

¡SANTIAGO NO ES CHILE! MÁS LOGÍSTICA PARA Y DESDE LAS REGIONES (PARTE 1)



allá de la Metropolitana. Así, hoy temáticas como el desarrollo y la competitividad logística a nivel macrozonal y la importancia de entregar a los clientes y consumidores “de regiones” servicios logísticos de alto estándar o brindar experiencias de compras más satisfactorias son parte de la discusión en las mesas corporativas y de trabajo público-privado.

¡SANTIAGO NO ES CHILE!

De seguro, en alguna oportunidad, han escuchado o leído la frase “Santiago no es Chile”; un axioma que probablemente la mayoría de los habitantes del territorio nacional -que no residen en la Región Metropolitana y, específicamente, en la provincia de Santiago- han usado en más de una ocasión para manifestar su pesar ante los altos índices de centralización que el país exhibe, no sólo en términos demográficos, sino también económicos, políticos y – por qué no decirlo- logísticos.

Más allá de las suspicacias que esta frase pueda levantar, lo cierto es que la Región Metropolitana, concentra hoy cerca del 40% de la población total del país, unos 8.4 millones de habitantes y, específicamente, la provincia de Santiago hospeda a más de 5.200.000 millones de personas. Ciertamente es también que los principales centros cívicos y gubernamentales se emplazan en dicha provincia y que, a nivel regional, la RM y su principal provincia, marcan la pauta en materia de consumo a nivel país.

A nivel logístico, en tanto, es correcto afirmar que la RM es el punto de origen logístico de cerca del 70% de la carga que se distribuye a todo el territorio y en la provincia de Santiago, específicamente en su radio periférico, se encuentra emplazado cerca del 90% de la superficie inmobiliaria industrial para el almacenamiento logístico (bodegas y Centros de Distribución) del país. De más está decir que esta provincia integra el engranaje carretero más robusto del territorio nacional, con conexión directa a los puertos de la región de Valparaíso

Regionalización es un concepto que habla del rol de cada zona del país y del reconocimiento de su valor, sus cualidades, sus desarrollos, sus emprendimientos, su productividad y su cultura. La geografía chilena en ocasiones juega en contra de esta idea, concentrando buena parte de los actores y acciones públicas y privadas en una sola región. Hoy, la logística mira con ojos de desarrollo y expansión a las regiones.

Como es sabido, la logística es una parte integral de cualquier economía y desempeña un papel crucial en el éxito de las empresas, cualquiera sea su rubro. En Chile, por cierto, la aseveración anterior es tan real como en cualquier otro país del globo y – cómo es lógico- tanto los líderes logísticos como las autoridades están en una constante

búsqueda por alcanzar un desempeño logístico cada vez más eficiente.

En este contexto, una de las temáticas que tanto las empresas como las autoridades están abordando a nivel interno y externo tienen relación con la oportunidad que representa maximizar el potencial logístico del país y su oferta de servicios, respectivamente, mirando hacia las regiones, más



o que en su ala norponiente se emplaza el principal terminal aeroportuario del país. Así, si analizamos la frase "Santiago No es Chile", y – acto seguido- reflexionamos respecto a las cifras expuestas, podríamos concluir que "Santiago parece ser Chile", dado que las principales fuerzas económicas y socio políticas concentran su actuar en este territorio, sin mencionar el potencial logístico. Más que una aseveración, la frase resulta una crítica ampliamente "viralizada"; un cuestionamiento constructiva, por cierto, sobre todo considerando el alto potencial que el resto de las regiones del país tiene en materia productiva, de consumo, de innovación y de capital humano, en cada uno de los parámetros expuestos.

En el plano logístico, específicamente, las regiones, más allá de la RM, tienen mucho que decir y aportar, ya sea como enclaves estratégicos para la actividad logística y de comercio exterior a nivel país o como fuerza productiva o de consumo ¡No! Santiago no es Chile, es la frase que hoy los líderes logísticos y las autoridades ligadas al rubro reafirman. Una aseveración que abre posibilidades a nuevos desafíos, negocios, emprendimientos para y por las regiones.

MERCADO INMOBILIARIO INDUSTRIAL, BIOBÍO SE ABRE CAMINO

De acuerdo con el informe "Zoom al mercado de bodegas y centros logísticos en la Región Metropolitana de Santiago de Chile", publicado por la consultora KPMG, si bien el mercado inmobiliario industrial avanza, afronta importantes desafíos en torno a la descentralización.

En una sucinta radiografía, el reporte - publicado a fines de 2023- indica que la RM suma un inventario de aproximadamente cinco y medio millones de m² de superficie de bodegaje, con un crecimiento superior al 170% durante la última década. Ahora bien, en lo referido al valor

y disponibilidad de suelo industrial en la Región Metropolitana, los expertos de KPMG sostuvieron que "durante la última década hemos constatado un incremento sostenido del valor promedio del suelo urbano industrial en la RM, con rangos de entre el 5 % y 10 % anual; dependiendo del sector, de las condiciones urbanísticas y tamaño, llegando a valores actuales que varían entre 2,5 UF/m² CBR y sobre los 7 UF/m² CBR²".

Así, "la incidencia significativa del valor de la tierra sobre la rentabilidad de proyectos industriales, la cual llega a representar el 20 % del costo total del desarrollo de un centro de distribución; es un factor de presión alcista sobre los valores de arriendo, en particular para propiedades con mejor ubicación y acceso a vías exprés", explica el reporte.

