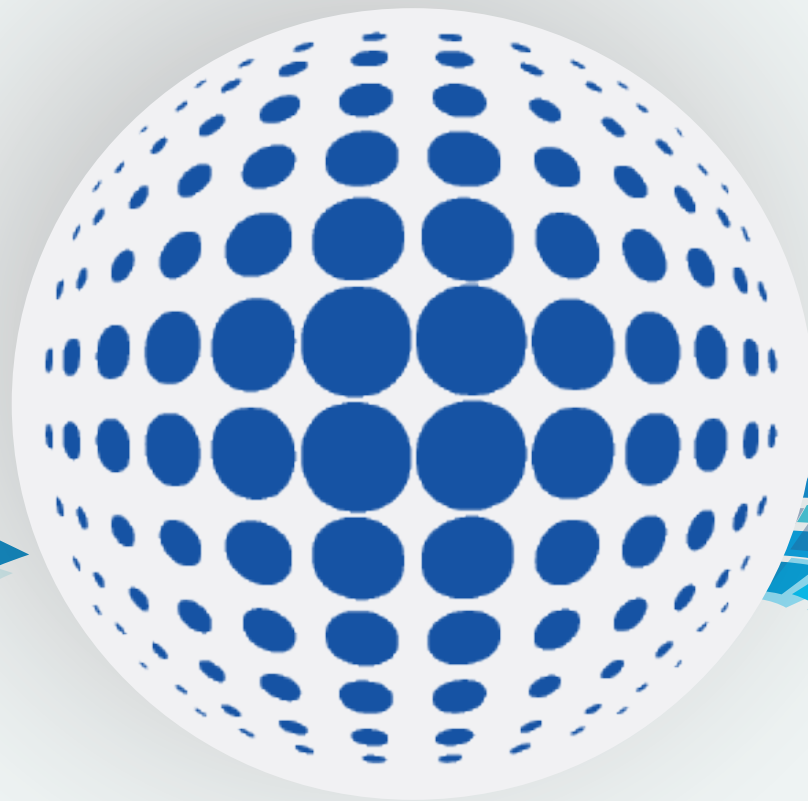


Análisis y Tendencias de la
Industria Logística en Chile

2020



Mayo 2020



Estudio desarrollado por la Asociación Logística de Chile A.G. 2020

ALOG CHILE A.G.

Asociación Logística de Chile A.G.
Puerto Madero N° 9710, Oficina 22 Pudahuel
Fono: (56-2) 2544 85 91



INDICE

INTRODUCCIÓN

CONTEXTO

- LA LOGÍSTICA EN TIEMPOS DE INCERTIDUMBRE
¿QUÉ OPINA EL MERCADO EN ESTE TEMA?

INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA 2020

- ¿EL CRECIMIENTO DE CHILE ESTA ALINEADO A LA ESTRUCTURA LOGÍSTICA EXISTENTE?

POLÍTICAS PÚBLICAS

- PROGRAMAS VINCULADOS A LA LOGÍSTICA

TEMAS DE INTERÉS

- GOBIERNOS CORPORATIVOS
TRANSFORMACIÓN DIGITAL

COVID-19, UNA PANDEMIA EN EL SIGLO XXI

- MEDIDAS PARA ENFRENTAR ESTA PANDEMIA EN
LO ECONÓMICO, LABORAL Y SOCIAL

RESEÑAS Y ESTUDIOS

Presidente de la Asociación Logística

Estimados,

Para este año, las áreas de Logística y Operaciones tendrán días duros, en donde la presión por reducir gastos se hará dramática, siendo estas áreas, históricamente, centros de costos que toda empresa quiere minimizar. Además, como país, estamos sumidos en una crisis política y social desde el último trimestre del 2019, la cual se mantiene latente en nuestra sociedad, agazapada. Y es, esta misma sociedad, la que hoy enfrenta la peor crisis sanitaria del siglo XXI.

En tiempos complejos, cuando los precios y la calidad de los productos son parejos, o cuando existe desabastecimiento y limitación de recursos, el único elemento diferenciador es el servicio, siendo la Logística, precisamente eso, servicio.

Por eso, más que nunca, en estos difíciles días que vivimos, las áreas de Logística y Operaciones enfrentan seis grandes desafíos: la confiabilidad, la capacidad de respuesta, la flexibilidad, el profesionalismo, la eficiencia y la utilización de recursos.

Confiabilidad en la entrega de la información y uso de tecnologías, capacidad de respuesta para satisfacer los requerimientos de nuestros clientes, flexibilidad en la búsqueda de soluciones ante requerimientos específicos, profesionalismo de sus funcionarios y ejecutivos, eficiencia haciendo más con menos y maximizar los limitados recursos.

Es por ello que, como gremio, debemos entender e identificar los elementos de riesgos, si bien, son eventos inesperados, podemos prevenirlos, analizando los hitos claves que configuran nuestra cadena de suministros, debiendo tener una reacción ágil frente a la protección de dicho suceso. Y la clave está en incorporar estrategias en las redes de suministros globales.

El dinamismo de la logística, los avances tecnológicos, las exigencias del consumidor y los eventos que marcan esta época, hacen obligatorio el saber cómo: 1) recolectar la información, 2) analizar de manera global e integrar la respectiva red de suministro y 3) enlazarla como un solo todo, generando valor a la logística.

El desafío, a mi entender, establecer estrategias de mitigación de riesgos, transformar una contingencia en una oportunidad.

Cordialmente,



Cristián Hozven Ferretti

Presidente Asociación Logística ALOG CHILE

Gerente General de la Asociación Logística

Estimados Socios y Amigos de Alog,

Por cuarto año consecutivo queremos aportar a la industria logística nacional, dando a conocer el estudio “Análisis y Tendencias de la Industria Logística en Chile 2020” desarrollado por el Área de Consultoría de nuestra Asociación que a continuación presentamos.

Para realizar esta publicación, hemos investigado sobre el “sentir” de la industria logística en tiempos de incertidumbre que comenzó en nuestro país en octubre de 2019, y cómo esta percepción afectó y afectará el desempeño de los actores del rubro y del país. Para ello, entrevistamos a importantes ejecutivos de diversas compañías, quienes compartieron sus mejores prácticas ante el escenario adverso vivido. Por otro lado, analizamos la infraestructura logística portuaria con la que contamos, su importancia para el comercio exterior (importación e importación y los desafíos que nos plantea para futuro; revisamos las políticas públicas vinculadas a nuestra industria; indagamos sobre los desafíos y oportunidades que se han abierto con la aplicación de la transformación digital y cómo el constante cambio de esta revolución impacta positivamente en la cadena de suministro.

En vista del contexto actual, decidimos agregar un apartado marcado por la pandemia global por Covid-19, que afectó a nuestro país desde el 18 de marzo. Consideramos prudente publicar algunas medidas adoptadas a nivel gubernamental para hacer frente a la crisis, teniendo como eje tres aspectos de afectación: económico, laboral y social.

Para finalizar, les dejo una reflexión personal, “son precisamente los tiempos difíciles, en los que nos damos cuenta de que ser parte de una asociación gremial es una gran oportunidad, desde el punto de vista de los socios, y una gran responsabilidad de nuestra parte, puesto que gozamos con la facultad de representarles en cada una de las tareas que emprendemos por el bien de toda una industria”.

Agradezco a los miembros de nuestra industria su constante apoyo y colaboración desinteresada, especialmente a quienes participaron activamente en este estudio.

Cordialmente,



Cynthia Perisić Ivandić

Gerente General ALOG-Chile

CONTEXTO



**La Logística en tiempos de incertidumbre
¿Qué opina el mercado en este tema?**

La Logística en tiempos de incertidumbre

Cuando hablamos de incertidumbre hablamos de dudas, de miedo, de inquietud frente a algo que no sabemos el resultado que tendrá. Incertidumbre según la rae es :*Falta de seguridad, de confianza o de certeza sobre algo, especialmente cuando crea inquietud.*

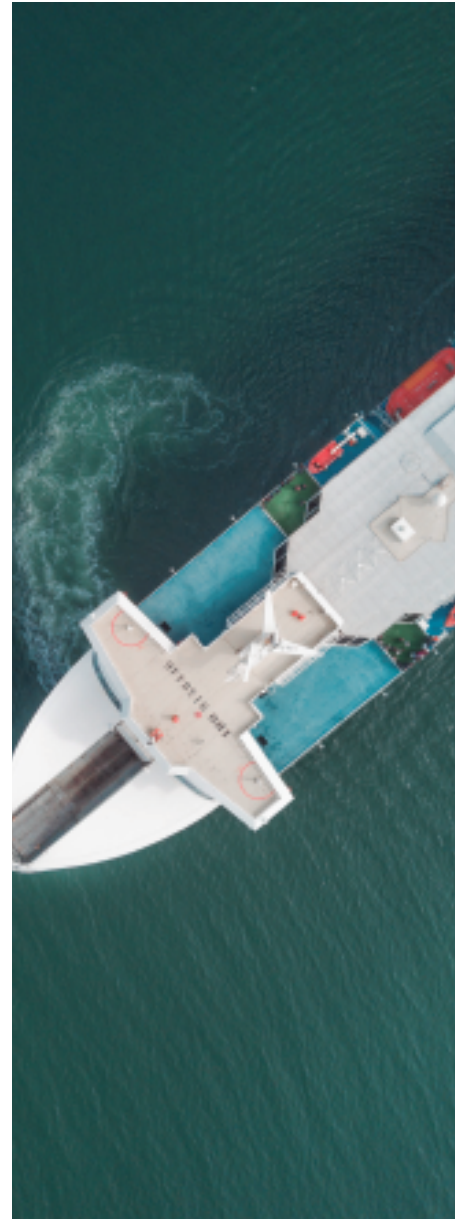
Chile tomó esta definición para explicar diferentes acontecimientos producto del estallido social del 18 de octubre de 2019. Mas allá de una explosión social, existe una explosión en temas de la economía que grandes empresas y empresarios ven preocupante y la logística no está ajena a ella.

Contexto económico

La economía de Chile es la quinta mayor economía de América Latina en términos de producto interno bruto (PIB) nominal después de Brasil, México, Argentina y Colombia y también en cuanto al PIB a precios de paridad de poder adquisitivo (PIB PPA). Chile posee la renta per cápita más elevada de América Latina (USD 27,058 PIB per cápita PPA y USD 18,592 PIB per cápita a precios nominales) y pertenece a la categoría de países de ingresos altos según el Banco Mundial.

La economía chilena ostenta índices remarcables en cuanto a competitividad, libertad económica, desarrollo financiero, y se consagra como la economía más dinámica de América Latina. Además, tiene la calificación de la deuda externa más favorable del continente. En cuanto a inversión extranjera, en los últimos años Chile fue el mayor país latinoamericano golpeado por esa caída en el precio de los productos básicos y, muy especialmente, del cobre su principal producto de exportación, Chile en esta época pasó de recibir inversiones por 30.000 millones de dólares en inversión extranjera en 2012 a menos de 6.500 en 2017. Su principal sector económico es el de servicios con un 63,9 % del PBI, seguido de la minería, que generó en 2012 el 14,2 % del PBI y el 57 % de las exportaciones con USD 48 827 millones. Chile es el mayor productor mundial de cobre, litio, yodo y de otros productos como uvas frescas, arándanos, ciruelas, manzanas deshidratadas, salmón, truchas y carbonato de litio.

De acuerdo a lo anterior y la incertidumbre en la economía que Chile está viviendo, en una publicación reciente de la Agencia EFE, estas son las ocho cifras que están comprometiendo la economía del que era hasta ahora uno de los países más estables y prósperos de la región.



01

La economía chilena ha perdido desde el 18 de octubre cerca de US\$ 3,000 millones, lo que corresponde al 1.08 % del Producto Bruto Interno (PBI), según estimaciones del Gobierno.

02

El daño en infraestructuras se acerca a los US\$ 4,500 millones, de los cuales US\$ 300 millones corresponden a los destrozos que sufrieron al inicio de las protestas 70 de las 136 estaciones que tiene el Metro de Santiago, de acuerdo a la Cámara Chilena de la Construcción. También han ardido varios centros comerciales, edificios históricos e iglesias tanto en la capital como en otras ciudades del interior.

03

Las ventas del comercio han caído 10% anual desde el 18 de octubre, y las de turismo y entretenimiento lo hicieron en 36%, según datos que recogió la Cámara de Comercio de Santiago (CCS). Este organismo también difundió que el 46% de las empresas del sector que consultó ha sufrido daños directos y la totalidad ha enfrentado costos por menores ventas.

04

La recaudación del Impuesto al Valor Agregado (IVA), que en Chile es del 19%, ha caído durante la crisis 25%, según el Ministerio de Hacienda.

05

Tanto el **Banco Central de Chile como el Gobierno han recortado sus previsiones de crecimiento**. El supervisor bancario publicó este martes la Encuesta de Expectativas Económicas (EEE), un sondeo mensual que se realiza a un grupo de expertos y que señala que el PBI cerrará el 2019 con un crecimiento de 1.9% -frente al 2.5% proyectado antes de la crisis- y que se expandirá en el 2020 a una tasa de 2.3%, lejos del 3.5% de la encuesta anterior. Los cálculos gubernamentales van en la misma línea y estiman que el PBI no crecerá más de 2% el año que viene.

06

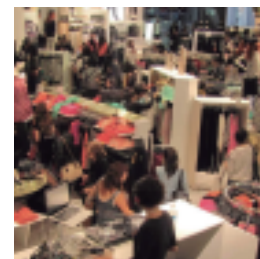
La CCS calcula que se han perdido 100,000 puestos de trabajo en tres semanas, especialmente en el sector comercio, mientras que la Multigremial Nacional de Emprendedores estima que la pérdida en las pymes ha sido de 50,000 empleos.

07

El peso chileno está en caída libre y el precio del dólar alcanzó su mayor récord desde el 2002: 795.5 pesos, lo que motivó que el Banco Central anunciase una inyección de US\$ 4,000 millones para contener la tendencia alcista.

08

La Bolsa de Chile, cuyo principal índice es el IPSA, también se está viendo afectada por la apreciación del dólar y acumula una caída de 12.5% desde el inicio de la crisis, lo que se traduce en una pérdida de US\$ 27,884 millones en capitalización bursátil.



¿Cómo cerró la economía de Chile el 2019?

De acuerdo al informe emitido por el banco central de Chile este diciembre de 2019, dice que el escenario macroeconómico sufrió un cambio abrupto a partir de mediados de octubre. Hasta ese momento, la economía se había comportado en línea con lo previsto en el IPoM de septiembre, con un crecimiento del PIB de 3,3% anual en el tercer trimestre y una variación anual del IPCSAE en torno a 2%. La crisis que se inició el 18 de octubre se ha caracterizado por demandas sociales que han llevado a la discusión de cambios institucionales relevantes —como una nueva constitución— y mayores presiones en el gasto fiscal. Este proceso, sin embargo, ha sido acompañado de episodios de violencia significativos y prolongados, los que han provocado importantes disrupciones en el sistema productivo, incidiendo fuertemente en una menor actividad y debilitando el empleo. La información disponible muestra un aumento relevante de la incertidumbre y un deterioro de las confianzas que estarían amplificando estos efectos. Los mercados financieros se han visto tensionados por fuertes movimientos en los precios, que en algunos casos han ido más allá de lo justificable por la mayor percepción de riesgo país. El Banco Central ha adoptado diversas medidas para mejorar la liquidez en pesos y en dólares, y decidió intervenir el mercado cambiario para mitigar la alta volatilidad del tipo de cambio y ayudar a que los ajustes ocurran de manera adecuada.

INFLACIÓN(1)

	2018	2019 (f)	2020 (f)	2021 (f)
	(variación anual, porcentaje)			
Inflación IPC promedio	2,4	2,3	3,9	3,1
Inflación IPC diciembre	2,6	3,4	3,6	3,0
Inflación IPC en torno a 2 años (2)				3,0
Inflación IPCSAE promedio	1,9	2,3	3,5	3,2
Inflación IPCSAE diciembre	2,3	3,0	3,5	3,0
Inflación IPCSAE en torno a 2 años (2)				3,0

(1) Para el 2018, corresponde a la variación anual obtenida con la canasta 2013=100. A partir del 2019 se utiliza la canasta 2018=100, por lo que las cifras no son estrictamente comparables con las de años previos.
 (2) Corresponde a la inflación proyectada para el cuarto trimestre del 2021.
 (f) Proyección.

