



OBSERVATORIO BUSCA OPTIMIZAR EL TRANSPORTE

de carga en Valparaíso, San Antonio y Los Andes. | PÁGINA 4



ZONAS PONIENTE Y NORPONIENTE

concentran los principales polos logísticos del Gran Santiago. | PÁGINA 5



CONO SUR:

Uruguay se posiciona como epicentro de la industria logística regional. | PÁGINA 6



EL MERCURIO

LOGÍSTICA
Bodegaje y Transporte

logistica@mercurio.cl

AÑO III / N° 29

HTTPS://COMENTARISTA.EMOL.COM/LOGISTICAYBODEGAJE

SANTIAGO DE CHILE, MIÉRCOLES 9 DE ABRIL DE 2025

RICHARD GARCÍA

ANTE CAMBIOS GEOPOLÍTICOS:

Empresas buscan diversificar rutas y fortalecer tecnología para enfrentar crisis globales

Comerciantes y gobiernos deben adoptar estrategias que les permitan ser ágiles y resilientes para garantizar el flujo eficiente de bienes en un entorno internacional incierto.

La logística de transporte enfrenta desafíos permanentes debido a los cambios geopolíticos globales. Conflictos internacionales, sanciones comerciales y crisis energéticas afectan las cadenas de suministro, obligando a las empresas a replantear sus estrategias. Frente a este escenario, especialistas coinciden en que la diversificación de rutas, la digitalización, la reubicación de los procesos productivos en zonas cercanas o aliadas y la cooperación internacional son claves para fortalecer la resiliencia del sector.

Uno de los retos más relevantes es el impacto de los conflictos bélicos en el comercio internacional. Víctor Hugo Galleguillos, doctor en Logística y Supply Chain y docente de Duoc UC sede Padre Alonso de Ovalle, señala que las restricciones comerciales y sanciones, como aranceles y embargos, afectan las rutas de transporte y aumentan los costos. Además, advierte que las operaciones pueden verse paralizadas por "bloques de puertos, ataques a infraestructuras y conflictos bélicos que interrumpen las rutas establecidas".

CONSECUENCIAS DE LAS GUERRAS

El caso del conflicto entre Rusia y Ucrania es un ejemplo. La guerra ha alterado la disponibilidad de hidrocarburos y productos agrícolas. Según Galleguillos, "la interrupción del suministro de gas natural a Europa ha incrementado la competencia por fuentes de energía alternativas, elevando los precios a nivel mundial y creando desafíos para los fabricantes".

Según Juan José García, jefe de Ingeniería Civil en Territorio y Medioambiente de la U. de Santiago de Chile (Usach), "la dependencia de un solo corredor de transporte hace que las empresas sean vulnerables a cierres de rutas estratégicas". Como ejemplo, menciona el bloqueo del Canal de Suez en 2021, que afectó el comercio global.

A juicio de Julio Villalobos, director del Centro de Transporte y Logística de la Universidad Andrés Bello (Unab), el desafío más importante es "poder, primero, predecir adecuadamente cómo se va a comportar la demanda o la oferta de los productos de mis proveedores en los mercados afectados y reaccionar de la mejor manera para que la cadena no se interrumpa y así poder responder a los clientes de buena manera".

Por ejemplo, explica, "hoy en EE.UU. están enfrentando un alza de aranceles de ciertos productos que se importan. Por lo tanto, habrá que evaluar cómo me afecta, qué proveedores tengo yo que vengan de México, de China, de Canadá; qué tipo de componente o qué mercados se ven afectados al encarecer el producto o al disminuir la disponibilidad, que van a ser los efectos de estos aranceles".

Una vez evaluados los riesgos, tanto por el lado de la demanda como de la oferta, se pueden adoptar medidas que permitan mayor flexibilidad. "Es decir, busco provee-



El Canal de Suez es uno de los puntos más sensibles del comercio internacional y está expuesto a periódicos cierres. Es un ejemplo de que en un entorno geopolítico cada vez más complejo, las empresas deben adaptarse constantemente para mantener la eficiencia y competitividad de sus operaciones logísticas.