Considerando la realidad expuesta por los expertos de KPMG que nos habla de escasez de suelo urbano industrial, el encarecimiento de la superficie para el desarrollo de proyectos inmobiliarios y el alza en los precios de arriendo, no es de extrañar una eventual y considerable expansión del mercado inmobiliario hacia las regiones aledañas a la RM. En este ámbito el estudio indica que "está en estudio la actualización del plan maestro del Aeropuerto de Santiago que incluye la factibilidad de construir un aeropuerto al sur de Santiago (en las provincias de Talagante o Maipo) o previsto entre varias localizaciones la zona costera de la Región de Valparaíso o Rancagua. Esto podría mover el mapa del mercado de alquiler para uso industrial, al igual que si se fortalece el ferrocarril como transporte de carga, o bien, si surgen nuevos proyectos de infraestructura vial".

Siempre en torno al fenómeno de la escasez de suelo urbano industrial en la RM y sus consecuencias en materia de costos y desarrollo de proyectos, los expertos de la consultora inmobiliaria industrial Colliers International también han identificado la expansión de esta actividad a regiones como una tendencia en alza. De hecho, la certeza respecto a esta proyección ha llevado a la consultora a abrir oficinas en

Concepción, Región del Biobío, estableciendo ahí un punto neurálgico para ampliar sus servicios y dar cobertura a todo el sur del país.

Respecto a las posibilidades del mercado inmobiliario industrial al sur del país, Fernando Brain, jefe Comercial de la Octava Región de Colliers indicó que "Concepción destaca como una ciudad con un alto potencial en los diferentes mercados inmobiliarios. En el rubro industrial, específicamente, hemos identificado que hay una fuerte demanda por patios logísticos de bodegaje en diversos tipos, bodegas y mini bodegas, con buena accesibilidad y ruta hacia la salida de Penco o Cabrero".

En esta línea, el experto destacó también la "consolidación de la provincia de Ñuble como HUB Logístico en el sur del país", debido al nuevo plan regulador intercomunal que rige a las comunas de Chillán y Chillán Viejo, gracias al cual la provincia dispondrá de más de 1.600 hectáreas para la producción industrial. Durante la presentación del nuevo Plan Regulador de la provincia de Ñuble, Jorge del Pozo, alcalde de Chillán Viejo manifestó que "el cambio del plan regulador intercomunal obedece a la necesidad imperiosa de la comuna de regular y planificar territorialmente el suelo y tener la capacidad instalada para poder recibir a nuevas empresas. Estamos con los brazos abiertos para recibir al empresariado nacional e internacional en lo productivo, agroindustrial y logístico".

En este punto, Sergio Correa, Gerente Inmobiliario de Colliers, sostuvo que "el nuevo plan regulador tendrá positivos efectos para la región, que ya cuenta con favorables condiciones para atraer a empresas de logística, como su ubicación estratégica en el centro del país, lo que facilita el acceso a los principales mercados nacionales". De hecho, según los expertos de Colliers, durante el último año se ha percibido un incremento sobre 25% en la demanda por arriendo o compra de espacios industriales de parte de empresas de logística y retail en la región del Biobío. Entre las cualidades más marcadas, ade-

más de su ubicación, Colliers destaca que Ñuble “cuenta con una infraestructura de transporte en desarrollo, incluyendo carreteras y puertos, que mejoran la conectividad con otras regiones y países vecinos. Asimismo, la disponibilidad de mano de obra calificada y el potencial de desarrollo económico han atraído inversiones en el sector logístico”.

MÁS SERVICIOS LOGÍSTICOS PARA Y DESDE LAS REGIONES

En este repunte regional logístico, otra de las tendencias que se visualiza al alza es el aumento de servicios de transporte de carga consolidada, de fulfilment para el mercado e-Commerce, servicios 3PL, especialmente orientados a mercados de los alimentos congelados y refrigerados y consultoría para el desarrollo de proyectos intralogísticos, desde y hacia las regiones.

Y es que al alero de estas y otras industrias, no son pocas las empresas que han ampliado su ámbito de acción más allá de la RM. Así lo advierte, Tania Méndez, Subgerente Planificación Estratégica y Desarrollo de Samex Logística y Transporte, compañía proveedora de soluciones de transporte de carga para el segmento industrial y de carga consolidada, que de forma consistente ha ampliado su presencia en las distintas regiones y ciudades de Chile como forma de acercarse a sus clientes y robustecer sus soluciones.

“Una de las claves del éxito de un servicio como el nuestro es, justamente, la cobertura de las operaciones, factor que es primordial para poder responder a las distintas exigencias de clientes en todo Chile”, explicó Méndez, agregando que actualmente Samex tiene presencia nacional de Arica a Punta Arenas, con 21 sucursales o centros logísticos, en los cuales se consolida la carga a transportar. Según lo expuesto por la ejecutiva, “de acuerdo con estudios de mercado que hemos rea-

lizado, tenemos que el 100% de la carga pesada y consolidada que se mueve por carretera a nivel nacional, un 70% tiene su origen en Santiago y un 30% se origina en regiones.

De la carga que se origina en Santiago, un 90% se distribuye a regiones y sólo el 10% se queda en la RM. En tanto, el 30% de la carga que se origina en regiones se distribuye homogéneamente a nivel nacional”. Ya con este indicador, la subgerente Planificación y Desarrollo indicó que “debido al actual esquema logístico (importación), es lógico que el mayor porcentaje de la carga se origine en Santiago, pero cuando ya la venta se realiza tenemos que la distribución es proporcional en todo el territorio, lo que implica, a su vez, que las regiones demanden más servicios de transporte, a fin de cumplir con sus expectativas de consumo”. ■