Fuente: Banco Central de Chile.

Crecimiento mundial

(variación anual, porcentaje)

	Prom. 00-07	Prom. 10-16	2017	2018 (e)	2019 (f)	2020 (f)	2021 (f)
Mundo a PPC	4,5	3,9	3,8	3,6	3,0	2,8	3,0
Mundo a TC de mercado	3,3	3,1	3,3	3,0	2,4	2,2	2,4
Socios comerciales	3,7	4,0	3,8	3,7	3,1	2,8	3,0
Estados Unidos	2,7	2,2	2,4	2,9	2,3	1,6	1,7
Eurozona	2,2	1,1	2,7	1,9	1,1	1,1	1,3
Japón	1,5	1,4	1,9	0,8	0,8	0,3	0,7
China	10,5	8,1	6,8	6,6	6,1	5,5	5,7
India	7,1	7,5	6,7	6,8	6,1	6,5	6,6
Resto de Asia	5,2	4,7	4,8	4,2	3,4	2,8	2,9
América Latina (excl. Chile)	3,4	2,4	1,1	1,0	-0,3	1,1	1,7
Exp. de prod. básicos	3,1	2,4	2,7	2,3	1,8	2,0	2,2

(e) Estimación.

(f) Proyección.

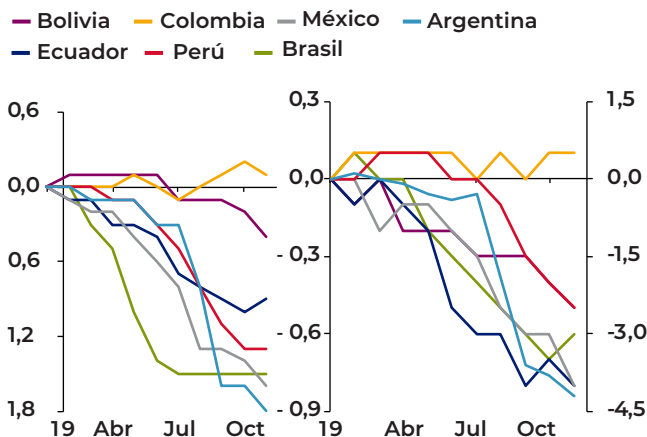
Fuentes: Banco Central de Chile en base a una muestra de bancos de inversión, Consensus Forecasts, FMI y oficinas de estadísticas de cada país.



Dólar	
Expectativa a principios de año Encuesta Expectativas Económicas (ene. 2019): Cierre de año en torno a \$660 . Min. de Hacienda en informe de finanzas públicas (abril): \$650 .	Final de año El viernes 27 de diciembre cerró en \$747,50 .
Inflación	
Expectativa a principios de año IPoM de marzo: 2,6% Encuesta Expectativas Económicas: 2,8% .	Final de año IPC de noviembre: 2,9% en lo que va del año.
PIB	
Expectativa a principios de año IPoM de marzo: Entre 3% y 4% Encuesta Expectativas Económicas: 3,6% . Gobierno: 3,8% FMI: 3,4% Cepal: 3,3% Credicorp Capital: 3,3% Scotiabank: 3,2%	Final de año Encuesta Expectativas Económicas (diciembre): 1% IPoM de diciembre: 1% . Gobierno: Entre 1% y 1,5% .
Tasa de Política Monetaria (TPM)	
Expectativa a principios de año Encuesta Expectativas Económicas: 3,5% Banco Central (enero): 3% .	Final de año En octubre, a días del estallido social, Banco Central fijó la tasa en 1,75%. Según la última Encuesta de Expectativas Económicas, esa cifra será constante en todo 2020.
Precio del cobre	
Expectativa a principios de año IPoM de marzo: US\$2,9 . Hacienda: US\$3 la libra. Cochilco: US\$3,05 la libra.	Final de año Cobre cerró el viernes en US\$2,81 la libra, su mayor nivel desde el 3 de mayo de este año.
Formación Bruta de Capital Fijo (Inversión)	
Expectativa a principios de año Estimación IPoM de marzo: 6,2% .	Final de año Estimación IPoM de diciembre: 2,5% .

Fuente: Emol.

América Latina: cambio en las proyecciones de crecimiento anual (*) (puntos porcentuales)

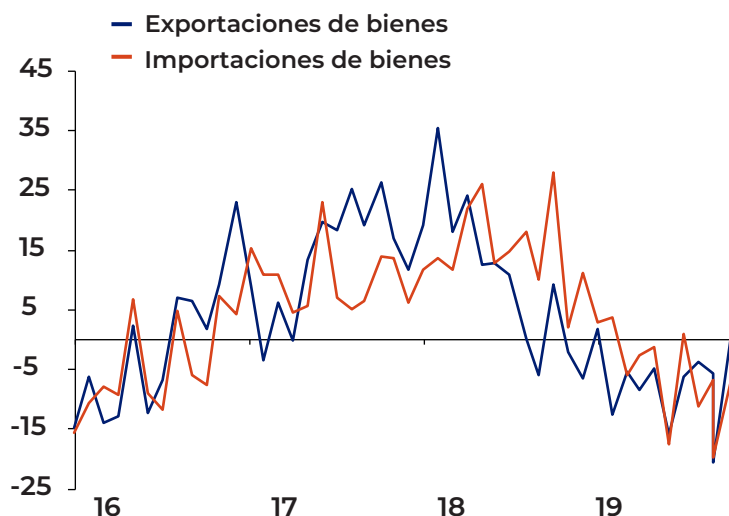


(*) Variación respecto de la proyección de enero del 2019.

Fuente: Consensus Forecasts.

La crisis social generó cambios importantes al escenario macroeconómico. Por lo pronto, ha afectado negativamente la actividad de corto plazo. En octubre, el Imacec anotó una caída anual de 3,4% (-4% el Imacec no minero), producto de diversas interrupciones que afectaron a todos los sectores económicos, incluyendo daño y destrucción de instalaciones, dificultades de traslado de los trabajadores y la reducción de horarios de operación. Las caídas más marcadas se observaron en el comercio, la producción manufacturera y distintas líneas de servicios, como educación, transporte, servicios empresariales y restaurantes y hoteles. Esto, sucedió después que en el tercer trimestre la economía mostrara un crecimiento superior al de la primera mitad del año, en línea con lo proyectado en el IPoM de septiembre.

Comercio exterior (*) (variación anual, porcentaje)



(*) Último dato corresponde a las cifras acumuladas hasta el 23 de noviembre.

Fuente: Banco Central de Chile.



Paridades respecto del dólar estadounidense (1) (porcentaje)

	Variación TCN IPoM diciembre 2019			
	18.Oct.19	IPoM Sep.19	IPoM Jun.19	IPoM Mar.19
América Latina (excl. Chile) (2)	1,4	1,1	3,5	6,9
	2,2	3,4	5,5	10,3
	11,6	12,3	14,2	19,6
Colombia	0,8	1,3	3,3	11,4
	0,7	-1,8	1,5	2,1
	0,7	0,1	1,0	2,7
Exportadores de <i>commodities</i> (2)	-0,3	-0,9	0,3	2,0
	-0,3	-0,4	1,9	4,5
	0,4	0,0	-1,3	-0,4
Nueva Zelanda	-1,9	-0,6	1,5	6,7
	-1,8	-3,9	1,3	2,1
Economías desarrolladas (2)	-0,1	0,2	0,4	1,6
	0,0	0,5	1,3	2,7
	0,8	2,7	-0,4	-1,7
Reino Unido	-2,5	-5,6	-2,0	2,5
Otras economías emergentes				
	-0,9	-0,8	1,9	4,9
Rep. Corea	-0,9	-2,6	-0,9	4,1
	0,7	0,1	2,8	3,9
Indonesia	-0,4	-1,0	-2,1	-0,8
	0,0	-0,9	1,4	2,9

(1) Los valores de la primera columna reflejan el cambio porcentual entre el comienzo de la crisis social y el cierre estadístico del presente IPoM. Los valores del resto de las columnas reflejan el cambio porcentual entre el cierre estadístico del IPoM correspondiente y el cierre del presente IPoM. El TCN de cada evento es calculado como el promedio de los últimos diez días hábiles. Signo positivo (negativo) indica una depreciación (apreciación) de la moneda frente al dólar estadounidense.

(2) Considera las monedas de las economías contenidas en esta tabla. Construido en base a los ponderadores PPC WEO de octubre del 2019.

Fuentes: Banco Central de Chile, Bloomberg y Fondo Monetario Internacional.

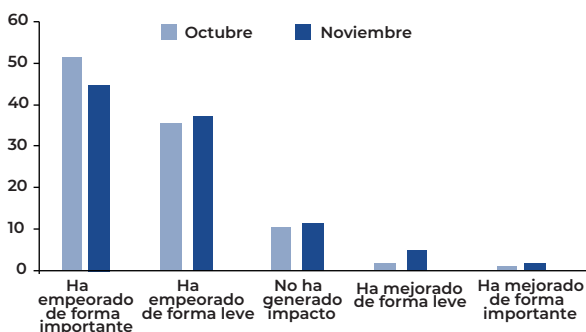


Como afectó a las empresas la crisis social

Las empresas se vieron directamente afectadas por lo ocurrido en octubre de 2019 y los meses consecutivos que pudimos analizar hasta diciembre 2019, por lo que de manera derivada también impactó en la logística. Un estudio realizado por el banco central, busca analizar los diferentes escenarios vividos por las empresas y el efecto en la economía del país.

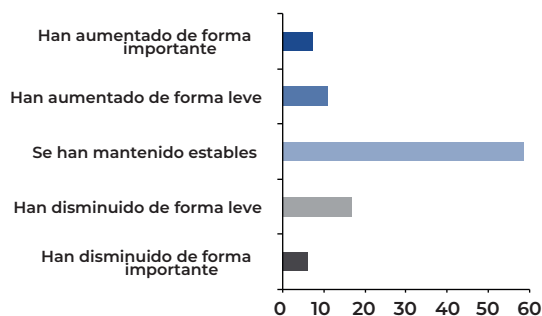
De forma de apoyar la evaluación del estado de la economía, el Banco llevó a cabo un levantamiento excepcional de información económico-financiera. En primer lugar, realizó una encuesta entre el conjunto de empresas que se entrevistan en el marco del Informe de Percepciones de Negocios (IPN), la que alcanza a cerca de 1.400. Este directorio considera empresas en todas las regiones y sectores económicos del país, con volúmenes de ventas y dotaciones que las ubican en la categoría de empresas pequeñas, medianas y grandes. La encuesta fue levantada entre el 19 y el 26 de noviembre, acumulándose un total de 343 respuestas. El sector de mayor participación fue el comercio mayorista y minorista (21% de las respuestas), mientras la región con mayor número de respuestas fue la Metropolitana (24% del total). Esta encuesta se complementó con entrevistas telefónicas a cerca de 40 empresas con representación regional y nacional relevante, para así contar con información cualitativa que ayudará a interpretar de mejor modo los datos obtenidos por la encuesta. En segundo lugar, se realizaron sondeos entre las instituciones financieras que participan del IPN — en su mayoría oficinas regionales de la banca— y las que participan en la Encuesta de Crédito Bancario (ECB). Este Recuadro presenta los principales resultados de estos sondeos

Impacto de la crisis social en el desempeño de las empresas (porcentaje)



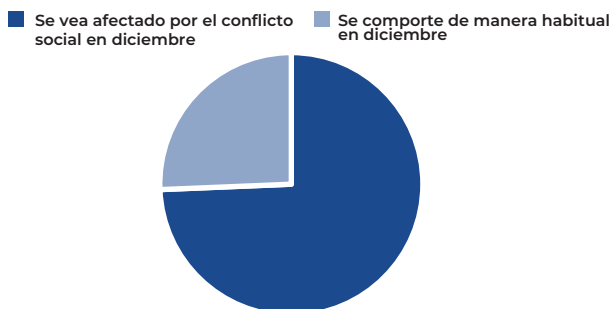
Fuente: Encuesta a empresas, Banco Central de Chile.

Comportamiento de los precios de venta tras el inicio de la crisis (porcentaje)



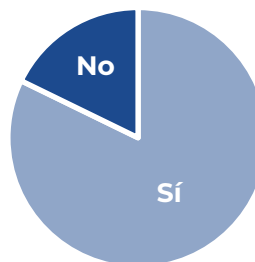
Fuente: Encuesta a empresas, Banco Central de Chile.

Perspectivas para el desempeño de las empresas (porcentaje)

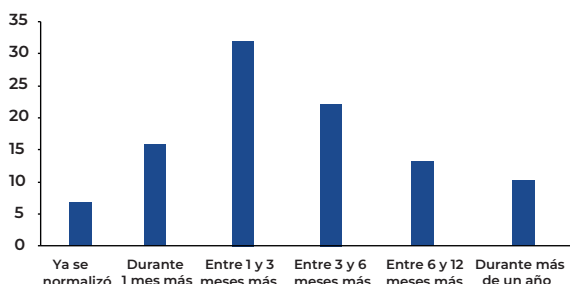


Expectativas para inversión en el 2020 (porcentaje)

Planes de invertir en la región antes de la crisis social

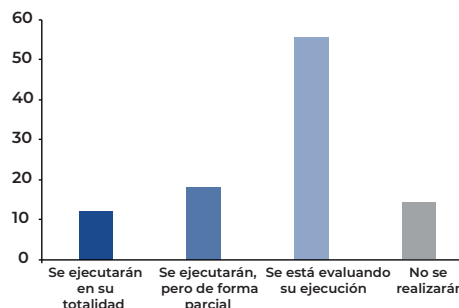


¿Cuánto tiempo espera que se extiendan los efectos que estas situaciones han tenido sobre su empresa?



Fuente: Encuesta a empresas, Banco Central de Chile.

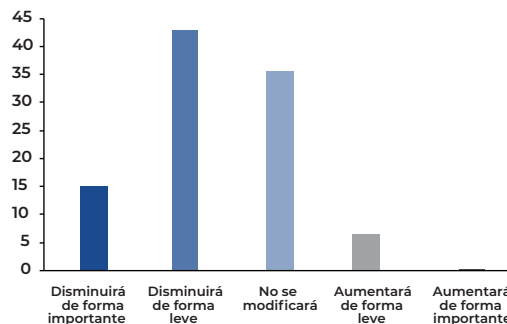
¿Qué sucederá con esos planes de inversión?



Fuente: Encuesta a empresas, Banco Central de Chile.

La información recolectada apunta a que el efecto de la crisis social en la actividad de noviembre podría ser relevante, y en algunos sectores mayor al de octubre. Hacia adelante, existe una relativa certeza que también afectará el desempeño en diciembre, existiendo además un porcentaje elevado de empresas que cree que el efecto se prolongará hasta por seis meses más. Resalta que se mencionan efectos inmediatos en el empleo y que existe una visión mayoritaria que la dotación se reducirá en el 2020. Asimismo, se percibe un aumento de la incertidumbre respecto de la concreción de la inversión prevista para el próximo año. En cuanto a las condiciones financieras, se informan deterioros en la demanda de crédito, en particular respecto de las colocaciones de consumo, vivienda y comerciales. En cuanto a la oferta, los ajustes son menores en magnitud, mencionándose una mayor demora en la aprobación de solicitudes y mayores tasas de interés. En todo caso, lo inusual del fenómeno que está afectando el desempeño de la economía dificulta la capacidad de prever la dirección y magnitud de sus efectos. La información que se vaya conociendo en las próximas semanas será especialmente relevante para aquilatar la relevancia de los cambios en el escenario macroeconómico y sus efectos en la evolución de la inflación en el mediano plazo.

Evolución de la dotación en el 2020 (porcentaje)



Fuente: Encuesta a empresas, Banco Central de Chile.

¿Qué opina el mercado en este tema?