Mientras al otro lado del mundo los frecuentes ataques rusos al puerto ucraniano de Odesa han afectado directamente el movimiento de carga, interrumpiendo las operaciones habituales y comprometiendo la seguridad de las rutas comerciales; a este otro lado, el Canal de Panamá ha estado en el centro de las tensiones geopolíticas debido a preocupaciones sobre su gestión, el impacto del cambio climático en su operatividad y la influencia de potencias extranjeras en la región.

Se pueden utilizar hubs regionales estratégicos para distribuir mercancías desde zonas seguras, con el fin de reducir impactos de bloques y rutas cortadas".

VÍCTOR HUGO GALLEGUILLOS, doctor en Logística y Supply Chain y docente de Duoc UC sede Padre Alonso de Ovalle.

La regionalización de la producción y el almacenamiento es una respuesta eficaz ante restricciones comerciales y arancelarias".

JUAN JOSÉ GARCÍA, jefe de Ingeniería Civil en Territorio y Medioambiente de la Usach.

Estamos viendo tensiones geopolíticas a nivel global y la duda que hay, y que cada tomador de decisiones en el ámbito de la logística y las cadenas de suministro debe evaluar muy bien, es cómo las proyecta, con qué nivel de profundidad".

JULIO VILLALOBOS, director del Centro de Transporte y Logística de la Unab.

dores en otras partes del mundo, diversifico mis mercados, cambio ciertos componentes... Pueden ser estrategias primarias y de corto plazo", destaca Villalobos. Todo ello apunta a fortalecer la resiliencia y flexibilidad.

DIVERSIFICACIÓN DE RUTAS

Muchos proveedores han comenzado a explorar rutas alternativas o el uso del transporte multimodal, combinando barcos, trenes y aviones para distribuir mejor los riesgos. "Las empresas deben evitar depender de una sola ruta o proveedor, ya que cualquier interrupción puede generar impactos a gran escala", advierte García.

Los corredores árticos y la expansión de redes ferroviarias in-

tercontinentales podrían ser una alternativa. "A medida que avanza el deshielo, el Ártico podría convertirse en una vía clave para el comercio entre Europa y Asia", sostiene Galleguillos, agregando que "las alianzas estratégicas con transportistas alternativos pueden ayudar a mantener los flujos de mercancías".

El monitoreo en tiempo real es otra herramienta para enfrentar disrupciones en la cadena de suministro. García dice que "la inteligencia artificial y el big data permiten anticiparse a interrupciones y tomar decisiones informadas".

Un caso conocido es el de la naviera Maersk, que ha implementado blockchain para optimizar la trazabilidad de sus envíos y mejorar la eficiencia del transpor-

te marítimo. "La digitalización no solo mejora la eficiencia, sino que también reduce los costos operativos", agrega el especialista de la Usach.

REGIONALIZACIÓN

La pandemia expuso la fragilidad de las cadenas de suministro, especialmente en sectores como el tecnológico. "La dependencia de fábricas en China para la producción de microchips generó retos globales", recuerda García. Como solución, empresas como Intel y TSMC han invertido en fábricas en Europa y EE.UU. para reducir la dependencia de Asia.

Galleguillos coincide en la importancia de esta estrategia y enfatiza que el almacenamiento de insu-

mos en hubs regionales es clave para reducir la vulnerabilidad ante restricciones comerciales. "Tener inventarios en zonas estratégicas ayuda a mitigar los impactos de bloques y rutas cortadas", afirma. La colaboración entre empresas y gobiernos es también fundamental para superar crisis geopolíticas. Un ejemplo de esto fue la creación de corredores humanitarios y comerciales alternativos tras la guerra en Ucrania, lo que permitió el transporte de granos a través de rutas terrestres en Europa.

laciones vigentes: "Mantenerse actualizado sobre cambios normativos evita sanciones y retrasos en los flujos de transporte".

De cara al futuro, los expertos coinciden en que la fragmentación del comercio mundial seguirá impulsando el *friendshoring* o el *nearshoring*, es decir, la reubicación de la producción en países aliados o cercanos a los mercados de destino. Esto es ya una estrategia de más largo plazo, no es inmediato, comenta Villalobos: "Por ejemplo, si lo que pretende Trump es llevar toda la industria automotriz de vuelta a Estados Unidos, una planta de esas demora unos ocho años en ser construida y se requieren miles de millones de dólares de inversión".