla, en áreas como optimización de rutas, gestión de flotas y trazabilidad. Sin embargo, solo nueve han alcanzado rondas de financiamiento Serie A o superiores.

"Tenemos un ecosistema desarrollado en número de empresas y en calidad de soluciones, pero todavía con poca escala financiera", afirma.

Para la gerenta general de la Asociación Chilena de Empresas de Tecnologías de Información (ACTI), Luz María García, el ecosistema ha ganado sofisticación, pasando "desde herramientas orientadas principalmente a digitalizar procesos hacia tecnologías que participan directamente en la operación y en toma de decisiones".

Eso incluye soluciones de inteligencia artificial para planificación y optimización de rutas, robótica en centros de distribución, monitoreo en tiempo real, automatización de inventarios y plataformas capaces de integrar información proveniente de distintos eslabones de la cadena logística, agrega.

Hacia la madurez

El socio adjunto de supply chain & operations de EY, David Siriany, considera que Chile cuenta con un ecosistema relativamente maduro dentro de América Latina, favorecido por industrias como retail, minería y comercio exterior. Pese a ello, cree que la adopción de tecnología logística aún presenta diferencias entre empresas y procesos: "El siguiente paso será integrar y orquestar estas tecnologías para gestionar la cadena de suministro de manera más predictiva y no como soluciones aisladas".

Para Gonzalo Kompatzki, socio de Aplog y MSc in Logistics and Supply Chain, hay una incorporación desigual de estas herramientas: "Conviven operaciones altamente digitalizadas con otras que todavía presentan oportunidades importantes en estandarización, planificación y control".

Identifica procesos poco maduros, dificultades para justificar el retorno de la inversión, problemas de integración con sistemas antiguos, calidad de los datos y resistencia al cambio. "Se buscan tecnologías sin comprender primero el problema operacional", sostiene.

No obstante, la necesidad de mejorar los resultados en las operaciones está impulsando la demanda de soluciones logtech en sectores como retail, minería, puertos, alimentos y comercio electrónico. "La demanda existe y crece porque la industria enfrenta presiones cada vez mayores para reducir costos, mejorar la trazabilidad, responder con mayor rapidez y operar con menores márgenes de error", dice García.

Francisco López, country manager de TIVIT Chile, acota que hay una demanda creciente y cada vez más exigente por soluciones logtech en empresas que buscan reducir costos operativos, mejorar tiempos de entrega y cumplir metas de sostenibilidad. "La necesidad de digitalizar nodos críticos -como la logística portuaria e intermodal- es hoy una prioridad estratégica en el país", afirma.

Sin embargo, ve que la fragmentación de la cadena logística, donde transportistas, operadores, terminales y autoridades trabajan con sistemas que no necesariamente comparten información, es una dificultad. "Esta falta de integración genera puntos ciegos, pérdida de tiempo en contingencias y costos por duplicación de herramientas", advierte.

El desafío de escalar

La internacionalización es el paso que viene para las logtech chilenas. Empresas como KLog y SimpliRoute ya han logrado expandirse fuera del país, abriendo camino para otras compañías del ecosistema.

"Resolver problemas de transporte, última milla, inventarios o productividad en Chile genera capacidades que son perfectamente exportables a América Latina e incluso fuera de la región", destaca Siriany.

García identifica a Perú, Colombia y México entre los mercados con mayor potencial. "Tenemos la oportunidad de convertir el conocimiento tecnológico creado en Chile en una oferta exportable de mayor valor agregado", afirma, aunque advierte que las diferencias regulatorias, el financiamiento y la necesidad de equipos especializados dificultan la expansión.

"Chile tiene capacidades para convertirse en un referente regional de innovación logística, pero debemos fortalecer la conexión entre tecnología, financiamiento y demanda empresarial", concluye Ávila.

CERCA DE
150
STARTUPS DE TECNOLOGÍA PARA LOGÍSTICA EXISTEN EN CHILE.

SOLO **9**
HAN ALCANZADO RONDAS DE FINANCIAMIENTO SERIE A O SUPERIORES.