Buscando profundizar los análisis publicados por diferentes instituciones con respecto a lo que está pasando y las proyecciones de lo que pasará en el comercio de los bienes y servicios no mineros, fuimos a buscar a diferentes empresas que impactan al país desde el punto de vista de la economía, del empleo, del abastecimiento, la cadena logística, consumo de bienes de primera necesidad y las prácticas que realizaron para enfrentar lo acontecido en octubre y como se proyectan para el término del año y lo que se avecina para el 2020.

Realizamos dos entrevistas que a continuación compartimos. Para entender mejor la lectura, cada entrevista es detallada con las preguntas realizadas a cada entrevistado.



Walmart **Patricio Dallan**VP logistics and supply chain
Walmart Chile

01.

En relación con los acontecimientos acaecidos en octubre de 2019, ¿cómo abordó su empresa lo ocurrido en materia de recursos humanos, clientes, pedidos, etc. y que medidas tomó para no afectar el abastecimiento de los meses de noviembre y diciembre?

Hoy en día nosotros tenemos una administración a través de sistemas y plataformas tecnológicas que permiten gestionar la oferta y la demandada de nuestro CD con las tiendas. Cuando paso el escenario de octubre pasado, ahí nos dimos cuenta de nuestro primer impacto, que nuestros sistemas no estaban preparados para un escenario como este. Teníamos mercadería lista para ser despachada sin poder ser recibida por nuestras tiendas. Demandas diferentes que nuestro proceso actual no permite realizar, situaciones fuera del proceso habitual y nuevas necesidades de nuestras tiendas y clientes que no se podían trabajar de la misma manera que teníamos definida en temas logísticos y de abastecimiento. Tuvimos que analizar la situación para poder entender lo que estaba pasando, las nuevas necesidades de abastecimiento de nuestros clientes y la forma de cómo las tiendas tomaban los pedidos, el nuevo comportamiento del consumidor en los productos de abastecimiento básicos, y el comportamiento de la demandada frente a los acontecimientos que ocurrían día a día. Nos demoró aprox. 1 semana organizarnos nuevamente, organizar a los recursos humanos, ver las tiendas que quedaron disponibles, las que fueron dañadas, las que no se podrán reparar en el corto plazo, el inventario y la capacidad de dar respuesta a los clientes en tiempo y forma.

Los productos de los meses de noviembre y diciembre ya estaban en nuestro centro logístico como estaba planificado, por lo que funcionó el despacho a la distribución hacia las tiendas, adelantando un poco la temporada de navidad y cerrando la temporada sin mayor inconveniente.

Nuestros proveedores no dejaron de abastecernos. Existió algún espacio de caída de servicio producto de la falta de mano de obra, materia prima, etc. Que provocó una merma, pequeña, que no repercutió a nosotros como clientes.

02.

A 3 meses del estallido social, ¿Qué medidas implementó su empresa para enfrentar las diferentes necesidades tanto con sus clientes internos como externos? y cuál de ellas fue la mejor experiencia, que se implementó, y que “llego” para quedarse?

En el caso de nuestros clientes internos, el 90% de los recursos humanos llegaron a trabajar todos los días, realineamos esta nueva forma de trabajar, redistribuimos tareas, apoyamos a las tiendas con alta demanda y solucionamos lo que estaba pasando en temas de logística y distribución.

En temas de nuestros clientes externos, el compromiso fue de abastecer a nuestras tiendas si o sí, más allá de preocuparse por los resultados financieros, fue llegar a las tiendas para que nuestros clientes pudieran abastecerse de manera normal de acuerdo con las necesidades que tenían con este nuevo escenario país.

La mejor experiencia fue tener una misión clara, el abastecimiento a las tiendas, utilizar los recursos propios, utilizar los sistemas existentes e implementar una nueva forma de trabajar. Existió un compromiso entre los recursos humanos y la empresa de cumplir la misión y organizarse frente a este nuevo escenario. Construimos un abanico de soluciones, con la base de resguardar la seguridad de los colaboradores internos y a los clientes al momento de ir a nuestras tiendas. Construimos un mapa claro de soluciones y lo trabajamos en conjunto con nuestros colaboradores para buscar la mejor alternativa para todos.



Fuente: Walmart inaugura en Chile su mega centro de distribución El Peñón, www.fashionnetwork.com

03.

Considerando la inminente incertidumbre que estamos viviendo, ¿Qué medidas implementará su empresa para este 2020 y si ocurriera otro quiebre social, que acciones tomarán para dar cumplimiento a sus compromisos internos y externos?

Conversación abierta y franca con todos nuestros colaboradores, mantener siempre estos niveles de conversación. Una conversación abierta y madura con el sindicato y llegar a buenos acuerdos en base a un ganar ganar.

Se fortaleció el comité de crisis con todos los líderes de la empresa frente a esta nueva circunstancia, que no es un terremoto, incendio, asalto, etc. Se activó fuertemente y se crearon protocolos nuevos en relación con esta realidad país. Se fortalecieron los mecanismos de protección a las tiendas, a los empleados, a los procesos y se definió un actuar en base al “auto cuidado”, un sistema de alerta temprana que nos permitirá actuar con más tiempo, evacuar y cuidar siempre a nuestros colaboradores y clientes y avisar a las autoridades en tiempo. Hemos invertido en tecnología de apoyo, reforzar el perímetro de las tiendas para retardar la destrucción y de un poco de tiempo para reaccionar en base al auto cuidado declarado.

Vimos el ecosistema que estaba alrededor de nuestro centro de distribución. Nos reunimos con nuestros vecinos físicos y establecimos una comunicación fluida para estar más preparados y enfrentar de mejor manera lo que pueda pasar. Si ocurriera nuevamente, estamos más preparados, ya tenemos una experiencia con lo que paso, sistemas más preparados y resguardar a las personas como prioridad.

Seguimos alerta día a día, nos sentimos más preparados, pero no sabemos las bases que puedan detonar otro quiebre social que nos impacte de manera directa.



Fernando Acuña

Gerente de Logística en Supermercados



01.

Transcurrido 3 meses de este quiebre social, ¿Qué medidas han implementado las empresas para enfrentar las diferentes necesidades de sus clientes internos como externos?

Los consumidores han modificado su comportamiento de compra y como empresa estamos ajustándonos a aquello. Se hace más necesario tener una mayor capacidad de reacción ante cambios en las condiciones generales y en el comportamiento de la demanda.

En relación a nuestros proveedores, hemos intensificado el trabajo en conjunto para estar mejor preparados para hacer frentes a los acontecimientos que pueden provocar trastornos o cambios significativos en el consumo.

02.

En relación con la incertidumbre del mercado que nos está afectando, ¿En qué temas está trabajando la Cámara en apoyo a las pymes?

Hay varios procesos que intervienen en la cadena de abastecimiento nuestra. Por el lado de la planificación lo más destacado es el proceso de reaprovisionamiento diario que se hace a las salas. Los pedidos se generan mediante una herramienta que calcula la cantidad a reponer en base al análisis que hace de un conjunto de parámetros.

En el lado de la ejecución, podemos destacar lo que se ha implementado en el frente de preparación de pedidos y en la planificación de ruta de los camiones que hacen las entregas a nuestros locales a lo largo del país.

El proceso de puesta en marcha, en cada caso, implicó una identificación de las nuevas competencias que deben aprender los equipos para adaptarse a los cambios y entrenarse en el uso de éstas, para lograr los resultados esperados. La adopción de las nuevas prácticas es fundamental para el éxito de proyectos de esta naturaleza.



03.

Si no cuenta con automatización, ¿su empresa tiene pensado implementar automatización? ¿Qué procesos?

Siempre estamos viendo la automatización de procesos, ya sea por expandir aquellos que están implementados en alguno de nuestros centros de distribución, como por la necesidad de abordar procesos nuevos. En este último, hay una tendencia al alza en la preparación de pedidos en unidades en vez de cajas, por tanto las soluciones que permiten absorber un gran volumen de pedidos con estas características son candidatas a ser parte de la siguiente etapa de este proceso de mejora.

04.

En materia de transformación digital, ¿En qué procesos ha implementado transformación digital? (Software, blockchain, digitalización de documentos, etc.) ¿Qué procesos?

Hemos trabajado en el último tiempo en los procesos a través de los cuales nos integramos con nuestros proveedores. Hemos profundizado aquellas soluciones que nos permiten fortalecer y ampliar la colaboración entre nuestras empresas, buscando la mejor experiencia de compra de nuestros consumidores al menor costo de servir sus necesidades.

Del mismo modo, hemos desarrollado herramientas de análisis de datos que nos permiten identificar las oportunidades de mejora, buscando mejorar la productividad de procesos clave, apuntando tanto las dimensiones de volumen como calidad.

05.

En relación con la pregunta anterior, ¿Cómo ha enfrentado su empresa la gestión del cambio en relación con sus colaboradores?

Ha implicado un cambio en los procesos de selección, una redefinición de perfiles de cargo y también una modificación de los programas de formación. En el caso específico de los cambios de proceso, se ha invertido no solo en el entrenamiento de las nuevas capacidades requeridas sino también en el acompañamiento necesario para atenuar el impacto de las modificaciones realizadas.

06.

En temas de innovación, ¿En qué parte de la logística la ve presente?, donde la aplicaría y cuál es la brecha que ve respecto al tema?

En general en todos los procesos que se ejecutan al interior de un CD se hace necesario innovar para adaptarse a las nuevas tendencias del mercado, que demandan mayor capacidad de reacción y mejor ajuste a las variaciones de actividad diarias. Esto se traduce en soluciones automatizadas para preparar pedidos, para manipulación de productos tanto a la entrada como a la salida y a tener herramientas que den trazabilidad de las órdenes a lo largo de todo el proceso.

INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA 2020



¿El crecimiento de Chile está alineado a la estructura logística existente?

¿El crecimiento de Chile está alineado a la estructura logística existente?

Para entender la estructura logística de Chile, debemos conocer la organización de la producción en el territorio. Chile tiene un sistema de producción por nodos, es decir que las industrias se concentran en zonas determinadas, así el acceso hacia estas se realiza por medio de transporte carretero y férreo, y permite que cada modo se especialice para el manejo de la carga. Estos modos de transporte participan con el 2,6% en las operaciones de comercio exterior, pero son muy importantes dentro de la estructura logística en Chile, ya que movilizan la carga hacia los puertos, terminales marítimos por donde ingresa y sale el 96,4% de las mercancías de exportación e importación.

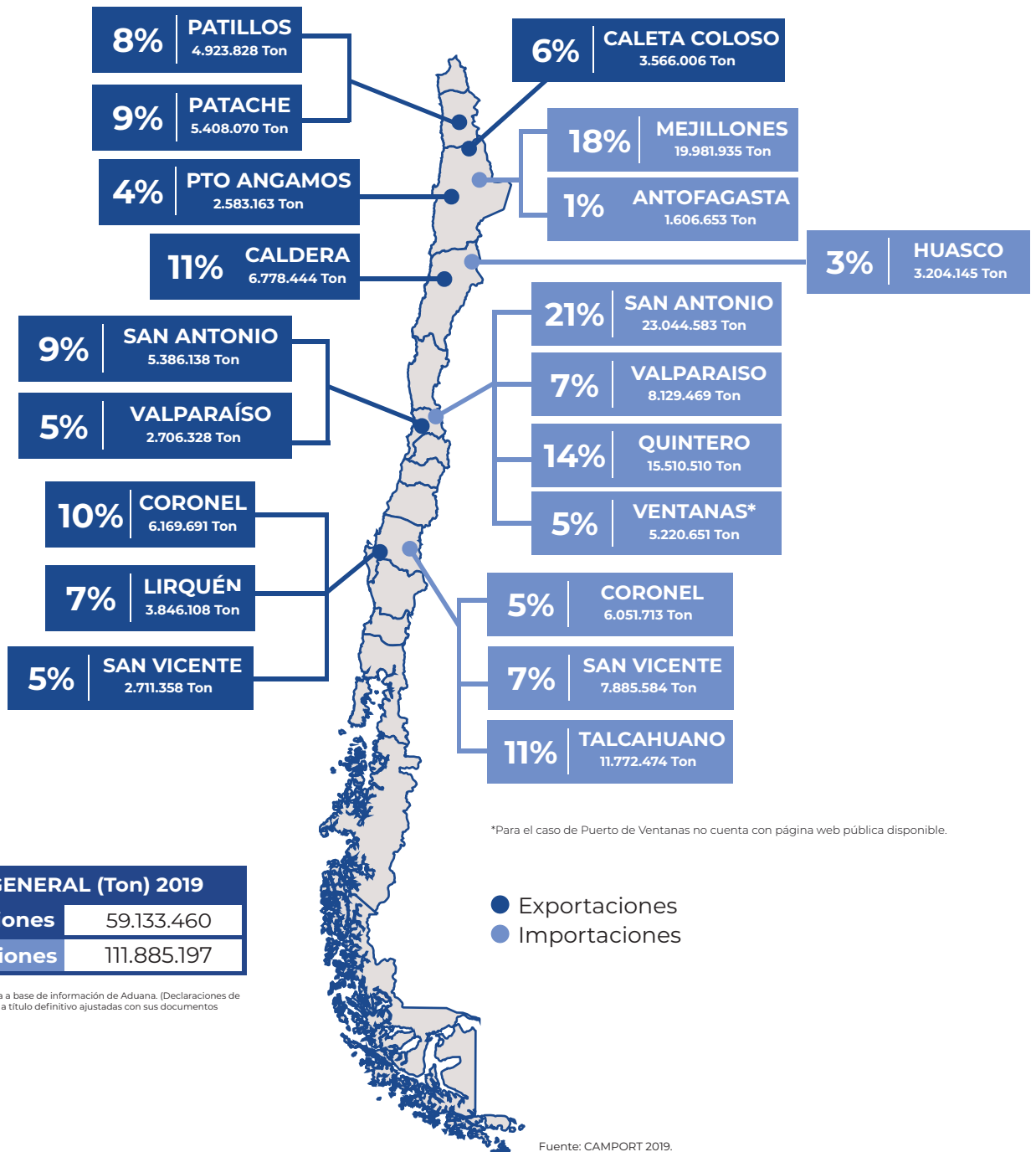
El Gobierno de Chile tiene proyectado hasta el 2020 mejoras y desarrollos en la infraestructura marítima, carretera, férrea y aérea del país. Asigna año a año presupuestos a cada una de las 15 Regiones que lo integran y a través de concesiones con contratos de Construcción-Operación-Transferencia (COT), ejecuta las obras.

Las perspectivas de la infraestructura logística en Chile son grandes, ya que busca acompañar su dinámica comercial con una estructura logística suficiente para el manejo de la carga en el comercio exterior. Chile proyecta la construcción de un segundo eje vial, que irá bordeando la costa pacífica en paralelo a la vía longitudinal. Así como la interconexión cada vez más amplia entre los modos de transporte por medio de la construcción de dobles calzadas, creación de puentes, bypass, mantenimiento y ampliación de sus vías regionales, provinciales y comunales.



¿Cómo es nuestra estructura logística portuaria en Chile?

Unas de las formas más relevantes para clasificar los puertos de manera objetiva, son las toneladas que importa y exporta cada puerto. Dada la geografía de Chile, con una costa que tiene más de 9.000 kilómetros de extensión y más del 90% del comercio exterior del país se realiza vía marítima. El comercio exterior de Chile ha sido testigo de la firma de acuerdos de libre comercio, que lo convierten en una de las naciones con mayor liberalización comercial del mundo. Chile tiene 29 acuerdos comerciales con 65 mercados, que representan el 67% de la población mundial y el 88% del PIB global (*De acuerdo a la SUBREI). A continuación detallamos gráficamente los 10 primeros puertos del año 2019.



TOTAL GENERAL (Ton) 2019	
Exportaciones	59.133.460
Importaciones	111.885.197

Fuente: Elaboración propia a base de información de Aduana. (Declaraciones de Salida DUS; exportaciones a título definitivo ajustadas con sus documentos modificatorios)

Fuente: CAMPORT 2019.

Características de la infraestructura de los 3 puertos chilenos para el comercio exterior

Detalle de Exportaciones

1.

