

EN SEMINARIO REALIZADO EN "EL MERCURIO":

# Expertos afirman que Chile necesita una regulación logística más efectiva

Falta de visión común, de planificación y colaboración de los principales actores de la industria están siendo topes en el avance de una normativa que hoy sigue al debe.

TRINIDAD VALENZUELA V.

¿Por qué la logística no cuenta con un ente regulador? Con esta pregunta se dio inicio al primer bloque, "Desafíos regulatorios de la logística nacional", del seminario "Retos de la logística", organizado por "El Mercurio".

Para Loreto Wahr, directora de Arquitectura del MOP, los desafíos regulatorios de la logística están estrechamente vinculados a su inclusión dentro de los sistemas de movilidad, lo que ha impedido que esta actividad reciba la atención regulatoria adecuada.

"La logística es esencial para el acceso a bienes y servicios, impulsando tanto el desarrollo económico como el bienestar de la población. El reto es generar instancias de coordinación institucional que se traduzcan en una regulación adecuada", afirmó Wahr, quien resaltó que la logística debería ser vista como una cadena integrada y compleja, que abarca zonas de intercambio, puertos, áreas logísticas y vehículos de transporte.

Asimismo, Jorge Salinas, gerente legal de Campos Chile, señaló que la logística sigue siendo percibida como la "niña fea", cuando en realidad debería ser vista como la "niña bonita", ya que hoy impacta directamente al cliente final. Agregó que el marco regulatorio está rezagado: "Nuestro enfoque logístico estatal está quedando atrás. Con el aumento de compras a través de aplicaciones, los centros de distribución necesitan ajustes normativos que aún no se implementan".

Además, Salinas subrayó la falta de una visión común: "Los constructores de infraestructura y los operadores logísticos actúan como islas, sin enfrentar los desa-



Arturo Catalán, editor del cuerpo de Logística, Bodegaje y Transporte de "El Mercurio", moderó la conversación de los panelistas Loreto Wahr, Lorena Tapia y Jorge Salinas.

firos futuros de manera conjunta".

En tanto, Lorena Tapia, directora ejecutiva de GPS Property, destacó el impacto de los planes reguladores en la industria y la importancia de actualizarlos con mayor frecuencia. A pesar de que la Ley General de Urbanismo exige revisiones cada 10 años, "el crecimiento urbano supera el ritmo de estas actualizaciones, lo que genera incertidumbre en la toma de decisiones y complicaciones para los tomadores de terrenos, quienes cada vez imponen más condiciones en las adquisiciones", dijo.

A estos desafíos, explicó Tapia, se suman la falta de financiamiento y la escasez de terrenos. Las reformas regulatorias actuales han limitado tanto el crecimiento habitacional como el industrial, restringiendo actividades previamente permitidas, como el uso de bodegas de menor superficie.

## OBSTÁCULOS LATENTES

Loreto Wahr identificó como principales obstáculos la falta de una planificación integral que abarque tanto la infraestructura como



HYPHO PHOTOS

**Hay que visibilizar y traer a nivel usuario la logística como parte de una actividad esencial y cotidiana".**

**LORETO WAHR,** directora de Arquitectura del MOP.



HYPHO PHOTOS

**Es necesario aplicar inteligencia no solo artificial, sino que también la que permita alcanzar acuerdos que beneficien a la empresa y al medioambiente".**

**LORENA TAPIA,** directora ejecutiva de GPS Property.



HYPHO PHOTOS

**Sin una regulación que establezca que los tiempos de respuesta de los organismos públicos se van a respetar, no se podrá avanzar".**

**JORGE SALINAS,** gerente legal de Campos Chile.

el desarrollo urbano.

Destacó además la importancia de una mayor coordinación sectorial, ya que distintos sectores influyen en la logística.

Wahr subrayó que el desafío va más allá del Estado, y requiere el

compromiso de toda la sociedad. Para ella, es clave una colaboración público-privada y una gobernanza que integre planificación y coordinación entre sectores.

Salinas también destacó la importancia de la colaboración públi-

co-privada, en la que los privados lideren con iniciativas en innovación: "Estamos en un punto de inflexión. La logística es un tema estratégico para el Estado, que afecta directamente a la población".

Tapia, en tanto, mencionó obs-

## DEBATE SOBRE LA "PERMISOLOGÍA"

Loreto Wahr afirmó que la "permisología" impacta especialmente en el desarrollo de proyectos logísticos, explicando que "es un desafío que afecta tanto al sector público como al privado". Agregó que, aunque la "permisología" puede ser un obstáculo importante, también presenta aspectos favorables en ciertas áreas operativas.

Por su parte, Lorena Tapia subrayó que las regulaciones buscan mitigar impactos mayores, y que "si hemos llegado a un nivel de regulación tan alto, no es casualidad; se debe a que, en algunos casos, se han aprovechado vacíos o interpretaciones ambiguas".

En tanto, Jorge Salinas propuso la creación de un código específico para la logística, argumentando que la falta de regulación clara genera obstáculos. "No se trata de sobreregulación, sino de una ausencia de normas claras", afirmó.

táculos como el uso de suelo y la disponibilidad de terrenos en zonas estratégicas, sin dejar de resaltar la necesidad de ubicaciones que faciliten una adecuada conexión con la última milla, maximizando la eficiencia en la distribución final.