11%

CALDERA
6.778.444 Ton



PUERTO

Fue constituida el 10 de Junio de 1991 como una sociedad anónima cerrada.

Desde el año 1992 Puerto Caldera S.A. opera el Terminal Portuario Amarcal Punta Caleta, el cual, en junio del año 2006 sustituye el nombre del muelle, quedando hasta la actualidad denominado como Terminal Portuario Punta Caleta. La actividad portuaria se ha desarrollado a través de embarques de fruta en los meses de diciembre y enero, y embarques de minerales durante el resto del año.



CARACTERÍSTICAS

Orientación: 325° – 145°

Extensión utilizable del muelle: 113,00 metros

Calado máximo: 11,18 metros

Eslora máxima: 222,00 metros

Manga máxima: 32,30 metros

Desplazamiento máximo: 66.000,00 toneladas

Deadweight: 55.000,00 toneladas



EQUIPAMIENTO

- 5 Tracto Camiones
- 4 Grúas Horquilla 8 toneladas
- 12 Grúas Horquilla 3 toneladas
- 2 Grúas de Contenedores



DESAFIOS

Una entrevista realizada Daniel Ulloa, gerente general de la Consultora Qproject, dice que actualmente la tasa de ocupación actual es inferior al 10%, por lo que existe disponibilidad suficiente para afrontar el crecimiento en la demanda de transferencia de carga en este puerto. “Hay un límite de 65% de tasa de ocupación como criterio para definir que existe brecha portuaria, y eso en la región no se da, muy por el contrario. El desafío es invertir en tecnología para aumentar las velocidades de transferencia de carga y adaptar las instalaciones a buques de mayor eslora y calado”, precisa el economista y docente.

2.

10% | **CORONEL**
6.169.691 Ton



Puerto Coronel



PUERTO

Situado 30 km al sur de Concepción, capital de la Región del Biobío, Puerto Coronel se ubica geográficamente a 37°01'30" Latitud Sur, y 73° 09' 30" Longitud Oeste, en medio de la bahía del mismo nombre, cuyas condiciones de abrigo favorecen el trabajo en calma durante la mayor parte del año. Este terminal se encuentra cercano a centros agrícolas, forestales y pesqueros que son el corazón productivo y exportador de la zona centro sur.



Fuente: www.puertocoronel.cl



CARACTERÍSTICAS

3

Muelles para gestionar carga en 3 líneas de negocios: contenedores, carga general y graneles.



6 grúas con capacidad de carga entre las 50 y 100 toneladas: 2 grúas Gantry ZPMC (STS) 2 Liebherr móviles y 2 grúas Liebherr estáticas

86

Hectáreas de superficie total, donde se distribuyen amplias zonas de apoyo, bodegas y patios, entre otras instalaciones para un adecuado servicio a la carga en general.



1,8 kilómetros de red ferroviaria que atraviesan el recinto portuario, entregando conexión hacia el Gran Concepción y la provincia de Arauco.



Capacidad para atender 2 naves portacontenedores en forma simultánea.

1.685

Metros lineales de frentes de atraque, con 9 sitios para naves de hasta 15 metros de calado.



Más de 500 conexiones reefer.



Primer lugar entre los puertos más productivos de la Región del BioBío, al transferir en promedio 85 contenedores por hora.



EQUIPAMIENTO

Grúas pórtico ZPMC (Capacidad de 50 toneladas / Row 19): 2

Grúas Liebherr móviles (Capacidad de 50 toneladas / Row 17): 2

Grúas estáticas Liebherr (Capacidad de 52 toneladas): 2

Reach Stacker: 14

Tracto Camiones: 35

Empty Container Handler (ECH): 5

Chasis Porta Contenedores: 35

Básculas: 3

Conexiones Reefer: 500+

Grúas Horquilla: 70+



DESAFIOS

La directora ejecutiva de Nexo Logistic Summit, Denise Llanos, destacó que la reunión de todos los actores de la cadena logística ayuda a “posicionarnos como la capital logística del centro sur de Chile. Tenemos las capacidades para seguir posicionándonos en cargas de importación y atraer a los exportadores de la zona Maule y Los Lagos”.

El desafío fue compartido por el gerente comercial de Puerto Coronel, Rodrigo Schilling. En particular, valoró la actividad porque revisar los factores que inciden en la operación portuaria y soluciones conjuntas entre actores públicos y privados. Reconoció que “son pocas las instancias que se crean en la región de esta índole. Es nuestra oportunidad para que importadores y exportadores sepan cuáles son nuestros próximos desafíos, es por esto que hemos decidido ser parte de encuentro para dar a conocer nuestros servicios a futuros clientes”.

Uno de los puntos centrales del debate fue el necesario fortalecimiento de la infraestructura vial y ferroviaria, para entregar un adecuado soporte logístico. En ese sentido, Rodrigo Schilling aseguró que “no hay que detenerse sólo en lo que pasa en los muelles”, aludiendo a la importante inversión desplegada por el terminal coronelino para incrementar su capacidad de transferencia para atender nuevos desafíos de carga.

Actualmente, Puerto Coronel se encuentra en la etapa final de su proyecto de zona extraportuaria, donde ha reforzado la infraestructura logística y de atención a transportistas.

3.**9%****PATACHE**
5.408.070 Ton**PUERTO**

Nuestro puerto está ubicado en la bahía de Patache, a 65 kilómetros al sur de la ciudad de Iquique, Lat. 20° 48'S. Patache es una bahía profunda semiprottegida con excelentes características geográficas y climáticas, por lo que es un lugar ideal para apilar, almacenar y manipular graneles, así como para cargar y descargar graneles.

Para el despacho, Terminal Marítimo Patache, cuenta con un sistema de correas transportadoras con una capacidad nominal de embarque de 3.000 toneladas por hora. Puede recibir barcos tipo Panamax y realizar embarque a un ritmo medio diario superior a 30.000 toneladas por día.

Fuente: <http://www.tmp.cl>.**CARACTERÍSTICAS**

Frente de atraque: 230 metros de eslora por 32,2 metros de manga.

D.W.T.: 70.000 toneladas.

Calado máximo: 13 metros (42,7 pies).

Calado aéreo: 21,5 metros.

Servicios: Descarga de graneles mediante grúa, tolva y correas de transferencia de graneles líquidos (ácido sulfúrico) mediante productos a estanque en tierra; Carga de graneles secos mediante correas transportadoras y brazo de carga. Manejo, acopio y almacenaje de graneles y fluidos.

Actualmente el puerto puede recibir barcos tipo Panamax o similares.

Desplazamiento máximo: 66.000,00 toneladas

Deadweight: 55.000,00 toneladas



EQUIPAMIENTO

Grúas pórtico ZPMC (Capacidad de 50 toneladas / Row 19): 2

Grúas Liebherr móviles (Capacidad de 50 toneladas / Row 17): 2

Grúas estáticas Liebherr (Capacidad de 52 toneladas): 2

Reach Stacker: 14

Tracto Camiones: 35

Empty Container Handler (ECH): 5

Chasis Porta Contenedores: 35

Básculas: 3

Conexiones Reefer: 500+

Grúas Horquilla: 70+



DESAFIOS

La directora ejecutiva de Nexo Logistic Summit, Denise Llanos, destacó que la reunión de todos los actores de la cadena logística ayuda a “posicionarnos como la capital logística del centro sur de Chile. Tenemos las capacidades para seguir posicionándonos en cargas de importación y atraer a los exportadores de la zona Maule y Los Lagos”.

El desafío fue compartido por el gerente comercial de Puerto Coronel, Rodrigo Schilling. En particular, valoró la actividad porque revisar los factores que inciden en la operación portuaria y soluciones conjuntas entre actores públicos y privados. Reconoció que “son pocas las instancias que se crean en la región de esta índole. Es nuestra oportunidad para que importadores y exportadores sepan cuáles son nuestros próximos desafíos, es por esto que hemos decidido ser parte de encuentro para dar a conocer nuestros servicios a futuros clientes”.

Uno de los puntos centrales del debate fue el necesario fortalecimiento de la infraestructura vial y ferroviaria, para entregar un adecuado soporte logístico. En ese sentido, Rodrigo Schilling aseguró que “no hay que detenerse sólo en lo que pasa en los muelles”, aludiendo a la importante inversión desplegada por el terminal coronelino para incrementar su capacidad de transferencia para atender nuevos desafíos de carga.

Actualmente, Puerto Coronel se encuentra en la etapa final de su proyecto de zona extraportuaria, donde ha reforzado la infraestructura logística y de atención a transportistas.

Detalle de Importaciones

1.

21%

SAN ANTONIO
23.044.583 Ton


PUERTO

La Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) es una empresa autónoma del Estado, creada por ley en diciembre de 1997, cuyo objeto es la administración, conservación y desarrollo de la actividad marítimo-portuaria de Puerto San Antonio. La propiedad de la empresa es 100% estatal y no participa en la propiedad de otras empresas filiales ni coligadas. Su política de financiamiento se sustenta con recursos propios. Durante el 2011, culminó una etapa relevante para Puerto San Antonio, ya que se concesionó la totalidad de la infraestructura de carga general existente. Este cierre de ciclo dio pie a una nueva era, caracterizada por la consolidación del "Sistema Portuario San Antonio".



CARACTERÍSTICAS

Al interior de Puerto San Antonio existen tres terminales :

Terminal STI

Terminal STI (sitios 1, 2, 3) San Antonio Terminal Internacional (STI) es el terminal portuario más moderno y eficiente de Sudamérica. Está ubicada en la costa oeste de Chile y opera la concesión del Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio. Cuenta con la mayor dotación de grúas Gantry del país y de la costa oeste de Sudamérica. Este equipamiento, junto con los altísimos niveles de eficiencia que logran sus operaciones, contribuyen a posicionarse como el terminal de mayores rendimientos en transferencia de contenedores en esta parte del continente.

Terminal PCE

-Terminal PCE (sitios 4, 5, 6 y 7) Puerto Central (PCE). En mayo de 2011, Puerto de Lirquén S.A. se adjudicó la concesión a 20 años del Frente de Atraque Costanera- Espigón del Puerto de San Antonio, llevada a cabo por la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA). En julio de 2011 Puerto Central S.A se constituyó como Sociedad Anónima con el objeto de construir, desarrollar, mantener, reparar y explotar el frente de atraque Costanera-Espigón del Puerto de San Antonio.

Terminal Puerto Panul

-Terminal Puerto Panul Es el mayor operador de gránulos sólidos de Puerto San Antonio. Su principal área de negocios es explotar el frente de atraque, donde se prestan los servicios de muelle, transferencia de carga y otros servicios propios e inherentes a la actividad portuaria. Su sitio tiene un calado aproximado de 38 pies y las naves graneleras son atendidas por una grúa Level Luffing, que puede descargar 700 toneladas por hora.



EQUIPAMIENTO

Operadores y usuarios

Constituyen la oferta de instalaciones, servicios operativos y administrativos portuarios, tales como:

- Concesionarios.
- Agencias de naves, que representan a las líneas navieras para todos los fines y también atienden a las naves de su línea en sus requerimientos de provisiones, combustibles e información. En el caso de los terminales concesionados desde el año 2000, los mismos concesionarios realizan esta actividad, cuya forma de operación se denomina sistema monoperado.
- Empresas de muellaje, que se ocupan integralmente de la transferencia de carga entre la nave y el puerto.
- Agentes de aduana.
- Forwarders.
- Transporte vial.
- Transporte ferroviario.
- Recintos extraportuarios.
- Proveedores de Naves
- Depots.

Organismos fiscalizadores

El rol de los siguientes organismos fiscalizadores es vital para agilizar el funcionamiento de las operaciones portuarias, que se transforma en una variable relevante para el transportista naviero.

- **Servicio Agrícola y Ganadero** se preocupa de mantener al país libre de plagas e insectos dañinos para la producción chilena y que cumple en el puerto su función fiscalizadora.

- **Policía de Investigaciones de Chile / Prefectura de Policía de Investigaciones San Antonio** verifica que los tripulantes que llegan al puerto a bordo de las naves tengan la documentación necesaria para poder ingresar al país en forma temporal, o sea mientras dura la estadía de la nave en el puerto.

- **Dirección Regional de Territorio Marítimo / Gobernación Marítima San Antonio**, velar por la seguridad al interior de los recintos portuarios, (Código ISPS) en sus aguas abrigadas y en altamar.

- **Servicio Nacional de Aduanas / Administración Aduana San Antonio** es el organismo encargado de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, de intervenir en el tráfico internacional, para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes.

- **Ministerio de Salud / Servicio de Salud Valparaíso - San Antonio** es el organismo encargado de controlar y aplicar las normas sanitarias.

- **Carabineros de Chile / Prefectura de Carabineros San Antonio** cumple un rol esencial en su control en carreteras de acceso al sistema logístico San Antonio.

EPSA, como autoridad portuaria, debe velar por el cumplimiento de las normas establecidas en la ley, por el mantenimiento de la competencia al interior y entre puertos, para que la actividad continúe su desarrollo y crecimiento en beneficio de la economía del país y de la comunidad de San Antonio.



DESAFIOS

Los desafíos del puerto de San Antonio para reducir la huella de carbono

Pilar Larraín, gerenta de Colsa, explica a Nuestro Mar que desde 2017 se ha desarrollado dicho acuerdo de producción limpia (APL), con la idea de cumplir el 100% de sus metas. Una de ellas es avanzar en la reducción de las emisiones que generan mayor impacto negativo a comunidad y entorno. En esta misma línea, se ha impulsado a las empresas a asumir planes reales de Responsabilidad Social Empresarial (RSE), que “aporten a la comunidad y sus habitantes, al territorio que nos acoge como puerto”.

Según Larraín, el APL hará “que las empresas hayan logrado medir la huella de carbono, y de ahí en adelante sea un ejercicio permanente. Cuando ya tengamos el indicador con una frecuencia relativamente importante, podremos decir qué medidas hay que seguir incorporando para disminuirla aún más”. Esta etapa de ejecución será sometida a una evaluación de auditoría externa, para luego avanzar a una fase en que se hará una evaluación de impacto. “Es un primer paso para ir avanzando en ese camino de ser un puerto verde”, agrega la gerente de Colsa.

Fuente: Entrevista realizada a la Cámara Aduanera Mayo 2019.

2.

18%

MEJILLONES
19.981.935 Ton



PUERTO

Con 25 años de operación, Puerto Mejillones es el principal puerto de transferencia para graneles sólidos y líquidos de la Región de Antofagasta, posicionado como uno de los principales socios estratégicos de la industria minera, al ser especialista en atender y transferir cargas importantes para el desarrollo de la industria en la zona.



DESAFIOS

Respecto a las proyecciones que tiene Puerto Mejillones para 2020, Mayol señaló en una publicación realizada para el portal portuario que “están marcadas por las operaciones del proyecto de embarque de concentrados de cobre. Además, este año celebraremos nuestros 25 años de vida, hito sin duda relevante para la compañía y sus distintos públicos de interés, quienes han acompañado la trayectoria del terminal desde sus inicios”. Este año “esperamos seguir creciendo, ampliando nuestra capacidad de almacenamiento, adaptando nuestro terminal a los nuevos requerimientos y necesidades que van surgiendo en nuestros clientes para ofrecerles un servicio de excelencia, seguro y amigable con el medio ambiente”, aseguró el gerente general de Puerto Mejillones.



CARACTERÍSTICAS

- Principal Puerto Granelero del Norte de Chile.
- Bahía protegida de mareas y vientos del sur.
- Más de 25 años operando, transfiriendo más de 63 millones de toneladas.
- Conectividad ferroviaria.
- Conectividad con carreteras.
- Mayor terminal de ácido sulfúrico de la región, con 220.000 toneladas de almacenamiento en 11 estanques de 20.000 toneladas cada uno.
- Despacho de ácido sulfúrico 24 horas.
- Amplias áreas de apoyo para futuros proyectos.
- Experiencia en manejo de graneles sólidos y líquidos

3.

11%

TALCAHUANO
11.772.474 Ton



PUERTO

Talcahuano Terminal Portuario S.A., es el terminal portuario más abrigado de la Región del Bio Bio, está enfocado a la atención de naves de carga general, graneles, carga proyecto, pesqueras, etc. Cuenta con altos estándares de productividad y seguridad en sus operaciones. Puerto de Talcahuano es un puerto multipropósito.

Su actividad comercial está enfocada a la atención de naves de carga general, contenedores y graneles. Se caracteriza por tener aguas abrigadas, protegidas por la Isla Quiriquina, lo que favorece las maniobras de atraque para naves mercantes y embarcaciones menores, entre las que destacan los pesqueros industriales, embarcaciones de pesca para consumo humano, remolcadores y lanchas.



CARACTERÍSTICAS

Explanadas: El Puerto de Talcahuano cuenta con 80.000 m² de explanadas, algunas se ocupan para el almacenaje de contenedores vacíos, llenos y reparación de los mismos. Otras para acopio de carga y de apoyo a las faenas del terminal.

Frente Atraque: El puerto de Talcahuano cuenta con dos sitios de atraque, el sitio 1, recientemente construido, tiene 160 metros de longitud con un delantal de 16 metros estructurado sobre pilotes y 10 metros de profundidad de agua, cuenta con 15 defensas con placas antideslizantes, 14 bitas de 80 toneladas y servicios de agua y energía. El sitio dos, solo presenta 100 metros útiles de longitud y está restringido a 7 metros de profundidad de agua, siendo utilizado exclusivamente para embarcaciones menores.

Control Acceso: El Puerto de Talcahuano cuenta con un control de acceso abierto las 24 horas todos los días del año. Para ingresar a labores operacionales, la empresa que está siendo atendida en el Terminal debe solicitar los permisos de acceso, para ingresar a las oficinas del puerto, solo se debe registrar en el acceso.

Muelle Pesquero: Muelle pesquero de 106 metros de longitud, con una profundidad de 3,5, donde se ubican 5 yomas para la atención de descargas de sardinas, anchovetas o similares. Posee suministro de agua potable y energía eléctrica. A dicha instalación se le adiciona una explanada en toda su extensión como apoyo para las faenas que requieran los clientes.



EQUIPAMIENTO

- Marca Gottwald Modelo HMK 300 E Año de construcción 2005 Hecha en Dusseldorf Alemania. Alcance max de pluma 50 mts Carga portante de 38 ton Alcance mínimo de radio 11 mts Carga portante entre 11 y 24 mts 100 ton. Equipada con gancho y spreader Bromma Eh170U.
- Talcahuano Terminal Portuario S.A tiene tres generadores con un total de 880 kVA, equipados con enchufes trifásicos, todo montado sobre flat racks transportables de 20 pies.
- Capacidad de pesaje 60 toneladas.
- Talcahuano Terminal Portuario S.A. cuenta con las siguientes grúas horquilla:
 - Grúa Horquilla 3 Toneladas.
 - Grúa Horquilla 12 Toneladas.
 - Elevador de plataforma
 - Generadores.
 - Terminal Tracto.



DESAFIOS

Una entrevista* realizada al Gerente General de Puertos de Talcahuano y vicepresidente de Puertos del Cono Sur, Rodrigo Monsalve, se refirió a los desafíos que debe afrontar la ciudad para insertarse en las rutas de cruceros internacionales y también cómo pretende consolidar los servicios de Le Ponant. El gerente general de Puertos de Talcahuano indicó que “las navieras que ya están son responsabilidad de los incumbentes, es decir, de Asmar, el terminal (Ttpsa) y la oferta turística, por lo que ellos como agentes privados deberán hacer lo necesario para mantenerla. Ese mercado ya está abierto con gran aporte de Asmar, mientras que como Mesa público-privado de cruceros nosotros debemos seguir trabajando en abrir nuevos mercados”. Respecto a las miras a futuro de la oferta de cruceros en el terminal señaló que “el concesionario (Ttpsa) debe hacer las inversiones correspondientes, claramente el volumen -de momento- no justifica la existencia de un terminal exclusivo. Pero, en mi opinión se requiere hacer la inversión necesaria para atender a los pasajeros del futuro en las mejores condiciones”, apuntó. “Hay que tener claro que, el terminal es operado por un privado, y cada vez que tiene una oportunidad de negocio debe hacer las inversiones necesarias para que ese negocio crezca para eso debemos trabajar en conjunto para generar la masa de turistas y está claro que ese es un trabajo conjunto y las inversiones se harán cuando sean rentables”, añadió.

*Conversación publicada por la revista MundoMaritimo, el 28 de octubre 2019.

¿Qué opina el mercado en este tema?

Más allá de la información disponible en relación con la infraestructura portuaria actual, hemos querido ampliar nuestro análisis en lo que a este tema se refiere. Hablar de infraestructura no es solo hablar de los puertos, también el transporte son quienes hacen el movimiento de la carga en todos sus modos: aéreo, marítimo, terrestre, mediante los cuales se trasladan insumos, materias primas y productos terminados de un punto a otro según la planificación de la demanda. Por otro lado, están los aeropuertos que permite el turismo y facilita el comercio, así como la conexión e inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas.

En este contexto, realizamos 3 entrevistas para saber su opinión frente a lo que a infraestructura se refiere. Agunsa Extraportuario, a la Asociación de Transporte Terrestre (ChileTrasporte) y el Puerto de San Antonio. Para entender mejor la lectura, cada entrevista es detallada con las preguntas realizadas a cada entrevistado.



Depocargo**Hermann Mayenberger**
Gerente General

01.

En relación con la infraestructura de Chile ¿cuál es su opinión con relación a lo que hoy tiene Chile en temas de infraestructura logística tanto para la importación como para la exportación?

En Chile se están desarrollando bien los terminales logísticos terrestres. Hay una visión más moderna y menos tradicional optimizando el uso de los recursos, automatizando procesos y controlando vía KPI. Los puertos fueron uno de los primeros que marcaron la tendencia, al licitarse hace 20 años y entrar operadores internacionales con visiones globales.

En lo que respecta a la carga aérea, el proceso sigue siendo muy básico no habiendo encontrado a la fecha una solución que la revolucione en velocidad y uso de mano de obra. Básicamente seguimos haciendo el mismo trabajo que hace decenas de años. En nuestro caso, Depocargo ha modernizado audazmente sus procesos con equipamiento de punta que entregan un alto cuidado de la carga, optimización del uso del m2 y seguridad a los trabajadores. Eso no es común en los terminales aéreos, salvo algunos pocos que tienen procesos full automatizados en los que el tipo de carga se los permite.

02.

¿En qué se basaría para decir que Chile es fuerte en infraestructura logística y en que estamos débiles? ¿Como propondríamos avanzar en los temas que estamos débiles?

La infraestructura logística quiere decir: puertos, caminos, aeropuertos, terminales terrestres y control electrónico.

Tal como lo mencioné antes, hemos crecido bastante, pero aún falta mucho, junto con una legislación moderna y una visión global que entregue soluciones globales.

En infraestructura se debe incluir las carreteras y en eso estamos mal. Dependiendo de las distancias, el transporte debiera realizarse por tren o avión, pero como las carreteras están subvencionadas ya que el pago no justifica su real costo monetario ni menos social, se utiliza este medio de transporte en largas distancias. Este desarrollo está claramente en deuda.

Depocargo

03.

Un estudio publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID): *“advirtió que la infraestructura es el “componente más rezagado” para la logística en Chile.*

¿Qué opina al respecto?

Tal como lo mencioné antes, la infraestructura debería incluir más fuertemente el desarrollo del ferrocarril. El ideal de un país como Chile es que los grandes centros de distribución estén fuera de las ciudades y que se complementen con sistemas de distribución locales utilizando la infraestructura de la ciudad durante los horarios de menos congestión, por ejemplo de noche.

La clave de la logística es contar con el menor número de manipulaciones de la carga que sea posible ya que eso implica daños y costos. Además es importante analizar la logística más allá de la forma tradicional. Por ejemplo, ¿por qué no utilizar la red del metro de noche para transportar carga a puntos logísticos de distribución menores y sacar tantos camiones por las calles de Santiago? ¿Por qué no cuestionarnos más?

Finalmente es curioso que, por ejemplo, tengamos que descargar la importación por puertos como Valparaíso y San Antonio, trasladarlos a Santiago, almacenarlos transitoriamente en Santiago, llevarnos las unidades a terminales en Valparaíso y después al puerto para su embarque. Los países desarrollados en general arman sus ciudades en torno a sus facilidades logísticas: ríos y mar. Santiago implica a Chile un alto esfuerzo logístico.

04.

Considerando los desafíos que tiene Chile en temas de infraestructura logística, ¿Cuál es su visión con respecto al camino que se debería tomar para crecer y fortalecer los canales logísticos en este tema?

Los países desarrollados saben combinar bien las diferentes formas de transportar la carga, esto es por vía aérea, terrestre y marítima. Los centros de distribución privados van creciendo y deben ser respaldados adecuadamente por las autoridades locales. Se requieren más facilidades legales y especialmente un plan global que vea a las ciudades con un plano regulador que facilite y baje el impacto ambiental que esto implica. Hoy en día no existe una planificación ni coordinación de inversionistas para el necesario beneficio social. Pensar global, actuar local. Esfuerzo logístico.

05.

Considerando la situación actual país, ¿Cómo vislumbra el futuro cercano (2020-2021) con relación a la logística y su cadena de abastecimiento?, como afectará al proveedor, distribuidor y consumidor desde el punto de vista de su negocio? y que recomendaciones haría al respecto?

EL problema actual es que Chile ha subido su nivel de riesgo. Los inversionistas se van a poner cada vez más reacios a poner su dinero o se traducirá en que a mayor riesgo exigirán mayor rentabilidad. Ambos escenarios son desfavorables ya que la cuenta finalmente la pagan los consumidores finales.

Lo que se requiere es volver a tener un país creíble y seguro, legal y físicamente.



Carlos Salazar Campos
Gerente de Desarrollo



02.

¿En qué se basaría para decir que Chile es fuerte en infraestructura logística y en que estamos débiles? ¿Como propondríamos avanzar en los temas que estamos

La velocidad media en las carreteras del país es superior a las de la región, también tenemos una tasa de accidentabilidad baja (mejorable pero baja). El precio de circular por el país también juega en contra, ya que estamos pagando las autopistas y hay concesiones que aun no terminan, respecto a eso, solo podemos esperar que al termino de la concesión las autopistas no sean re licitadas y tengan tarifas de mantenimiento.

Respecto a la deuda, está en el servicio, depende directamente de los inspectores fiscales que cada ruta concesionada tiene y que a nuestro parecer no están cumpliendo sus funciones, esto fue planteado al Ministro en nuestra ultima reunión. "La función del concesionario es mantener la ruta concesionada igual que el primer día, para que al final de la concesión esta se entregue al estado sin ningún tipo de desgaste" lo que claramente no ocurre.

01.

En relación con la infraestructura de Chile ¿cuál es su opinión con relación a lo que hoy tiene Chile en temas de infraestructura logística tanto para la importación como para la exportación?

Chiletransporte AG es un usuario intenso de las carreteras y autopistas, pese a tener un muy buen estándar el parque es grande y las carreteras en algunas ocasiones se hacen pocas. Creemos que hay mucho que mejorar respecto al servicio y mantención de las rutas. Creemos que el cuello de botella se produce en los puertos, los altos tiempos de espera y largas filas para cargar y descarga hacen poco rentable su operación. Pese a todo nuestro país cumple con creces la función de corredor para países como Argentina y Brasil.



03.

Un estudio publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID): *“advirtió que la infraestructura es el “componente más rezagado” para la logística en Chile. ¿Qué opina al respecto?*

Esa afirmación apuntaba en gran medida a la infraestructura ferroviaria y portuaria. También ese mismo estudio mencionaba los costos logísticos de nuestro país, y el estudio ve la solución del costo logístico en el tren y como dije anteriormente los costos de circular en Chile por camión son altos debido a que estamos pagando infraestructura. Por ejemplo, la ruta Talca-Chillan cumple su plazo de concesión ahora en mayo del 2020 y creemos que lo mejor es bajar la tarifa a un costo de mantención, eso haría de nuestro país más competitivo. Pero el gobierno junto al MOP se empeñan en re licitar la ruta y construir un bypass que no es necesario.

04.

Considerando los desafíos que tiene Chile en temas de infraestructura logística, ¿Cuál es su visión con respecto al camino que se debería tomar para crecer y fortalecer los canales logísticos en este tema? débiles?

La infraestructura portuaria esta al debe, es estrecha. Tal vez la solución pasa por la tecnología, que permita mejorar la gestión de los puertos, en lugar de la infraestructura.

En lo que respecta nuestra industria del transporte de carga por carretera, es necesario disminuir los costos de los peajes, esto se traduce en no re licitar las rutas. No cometer el mismo error con la autopista del sol que finalizo su concesión el año pasado y se extendió por obras que pudieron ser financiadas por el estado en lugar de una concesionaria.

05.

Considerando la situación actual país, ¿Cómo vislumbra el futuro cercano (2020-2021) con relación a la logística y su cadena de abastecimiento?, como afectará al proveedor, distribuidor y consumidor desde el punto de vista de su negocio? y que recomendaciones

Los cortes de ruta, lamentablemente, son algo con lo que tendremos que aprender a convivir. Desde ya hace un tiempo manifestaciones que tenían que ver con otros objetivos fuera de la logística como habitacionales y ambientales volcaron sus manifestaciones en las rutas.

Si esto puede traer consecuencias en la cadena de abastecimiento eso creo que depende de la autoridad. Creemos necesario que las autopistas del país puedan ser catalogadas como infraestructura crítica, esto ser un gran aporte en los próximos meses.



Carlos Mondaca
Gerente Asuntos Públicos



01.

En relación con la infraestructura de Chile ¿cuál es su opinión con relación a lo que hoy tiene Chile en temas de infraestructura logística tanto para la importación como para la exportación?

A nivel general, en la actualidad nuestro país cuenta con la infraestructura necesaria para responder de manera eficiente con las demandas del comercio exterior.

Sin embargo, creemos que se debe avanzar en nuevos proyectos de conexión y expansión a nivel portuario, vial y logístico para ser capaces como país en proyectar esa eficiencia para los próximos años, considerando aún más las proyecciones de demanda que hay.

En San Antonio, seguimos trabajando fuerte en el desarrollo de Puerto Exterior, un proyecto que permitirá aumentar considerablemente la capacidad de carga transferida. Pero sin duda que un proyecto de estas características requiere de otras iniciativas de apoyo y de logística.

02.

¿En qué se basaría para decir que Chile es fuerte en infraestructura logística y en que estamos débiles? ¿Como propondríamos avanzar en los temas que estamos débiles?

Existen varias iniciativas de proyectos a nivel portuario y logístico, ferroviarios, etc. No tenemos dudas que nuestras autoridades a nivel ministerial están encabezando y motivando dichos proyectos que harán que los distintos eslabones de la cadena logística se fortalezcan y proyecten en el tiempo.



03.

Un estudio publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID): *“advirtió que la infraestructura es el “componente más rezagado” para la logística en Chile. ¿Qué opina al respecto?*

Creemos que la logística es un componente fundamental para la construcción y operación de proyectos en distintas industrias, más aún cuando se vienen desafíos relevantes.

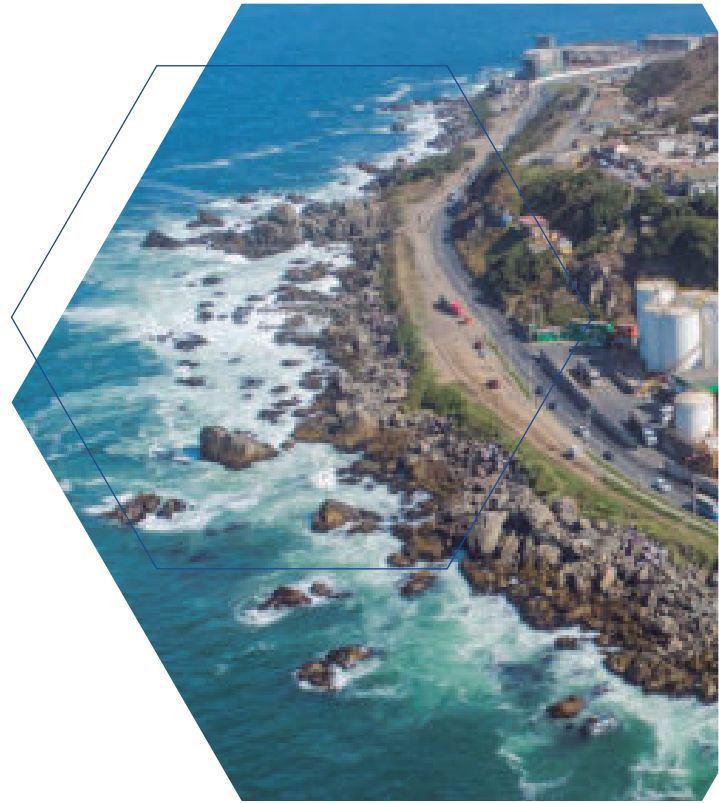
Por lo anterior es que es muy importante concretar los distintos proyectos de infraestructura y logística y que vayan de la mano.

Tal como le señalábamos, nosotros estamos desarrollando el proyecto de Puerto Exterior que apunta a ampliar nuestra capacidad de transferencia de carga. Pero sin duda que este proyecto requiere de otras iniciativas viales, ferroviarias y de zonas de apoyo logístico que deben ser impulsadas por las instancias correspondientes.

04.

Considerando los desafíos que tiene Chile en temas de infraestructura logística, ¿Cuál es su visión con respecto al camino que se debería tomar para crecer y fortalecer los canales logísticos en este tema? débiles?

Mantener una política de Estado que vaya más allá de los períodos de Gobierno y que se desarrollen iniciativas integrales que respondan efectivamente a las demandas y necesidades proyectadas. Lo anterior es clave por cuanto algunos proyectos de infraestructura requieren plazos extensos de desarrollo y construcción, por lo que deben ser planificados debidamente en forma y fondo.



05.

Considerando la situación actual país, ¿Cómo vislumbra el futuro cercano (2020-2021) con relación a la logística y su cadena de abastecimiento?, como afectará al proveedor, distribuidor y consumidor desde el punto de vista de su negocio? y que recomendaciones haría al respecto?

Es difícil hacer una proyección hoy, a lo ocurrido en Chile desde el 18 de octubre hoy se suman los efectos que generará en el mundo y en nuestro país la pandemia del Covid-19.

Todas las industrias ya se están viendo impactadas y como es una situación que aún se mantiene en desarrollo, es complejo proyectar cómo terminará el año 2020 en materia logística.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Programas vinculados a la logística



Programas vinculados a la logística



Uno de los pilares base de una logística integrada en la cadena de valor, son las políticas públicas que se fijan y que giren en torno a ésta, que ayudan con impulsar las reglas del juego y forman parte del desarrollo político y económico en este aspecto. El desarrollo de los planes de infraestructura portuaria, aérea y terrestre son fundamentales para caminar hacia una logística integrada en el país.

El ministerio de transportes, a través de la creación del “Programa de Desarrollo Logístico, que es la unidad funcional dentro del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con el mandato principal de impulsar una política coherente y de largo plazo para la mejora continua de la eficiencia en el transporte de cargas”, se han desarrollado diferentes planes, estudios, comités, datos, proyectos que buscan robustecer la cadena de suministro en su conjunto.

A continuación detallamos los últimos que se están desarrollando.

Macrozona Norte Plan Maestro Logístico

Actualmente se encuentra publicado el primer Plan Maestro Logístico, correspondiente a la Macrozona Norte (MZN), el cual conjugó en su desarrollo tanto análisis de información pública disponible como la obtenida desde los actores clave del sistema logístico macrozonal, con el fin de confeccionar de forma colaborativa una cartera de 53 iniciativas estratégicas, coherentes con los anhelos regionales y con una visión de red macrozonal de mejora continua al sistema logístico.

Guía de Buenas Prácticas Comunidades Logísticas Portuarias

Las COMUNIDADES LOGÍSTICAS PORTUARIAS (CLP) son instancias de colaboración para generar el consenso entre los actores de la cadena logística portuaria, discutir problemáticas locales y lograr el cierre de brechas.

Informe Fondo Modernización Portuaria

Es la publicación de los informes que detallan los estudios y proyectos desarrollados entre los años 2016 y 2018, y un resumen financiero de los mismos, con el fin de comunicar proactiva y transparentemente el trabajo realizado a los actores interesados del sector.



Proyecto
Red Logística Gran Escala

A contar del año 2012, tras la licitación del tercer terminal portuario de San Antonio a la empresa Puerto Central, y, en 2013, del terminal N° 2 de Valparaíso a la empresa TCVAL, el Estado de Chile, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se avoca al desarrollo en el largo plazo de una próxima generación de terminales denominados Puertos de Gran Escala (PGE), que incluyan no sólo muelles y áreas de respaldo, sino también la construcción de obras de abrigo y dragados de gran envergadura. En la actualidad no se dispone de más aguas abrigadas en la Macro-zona Central. El Estado ha encargado a las empresas portuarias de Valparaíso y San Antonio, el diseño de sus alternativas de PGE. Atendiendo a su gran aporte de capacidad, estos proyectos deberán desarrollarse en secuencia a contar de un instante entre 2026 a 2030, dependiendo de la evolución de la demanda.



Giro Limpio es un programa nacional voluntario, administrado por la Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE), que busca certificar y reconocer los esfuerzos realizados por las empresas de transporte de carga en el ámbito de la sustentabilidad y la eficiencia energética.

Además, el programa Giro Limpio certifica a las empresas generadoras de carga que prefieran a los transportistas certificados Giro Limpio, contribuyendo así a reducir el consumo energético y las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y de otros contaminantes locales que afectan la salud de las personas, disminuyendo el impacto ambiental de las diversas cadenas de valor en nuestro país.



Proyecto
**Comunidad Logística
Aeroportaria AMB**

Como es de su conocimiento, los desafíos que imprime tanto la logística de comercio exterior, como de transporte doméstico, son particularmente complejos. Esto es fiel reflejo, cuando menos, de la pluralidad de actores que se involucran en distintos procesos de la cadena, asociados a diferentes tipos de mercancía, desde cualquier origen a cualquier destino. En este sentido y dada la importancia de potenciar constantemente la competitividad de nuestro país, es de todo el interés del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) facilitar la coordinación entre actores relevantes de la cadena logística de carga y contribuir desde nuestras atribuciones al desarrollo oportuno y eficiente de la industria aeroportuaria, en principio, con los actores relacionados al Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB).

TEMAS DE INTERÉS



**Gobiernos Corporativos
Transformación Digital**

Gobiernos Corporativos Cada día más presente



Cuando nos referimos al concepto de gobierno corporativo se vienen a nuestra cabeza diferentes acepciones a este término, que hemos escuchado, que hemos leído, o que hemos participado en ello. Para poder comprender lo que a este concepto se refiere, detallaremos algunos conceptos y estructura que se deben considerar.

*El **gobierno corporativo** es el conjunto de normas, principios y procedimientos que regulan la estructura y el funcionamiento de **los órganos de gobierno** de una empresa. En concreto, establece las relaciones entre **la junta directiva, el consejo de administración, los accionistas** y el resto de partes interesadas, y estipula las reglas por las que se rige el proceso de toma de decisiones sobre la compañía para la generación de valor (Deloitte).*

El concepto apareció hace algunas décadas en los países más desarrollados del oeste de Europa, en Canadá, los Estados Unidos y Australia, como consecuencia de la necesidad que tenían los accionistas minoritarios de una empresa de conocer el estado que guardaba su inversión; esto es, querían saber qué se estaba haciendo con su dinero y cuáles eran las expectativas futuras. Esto hizo que los accionistas mayoritarios de un negocio y sus administradores, iniciaran un proceso de apertura de la información, al mismo tiempo de profesionalización y transparencia en el manejo del mismo.

En el mundo, el mercado de valores, los fondos de pensiones, sociedades mutualistas, compañías de seguros, sociedades de capital de riesgo y otros similares, forman parte importante del sistema financiero y las necesidades de información sobre su inversión han sido definitivas en la incorporación a las empresas de las llamadas mejores prácticas corporativas.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), emitió en mayo de 1999 y revisó en 2004 sus "Principios de Gobierno Corporativo" en los que se encuentran las ideas básicas que dan forma al concepto que es utilizado por los países miembros y algunos otros en proceso de serlo.

Los principios de la OCDE contemplan que el marco de GC debe:

- Proteger los derechos de accionistas.
- Asegurar el tratamiento equitativo para todos los accionistas, incluyendo a los minoritarios y a los extranjeros.
- Todos los accionistas deben tener la oportunidad de obtener una efectiva reparación de los daños por la violación de sus derechos.
- Reconocer los derechos de terceras partes interesadas y promover una cooperación activa entre ellas y las sociedades en la creación de riqueza, generación de empleos y logro de empresas financieras sustentables.
- Asegurar que haya una revelación adecuada y a tiempo de todos los asuntos relevantes de la empresa, incluyendo la situación financiera, su desempeño, la tenencia accionaria y su administración.
- Asegurar la guía estratégica de la compañía, el monitoreo efectivo del equipo de dirección por el consejo de administración y las responsabilidades del Consejo de Administración con sus accionistas.

Hoy en día es tan importante el Gobierno Corporativo como un desempeño financiero eficiente. Se dice que alrededor del 80% de los inversores pagarían más por una compañía con un buen GC; ya que este elemento le brinda una mayor seguridad a su inversión asegurando sanas prácticas corporativas. Cuanto mayor sea la transparencia y más información exista, mayor será la confianza de los inversores en el mercado. Por lo anterior el GC lejos de ser una moda, considerándose un concepto necesario para la sostenibilidad y crecimiento de las empresas.

NORMAS QUE RIGEN A UN GOBIERNO CORPORATIVO EN CHILE

Ley 20.393 (noviembre de 2009), sobre Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas por la comisión de delitos de lavado de activos, financiamiento del terrorismo y de cohecho (modificada el 05 de julio de 2016). El régimen que la ley establece promueve que las empresas implementen un modelo de prevención de esta clase de delitos, además de la presencia de un oficial de cumplimiento (compliance officer) que permite a las compañías eximirse de responsabilidad en caso de que alguno de sus empleados incurra en alguno de estos tipos penales.

Ley 20.382, sobre gobiernos corporativos, y las Normas de Carácter General (NCG) N° 385 y 386 dictadas por la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS) en el año 2015. La primera, que deroga la NCG N° 341, impone a las sociedades anónimas abiertas el deber de remitir a la SVS la información respecto de sus prácticas de gobierno corporativo.

En términos generales, la finalidad de estas normas es fortalecer el estándar de los gobiernos corporativos en miras a otorgar una mayor visibilidad e integración de las compañías en el mercado nacional e internacional, promover stakeholders más involucrados y mejorar la protección de los accionistas minoritarios. Se trata de una labor que debe realizar predominantemente el directorio, de allí la enorme relevancia que tiene la toma de decisiones de este órgano en la empresa. La importancia de las reglas de gobierno corporativo, la autorregulación y el compliance empresarial adquieren día a día una mayor importancia en el mercado, razón por la cual no deja de llamar la atención que en Chile su proceso de implementación aún sea muy exiguo. Así lo muestra un reciente estudio de PwC (2016) sobre la implementación de la NCG 385 que da cuenta que, en promedio, el 60% de las sociedades anónimas abiertas chilenas declaró no haber incorporado las buenas prácticas en sus procesos de gestión y control de riesgos.

En síntesis, entre las reglas de buen gobierno corporativo, los instrumentos de autorregulación y el compliance, existe una estrecha relación que no solo busca la eficiencia de la organización, sino que además incrementar su prestigio y competitividad, junto con acceder a mayores fuentes de financiamiento.



Transformación Digital

Un cambio que no para de cambiar

Cuando hablamos de transformación digital en la logística, los expertos señalan a la nueva revolución de la cadena de suministro (y que está cambiando) **la logística 4.0**, un nuevo paradigma que apuesta por la digitalización absoluta de los procesos ante la consolidación de la industria 4.0, nacida de la cuarta revolución industrial.

Hemos desarrollado en nuestras 3 últimas publicaciones los conceptos que se están desarrollando en este aspecto, como son el blockchain, IoT (internet de las cosas), Big Data, Ciberseguridad, entre otros aspectos, que cada día avanza y cambia en los procesos logísticos. Dentro del concepto de la logística 4.0 se evidencian diferentes retos a desarrollar en este tema. Mecalux, empresa global proveedora de la logística, detalla 5 retos a considerar.

5 retos de la logística 4.0

Sin embargo, y a pesar de que la logística 4.0 es ya una realidad en muchos puntos de la cadena de distribución, el futuro plantea una serie de retos que será preciso resolver para que la digitalización llegue a todos los ámbitos del almacenamiento y el reparto de productos. Se resumen en estos cinco:

1. Reducir los tiempos de respuesta con producciones más limitadas

El sector retail tiende cada vez más a trabajar con producciones cortas, con una altísima rotación de referencias en los establecimientos y tiendas online. Se impone la necesidad de manejar partidas más reducidas y de rebajar el tiempo de respuesta en la entrega de los pedidos. La clave reside en ganar flexibilidad, consiguiendo un producto más adaptado a las exigencias del consumidor, sin perder la eficiencia propia de la organización del trabajo en cadena o de la gestión de grandes volúmenes.

2. Apostar por la logística inteligente

Integrar la logística inteligente en el día a día de la industria pasa por sacar partido a todas las posibilidades tecnológicas disponibles en el mercado. Un ejemplo es el software de gestión de almacenes Easy WMS, que facilita la automatización de los procesos del almacén.

3. Favorecer una omnicanalidad real

A día de hoy, la multicanalidad ha penetrado en todas las capas de la atención al cliente. Sin embargo, aún se da la circunstancia de que la información que llega por cada canal se aborda de manera diferenciada, lo que produce una discordancia en el tratamiento de las órdenes recibidas. Adaptar el almacén a una concepción omnicanal de la logística pone fin a estos desajustes, unificando el flujo de gestión de las mercancías y acelerando la preparación de los pedidos.

4. Anticiparse a las necesidades del cliente

La incorporación del big data al mundo de la logística hace posible predecir las necesidades del cliente y, en consecuencia, anticiparse a ellas con acciones de abastecimiento ligadas a previsiones muy fiables de la demanda. Las nuevas herramientas de analítica desarrolladas en el entorno de la logística 4.0 cruzan datos relativos al histórico de ventas, los pronósticos meteorológicos, la actualidad local e, incluso, las conversaciones en redes sociales, para obtener una aproximación muy cercana del escenario que se avecina.

5. Controlar la trazabilidad de todo el proceso

Ganar eficiencia en la logística implica controlar la trazabilidad de cada producto de un extremo a otro de la cadena de distribución. Por ejemplo, aquí cobran gran importancia las etiquetas RFID, que ayudan a monitorizar a distancia la posición de los objetos, pero también los sistemas informáticos en que se integran y su estandarización a lo largo y ancho de la cadena de suministro.

Estudios que hablan de la transformación digital en la logística

La digitalización de todos los sectores de una compañía es una tendencia que se prolongará en el futuro y que poco a poco está penetrando en los principales sectores económicos, aunque a un ritmo desigual.



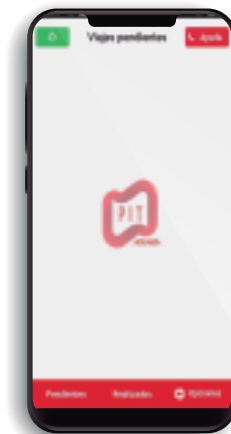
De acuerdo con un estudio de McKinsey* las empresas están priorizando el uso de las nuevas tecnologías en su estrategia de marketing (49% están en ello) y en sus productos y servicios (21%). Tan solo el 2% de los encuestados reconoce estar poniendo en marcha iniciativas de transformación digital en la supply chain.

Según una encuesta de Forbes Insights (*LOGISTICS, SUPPLY CHAIN AND TRANSPORTATION 2023: CHANGE AT BREAKNECK SPEED*), el 65% de los responsables de logística son conscientes de que necesitan renovar su modelo de negocio si quieren sobrevivir en la era digital.

Otro estudio según la encuesta *Deloitte Industry 4.0 investment* (La paradoja de la Industria 4.0: Superar las desconexiones en el camino hacia la transformación digital), el motor que está impulsando la transformación digital en la mitad de las empresas es la **mejora de la productividad**, seguida muy de cerca de la presión de la competencia y de las exigencias de los clientes.

UN CASO REAL

Buscando un ejemplo real de transformación digital entre nuestros socios, encontramos un desarrollo que se basa en la utilización de una aplicación móvil. A continuación detallamos una entrevista que realizamos a Agunsa.





Fernando Lagos

Gerente de Transporte de Contenedores

Rodrigo Jiménez

Gerente Corporativo de Proyectos y Transformación Digital

01.

En materia de transformación digital, ¿Qué procesos de negocio ha transformado utilizando la tecnología y la digitalización? (Software, blockchain, APP´s, digitalización de documentos, etc.)

Efectuamos la transformación del proceso de operación del transporte terrestre de contenedores, desde un sistema análogo (incluyendo emails, archivos Excels, el uso del celular y softwares de monitoreo de GPS) a un sistema tecnológico de operación montada sobre una plataforma tecnológica que bautizamos como "PIT" (Plataforma integrada de Transporte) la cual incluye una APP que posibilita la interacción con nuestros proveedores (transportistas), digitalizando documentos, mejorando la calidad de información y el monitoreo de los servicios.

02.

Si ha implementado, nos podría indicar lo siguiente:

a. ¿Cómo nace esta idea?

Esta idea nació como idea de ejecutivos de AGUNSA. Pensando en la idea de UBER Freight, Convoy, Coyote y otras aplicaciones que están hoy en el mercado para camiones.

b. ¿Qué soluciona en el mercado y que procesos se transforman tecnológicamente entre lo que se hacía y lo que hará?

Soluciona la brecha entre la oferta y la demanda, democratizando la oferta existente en el mercado, haciendo posible que muchos proveedores tengan acceso a nuestra oferta de servicios de transporte terrestre, implicando un incremento sustancial de sus servicios por realizar y disminuyendo sus ineficiencias de tiempos de espera y costos (más viajes redondos "ida y vuelta con contenedor lleno o vacío", menos viajes sin carga). Lo anterior, siempre y cuando estén bien evaluados en el "ranking de proveedores"; indicador que se obtiene a partir de la evaluación continua del "performance" del proveedor en la realización de sus servicios.

En cuanto a nuestros clientes, estos obtendrán, un mejor estándar de servicio (incluyendo seguridad, seguimiento y cumplimiento) ofrecido por empresas de transporte de distintos tamaños; a la vez implica la automatización de sus procesos a través de la opción de reservas y cotizaciones “On Line”(*), como también la visibilidad de sus operaciones por intermedio de “Tracking Link”(*) de los servicios.

Nota (*): que lanzaremos próximamente.

c. ¿Qué necesidad cubre y que cambios se realizan a través de la digitalización del proceso nuevo que crearon?

Permite dar acceso inmediato a una gran cantidad de servicios de transporte a toda la red de proveedores (que estén disponibles). Desde el punto de vista del cliente, la plataforma tecnológica, permite el disponer de una cantidad infinita de oferta de transporte para la realización de sus servicios. Actualmente este, es un tema complicado y restrictivo de coordinar para los clientes.

d. ¿Cómo ha enfrentado su empresa la gestión del cambio en relación con los recursos humanos y la adopción de esta tecnología?

Desde un principio se sabía que este iba a ser un problema, ya que un proyecto de esta envergadura es un cambio radical presume una alta probabilidad de fracaso. La gestión del cambio en primera instancia implicó una alta rotación de empleados y ejecutivos que no se alinearon a la visión del cambio. Luego de este episodio, se reclutó un equipo de líderes, que creyeron en el proyecto además de tener un gran compromiso con la empresa. La gestión del cambio ya había comenzado con la realización del diagnóstico de la brecha, luego determinando el diseño del tipo de cambio; solo faltaba la implementación, la cuál debía ser a nivel de sistemas y de alta velocidad. Para ello se tomaron acciones como establecer el sentido de urgencia en los equipos; se alinearon todos los esfuerzos; se creó y comunicó la visión; se entregó a los líderes y a personas puntuales la facultad de proponer ideas e instaurarlas para poder trabajar hacia la visión; se planificó para crear triunfos de corto plazo; luego se consolidaron los progresos para seguir produciendo más cambios, siempre obviamente pensando en las personas, con incentivos y haciendo visible lo realizado por todos. La clave en definitiva, ha sido la comunicación, el liderazgo y el sentido de urgencia dentro de los equipos y entre los equipos. Obviamente en todo momento lo fundamental ha sido el continuo apoyo del Directorio y Gerencia General de la empresa.

e. ¿Cuáles son los principales desafíos en la implementación y despliegue de este nuevo proceso?

El principal desafío sin duda ha sido cambiar la forma de comunicarnos con nuestros proveedores o socios, los “transportistas”, a través de la APP. Realmente, ha sido un gran desafío volver a la APP PIT una aplicación simple, fácil de entender, adecuándose al dispositivo (en este caso celular) que ellos utilizan, permitiendo su eficiente operatividad.

f. ¿Qué proyecciones tiene esta aplicación con relación al negocio, al mercado nacional y a otros mercados?

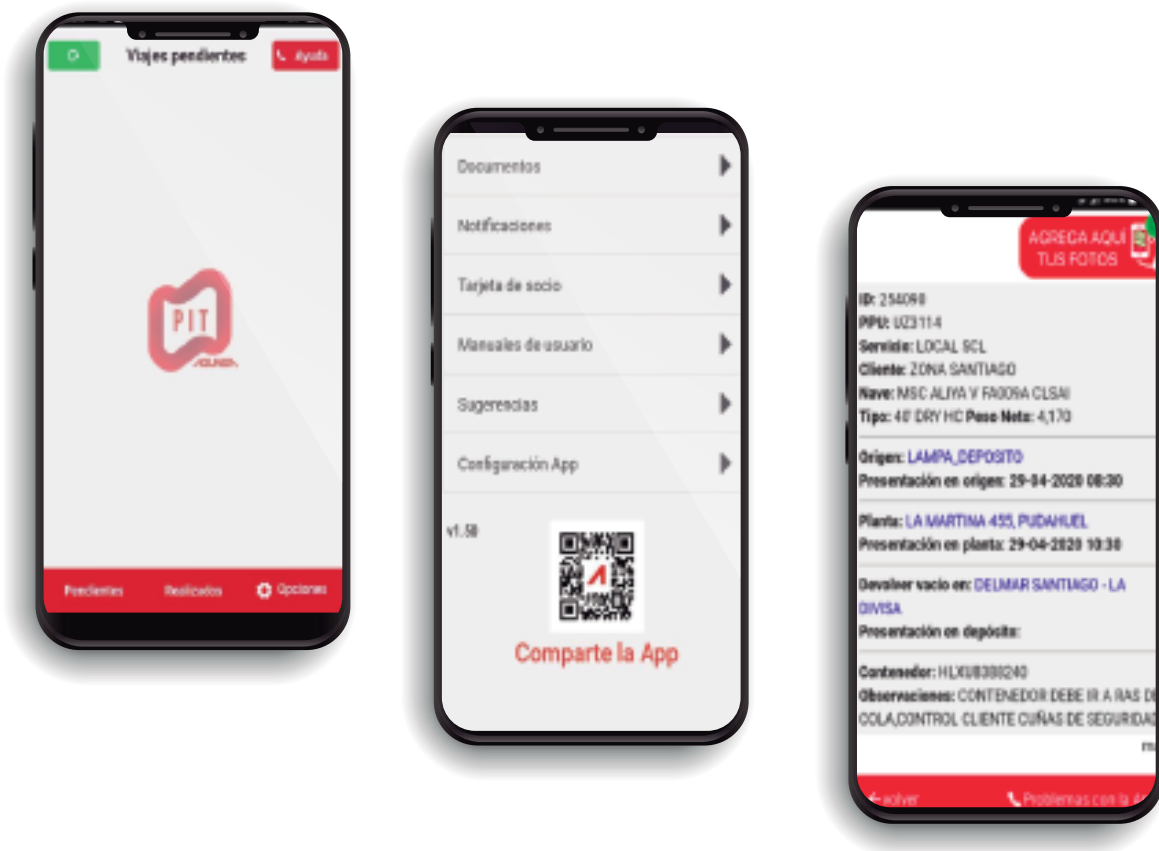
Esta aplicación fue pensada para que sea escalable, ya que considera muchos procesos que se han automatizado. Considerando que hoy en día el contexto nacional presenta un estallido social y el covid-19, es difícil definir números; pero visualizamos un crecimiento de al menos 2 dígitos cada año por los próximos 5 años (en Chile) e implementar este sistema en un mediano plazo a la red de AGUNSA en LATAM y España.





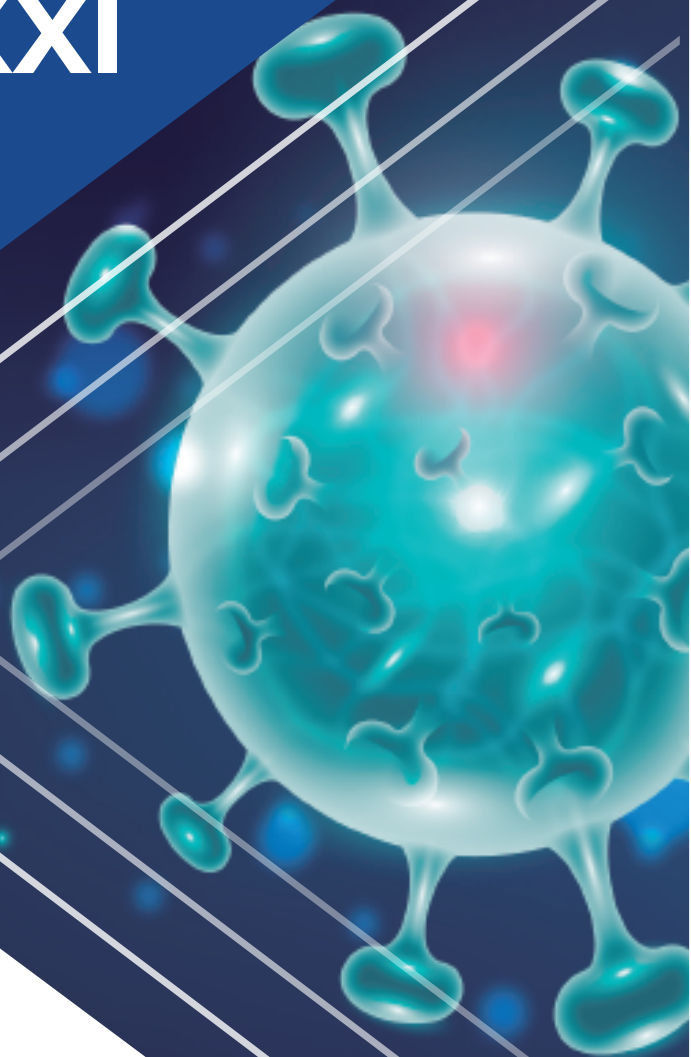
03.

Nos puede compartir imágenes, documentos, etc., que nos ayuden a visualizar y explicar lo que nos detalla.



*Imágenes reales de la aplicación existente.

COVID-19, UNA PANDEMIA EN EL SIGLO XXI



**Medidas para enfrentar esta pandemia
en lo económico, laboral y social**

Medidas para enfrentar esta pandemia en lo económico, laboral y social

Antes de cerrar la publicación de este estudio en Marzo del 2020, se inició la llegada de este virus a Chile. A dos meses de su llegada a Chile, hemos visto como ha impactado de manera global y rápidamente a todos, a las empresas, a las personas, al comercio, a todos los ecosistemas que podemos nombrar, lo que también en otra cara de esta situación, hemos visto a la cadena logística como protagonista para el transporte de bienes de primera necesidad.

Como asociación hemos estado presente desde el primer momento, apoyando a nuestros socios en la búsqueda de soluciones que destraben los procesos que desarrollan, activando toda nuestra red pública y probada para despejar las barreras que se pusieron en el camino y el canal de comunicación formal entre las autoridades y nuestros socios, lo que nos ha permitido ser un actor principal en esta situación, que sabemos que será por todo este año 2020.

Económico

La pandemia del coronavirus provocará un crecimiento económico negativo en América Latina y el Caribe del 4,6 por ciento este año, con una caída del 3,3 por ciento en Chile, según las previsiones del Banco Mundial. Se prevé que el Producto Interno Bruto de la región de América Latina y el Caribe (excluyendo Venezuela) caiga un 4,6 por ciento en 2020. Para 2021 se espera un retorno del crecimiento de 2,6 por ciento. La actividad económica también caerá, aunque en menor medida, en Colombia, un 2 por ciento; en Bolivia, -3,4 por ciento; en Perú, -4,7 por ciento; y en Chile, -3,3 por ciento, según las proyecciones del BM.



La pandemia del coronavirus está provocando un gran shock de oferta" por lo que "se prevé que la demanda de China y los países del G7 decaiga abruptamente, impactando a los países exportadores de materias primas en América del Sur y a los países exportadores de servicios y bienes industriales en América Central y el Caribe.

La economía chilena se encuentra tocada desde el pasado octubre, cuando estalló la ola de protestas más graves desde el fin de la dictadura de Augusto Pinochet (1973-1990), con una treintena de muertos, miles de heridos y episodios de violencia extrema con saqueos, incendios y destrucción de mobiliario público. El PIB apenas creció un 1,1 por ciento en 2019, lejos del 2,5 por ciento pronosticado antes del estallido social y del 4 por ciento de 2018. El 2019 fue por tanto el de peor desempeño económico en una década, luego del 2009, cuando Chile se vio afectado por la Gran Recesión. El Banco Central, anunció una histórica bajada de la tasa de interés referencial al 0,5 por ciento, pronostica que el PIB chileno se contraerá hasta un 2,5 por ciento este año por el coronavirus.

De acuerdo a lo publicado por el Banco Central de Chile este 04 de mayo, el IMACEC minero creció 0,8%, mientras que el IMACEC no minero cayó 4,0%. Este último se vio afectado por las medidas adoptadas para mitigar la propagación del COVID-19. En este contexto, las actividades más afectadas fueron los servicios y el comercio. En los servicios, destacaron las caídas de educación, transporte y restaurantes y hoteles. En términos desestacionalizados, y con respecto al mes anterior, el IMACEC minero y el no minero disminuyeron 1,6% y 6,1%, respectivamente.

Hoy no hay pronósticos sobre la economía Chilena ni tampoco sobre las más importantes economías del mundo, el foco está centrado en cubrir las necesidades básicas de las personas y la subsistencia de los centros de salud hasta lo que dure esta pandemia.

Social

La pandemia del nuevo coronavirus llevó al desempleo en Chile en el primer trimestre de 2020 hasta el 8,2 %, la mayor cifra en una década, según informó el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) el 30 de abril. Los datos incluyen solo la mitad del golpe fuerte provocado por la pandemia (18 de Marzo) por lo que se espera que el índice del desempleo crezca con una cifra que ningún experto es capaz de indicar.

Una encuesta publicada a finales de marzo sobre “Expectativas económicas en el contexto del COVID-19” realizada por PWC y Cadem, el 54% de los directores y ejecutivos cree que disminuirá la cantidad de trabajadores en su compañía durante los próximos seis meses.



DISTANCIAMIENTO SOCIAL

Mantener una distancia social de al menos un metro y medio ha sido una conducta asimilada ya por gran parte de la población. Junto con el lavado de manos, es una de las principales recomendaciones compartidas por las autoridades para intentar frenar el crecimiento de la pandemia. El tamaño diminuto de este virus, en el orden de las milésimas de un milímetro (de unos cuantos micrones en promedio), haría que uno de los mayores peligros del SARS-CoV-2 sea su capacidad de permanecer suspendido en el aire hasta por más de tres horas, particularmente en espacios cerrados y con poca ventilación. Las micropartículas de saliva que uno expulsa son el principal vehículo de propagación del SARS-CoV-2, el cual es transportado por gotas de distintos tamaños que expulsamos al estornudar, toser e incluso hablar. Estas partículas microscópicas, que llevan cargas bacterianas y virales, se pueden expandir incluso a más de seis metros. Mientras más fina la gota, más lejos puede llegar, entonces, no solamente el que está a menos de un metro y medio se puede contagiar, también pueden ser afectados aquellos que estén a cuatro, cinco o seis metros en un recinto cerrado.

La norma generalizada de distanciamiento social de al menos un metro y medio, señala, es pertinente sobre todo en espacios abiertos, debido a que “cuando uno está al aire libre hay una mayor fluidez de las masas de aire, y -por lo tanto- disminuye la concentración de partículas virales en el ambiente. Esto hace que la probabilidad de que uno pueda resultar contagiado sea mucho menor. Pero en espacios cerrados la distancia social no es garantía para prevenir el contagio.

USO OBLIGATORIO DE MASCARILLAS

La primera recomendación sobre mascarillas tiene que ver con el uso que sí o sí deben hacer de ellas aquellas personas diagnosticadas con COVID-19 o que puedan presentar síntomas para evitar que propaguen el virus a otros. En caso de su uso para evitar contraer la enfermedad, lo ideal es el uso de mascarillas N95 o las de uso quirúrgico que son desechables, que impiden el paso de partículas de tamaño micrométrico.

La calidad de la mascarilla, depende del tamaño del poro del tejido, que es lo que permitirá o no el traspaso de partículas. Por esta razón, en caso de no contar con mascarillas n95 o quirúrgicas, recomiendan que la elaboración de mascarillas caseras con materiales como camisetas, toallas u otros sugeridos sea con la mayor cantidad de capas posible. Mientras más porosa la fibra, deben hacerse más capas para aumentar la probabilidad de que la mascarilla pueda retener o filtrar las partículas respirables.

La protección con mascarillas y lentes, resulta fundamental además para quienes están sujetos a una mayor frecuencia de contacto con personas, como son el personal sanitario, las Fuerzas Armadas y Carabineros y el comercio que mantiene su actividad. He visto que muchos de ellos no están con protección en los ojos, entonces la probabilidad de que terminen contagiándose es muy alta. Por eso, que además de las mascarillas es importante que puedan usar antiparras o incluso lentes de sol u ópticos para protegerse del contacto directo con la saliva y el vaho de otras personas.

Laboral

Esta pandemia de coronavirus ha causado estragos en los mercados laborales de todo el mundo, por lo cual organismos como las Naciones Unidas y la OIT piden que los países hagan frente a esta pandemia desde la solidaridad, la economía y apoyar los medios de vida.

COVID-19 ha alterado la vida de miles de millones de personas y ha puesto en peligro la economía mundial. El Fondo Monetario Internacional (FMI) ha anunciado una recesión global, y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) pronostica que para el segundo trimestre de 2020 se habrán perdido a nivel mundial un número de horas de trabajo equivalentes a las de 195 millones de trabajadores a tiempo completo. Y para finales de año, se habrán perdido salarios por valor de 3,4 billones de dólares. Los confinamientos, totales o parciales, afectan a casi 2700 millones de trabajadores, lo que representa alrededor del 81 por ciento de la población activa mundial (ONU).

EL IMPACTO EN CHILE

Al momento de la publicación de este análisis, no contamos con la cifra actual del desempleo desde que se tomaron las medidas de cierre de todas las actividades que reuniera personas en espacios cerrados. Dentro de las medidas que ha implementado el gobierno detallamos la de impacto laboral.

a. Ley “Covid-19” de protección a los ingresos laborales. Se garantizará el pago de ingresos de quienes por motivos de la emergencia deban permanecer en su hogar sin posibilidad de realizar las labores a distancia (teletrabajo). Esta garantía se permitirá cuando: (a) exista acuerdo mutuo con su empleador; (b) haya un mandato de la autoridad sanitaria. Cumplidas estas condiciones el trabajador pasará a recibir ingresos desde el seguro de cesantía, de acuerdo a las reglas de uso vigente, pero manteniendo el vínculo laboral y todos sus derechos laborales, por lo que el empleador seguirá pagando sus cotizaciones. Para que esto sea posible, se inyectarán hasta \$2.000 millones de dólares en el Fondo de Cesantía Solidario.

b. Ley de Protección del Empleo. Ley 21.227. Protección al empleo que permite la reducción de la jornada laboral, compensando la disminución de la remuneración con recursos del Fondo de Cesantía Solidario.

Estudio publicado el 8 de mayo de 2020 detalla la tasa de utilización de las leyes aprobadas:

Número total de empresas con solicitudes ingresadas, por tamaño de empresa

Al 8 de mayo de 2020

Tamaño de empresa*	Acto de autoridad COVID 19	Pacto suspensión contrato COVID 19	Total COVID 19 **	Total (%)
Entre 1 y 5 trabajadores	13.102	37.582	49.907	62,0
Entre 6 y 10 trabajadores	3.826	7.805	11.260	14,0
Entre 11 y 49 trabajadores	5.353	8.654	13.243	16,5
Entre 50 y 199 trabajadores	1.295	1.847	2.795	3,5
200 ó más trabajadores	545	766	1.062	1,3
Sin información	647	1.643	2.231	2,8
Total de empresas	24.768	58.297	80.498	100

*Se refiere al número promedio de trabajadores que cotizaron por empleador durante el año 2019.

**El valor no corresponde a la suma por modalidad (acto de autoridad y pacto suspensión) pues hay empleadores que tienen trabajadores con contratos suspendidos en ambas modalidades.

Fuente: Ficha Estadística Semanal Ley de Protección al Empleo y Ley del Seguro de Cesantía N°2, al 8 de mayo 2020.

Número total de trabajadores con solicitudes ingresadas*, según estado de la solicitud

Al 8 de mayo de 2020

	Acto de autoridad COVID 19	Pacto suspensión COVID 19	Total COVID 19
Trabajadores con solicitudes aprobadas (N°)	199.148	260.211	459.155
Trabajadores con solicitudes en trámite (N°)	4.578	3.496	8.059
Trabajadores con solicitudes rechazadas (N°)	39.701	47.643	85.337
Rechazo administrativo (%)	67,3	75,1	71,4
No cumple requisitos (%)	32,7	24,9	28,6
Total de solicitudes (N°)	243.427	311.350	552.551

*Si un trabajador registra dos solicitudes de distinta modalidad (acto de autoridad y pacto de suspensión), se contabiliza una vez en cada modalidad, pero solo se contabiliza una vez en el total, por lo que la columna total no necesariamente corresponde a la suma de las columnas de tipo de beneficio.

Fuente: Ficha Estadística Semanal Ley de Protección al Empleo y Ley del Seguro de Cesantía N°2, al 8 de mayo 2020.

Número de trabajadores con solicitudes aprobadas según actividad económica

Al 8 de mayo de 2020

Actividad Económica	Acto de autoridad COVID 19	Pacto suspensión contrato COVID 19	Total COVID 19	Total (%)
Transporte y almacenamiento	3.991	21.319	25.310	5,5

Fuente: Ficha Estadística Semanal Ley de Protección al Empleo y Ley del Seguro de Cesantía N°2, al 8 de mayo 2020.

Medidas Aprobadas

A continuación detallamos las medidas que hoy las empresas y las personas pueden recurrir.

01 Reforzar el presupuesto del sistema de salud

El Presupuesto de Salud Pública será suplementado con el 2% constitucional para atender los gastos que se deriven de la emergencia sanitaria. Este esfuerzo se suma al fondo especial anunciado el fin de semana pasado.

02 Proteger los ingresos de las familias chilenas

Se impulsará una batería de medidas con el único objetivo de proteger los ingresos laborales de las familias chilenas:

- a.** Ley "Covid-19" de protección a los ingresos laborales. Se garantizará el pago de ingresos de quienes por motivos de la emergencia deban permanecer en su hogar sin posibilidad de realizar las labores a distancia (teletrabajo). Esta garantía se permitirá cuando: (a) exista acuerdo mutuo con su empleador; (b) haya un mandato de la autoridad sanitaria. Cumplidas estas condiciones el trabajador pasará a recibir ingresos desde el seguro de cesantía, de acuerdo a las reglas de uso vigente, pero manteniendo el vínculo laboral y todos sus derechos laborales, por lo que el empleador seguirá pagando sus cotizaciones. Para que esto sea posible, se inyectarán hasta \$2.000 millones de dólares en el Fondo de Cesantía Solidario.
- b.** Ley de Protección del Empleo. Se pondrá discusión inmediata al PDL de protección al empleo que permite la reducción de la jornada laboral, compensando la disminución de la remuneración con recursos del Fondo de Cesantía Solidario.
- c.** Bono Covid-19. Se impulsará un bono equivalente al bono de Subsidio Único Familiar (SUF), el cual beneficiará a 2 millones de personas sin trabajo formal. Este esfuerzo considera recursos por US\$ 130 millones de dólares.
- d.** Fondo Solidario para enfrentar la crisis. Creación de un Fondo Solidario de US\$ 100 millones de dólares destinado a atender emergencias sociales derivadas de las caídas de ventas.

03 Proteger los puestos de trabajo y a las empresas que los generan

Medidas tributarias

- a.** Suspensión de los pagos provisionales mensuales (PPM) del impuesto a la renta de empresas por los próximos 3 meses. Esta medida permitirá que a 700 mil empresas disponer de más recursos en su flujo de caja. Esto significa comprometer recursos por hasta US\$ 2.400 millones de dólares en los próximos 3 meses.
- b.** Postergación del pago del IVA de los próximos 3 meses para todas las empresas con ventas menores a UF 350.000, posibilitando su pago en 12 cuotas mensuales a tasa de interés real 0%. Esto permitirá inyectar liquidez por hasta US\$1.500 millones de dólares a 240.000 empresas durante el segundo trimestre.

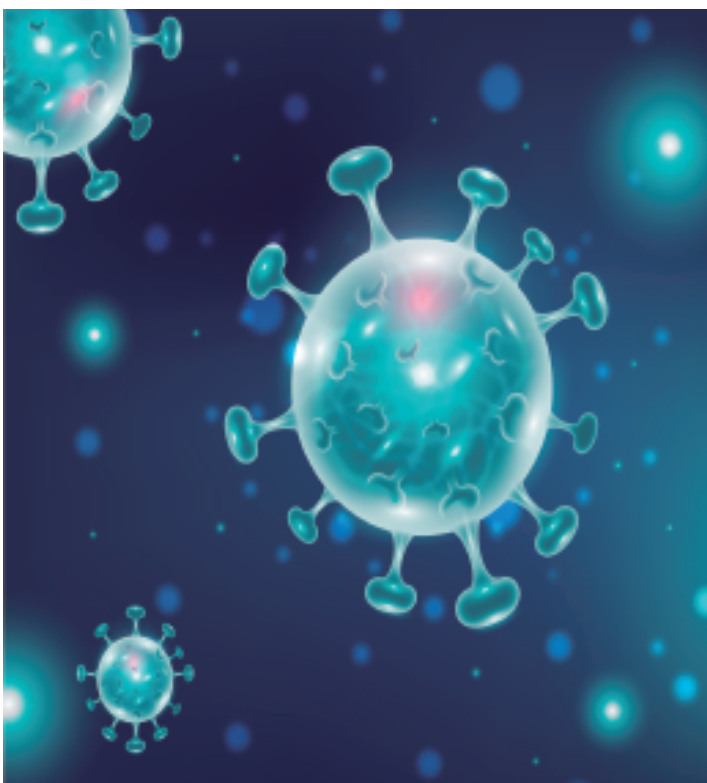


- c.** Postergación hasta julio de 2020 del pago de impuesto a la renta de las Pymes de acuerdo a lo que declaren en la operación renta de abril próximo. Esto les significará liberación de recursos en caja por US\$ 600 millones de dólares a 140.000 Pymes.
- d.** Postergación pago de contribuciones de abril para empresas con ventas inferiores a 350.000 UF y para personas con propiedades con avalúo fiscal inferior a \$133 millones. Se permite el pago de esta cuota en cualquier momento del año aplicándose una tasa de interés real 0%. Esto involucra movilizar recursos por US\$ 670 millones de dólares. El fisco compensará los menores ingresos municipales transitorios.
- e.** Reducción transitoria del impuesto timbre y estampillas a 0% para todas las operaciones de crédito durante los próximos 6 meses. Esto reducirá el costo de financiamiento para familias y empresas. Esta medida tiene un costo fiscal de hasta US\$ 420 millones de dólares.
- f.** Medidas de alivio para el tratamiento de deudas tributarias con la Tesorería General de la República focalizadas en las Pymes y personas de menores ingresos: i) flexibilidad para celebrar convenios de pago de deuda tributarias con Tesorería General de la República, sin intereses, ni multas; ii) suspensión temporal de acciones de cobranza judicial y de remates por deudas tributarias.
- g.** Todos los gastos de las empresas asociados a enfrentar la contingencia sanitaria serán aceptados como gasto tributario.

Otras medidas de liquidez para las Pymes:

- a.** Aceleración de pagos a proveedores del Estado: a principios de abril se pagarán al contado todas las facturas emitidas al Estado y pendientes de pago, generando liquidez inmediata por US\$ 1.000 millones de dólares aprox. A su vez, toda factura que se emita en adelante al Estado será pagada antes de 30 días (US\$ 500 millones de dólares mensuales). Esta es la primera etapa de la agenda pago centralizado.
- b.** Nueva capitalización del Banco Estado por US\$ 500 millones de dólares: Estos recursos se destinarán principalmente a otorgar financiamiento a las personas y las Pymes. Esta medida incrementará la capacidad crediticia del Banco Estado en aprox. US\$ 4.400 millones de dólares.





Reseñas y Estudios

- 01 Ficha Estadística Semanal – Superintendencia de Pensiones – Mayo 2020
- 02 *Covid-19, Managing Supply Chain Risk and Disruption*, Deloitte, Mayo 2020
- 03 Ley de Protección al Empleo- Biblioteca Nacional 2020
- 04 Ley Covid-19, Deloitte 2020
- 05 Expectativas Económicas - PWC y Cadem, 2020
- 06 Índice de Transformación Digital de Empresas , Corfo , 2020
- 07 Informe Campport Primer Trimestre 2020
- 08 Base de Importaciones Portuarias 2019 – Campport- 2020
- 09 Base de Exportaciones Portuarias 2019 - Campport- 2020
- 10 Deloitte Insights- Impactos del COVID-19 en Supply Chain en las empresas de Retail Consumo Masivo. Abril 2020
- 11 Reporte Infraestructura – CPI (Consejo Políticas de Infraestructura) Mayo 2019
- 12 Informe de Política Monetaria – Banco Central de Chile- Marzo 2019
- 13 *The Indusy 4.0 Paradox- Digital Transformation Supply Chain*- Deloitte 2018
- 14 Principios De Gobiernos Corporativos de la OCDE y G20 – OCDE 2016
- 15 Normas de Gobiernos Corporativos- PWC, 2016
- 16 Logística y Puertos- Comisión Estrategia 2030 de sus puertos y logística- Julio 2015
- 17 *Logistics, Supply Chain And Transportation 2023: Change At Breakneck Speed*- Forbes 2018
- 18 Puerto Coronel, www.puertocoronel.cl
- 19 Puerto San Antonio, www.sanantonioport.cc.cl
- 20 Puerto Mejillones, www.puertomejillones.cl
- 21 Puerto Caldera, www.puertocaldera.cl
- 22 Puertos de Talcahuano, www.puertotalcahuano.cl
- 23 Terminal Marítimo Patache, www.tmp.cl



Estudio desarrollado por la Asociación Logística de Chile A.G. 2020

ALOG CHILE A.G.

Asociación Logística de Chile A.G.
Puerto Madero N° 9710, Oficina 22 Pudahuel
Fono: (56-2) 2544 85 91