

El diésel, la logística y una pregunta que Chile debe hacerse

Cada vez que sube el precio de los combustibles en Chile ocurre algo predecible: aumenta la presión sobre el transporte de carga, aparecen tensiones con el sector transportista y el debate público se concentra en medidas de corto plazo para amortiguar el impacto. Es un ciclo que se repite hace décadas.

Cada crisis energética, cada conflicto geopolítico o cada alza del petróleo termina repercutiendo en el transporte de carga y, finalmente, en el precio de los productos que llegan a los hogares. Durante años esta dependencia fue asumida como una condición inevitable. Sin embargo, la tecnología que hoy comienza a desarrollarse en el mundo —y que empieza a probarse también en Chile— sugiere que esa premisa podría estar quedando atrás.

La electrificación del transporte, que durante la última década avanzó principalmente en buses urbanos y vehículos livianos, comienza ahora a entrar en uno de los segmentos más complejos de la movilidad: el transporte de carga pesada.

Hasta hace poco, la idea de camiones eléctricos capaces de recorrer largas distancias con carga completa parecía más una proyección tecnológica que una solución operativa. Pero ese escenario está cambiando rápidamente.

En Chile ya se está trabajando en rutas reales con este tipo de tecnología. Un ejemplo es el camión eléctrico Windrose, diseñado desde su origen para operar completamente con energía eléctrica y pensado específicamente para transporte de larga distancia. Su autonomía permite cubrir trayectos interregionales completos, demostrando que la electromovilidad pesada comienza a ser una alternativa viable para la logística nacional.

Pero el cambio potencial no se limita solo al camión.

Uno de los aspectos menos visibles del transporte de carga es que muchos camiones refrigerados utilizan pequeños motores diésel independientes para mantener la temperatura de los productos durante el viaje. En otras palabras, incluso cuando el camión se electrifica, parte de la operación sigue dependiendo de combustibles fósiles.

Esto no significa que la transición ocurrirá de la noche a la mañana. Electrificar el transporte de carga requerirá inversión, infraestructura de carga, adaptación de las flotas y aprendizaje operativo por parte de la industria.

Pero lo relevante es que la alternativa tecnológica ya existe y comienza a operar en condiciones reales. Y cuando una alternativa existe, la discusión deja de ser tecnológica y pasa a ser estratégica.

Chile tiene condiciones particularmente favorables para avanzar en esa dirección. Cuenta con una matriz energética cada vez más limpia, con una creciente participación de energías renovables como la solar y la eólica, y también tiene una geografía que obliga a recorrer largas distancias por carretera, lo que convierte a la logística en un componente central de la competitividad económica.

En ese contexto, electrificar el transporte de carga no es solamente una política ambiental, es también una forma de reducir la dependencia energética del país, estabilizar costos logísticos y construir un sistema de transporte menos vulnerable a las crisis internacionales.

Cada vez que sube el diésel volvemos a discutir cómo enfrentar el impacto inmediato. Tal vez el desafío más importante sea empezar a discutir algo más profundo: si queremos seguir dependiendo del petróleo para mover nuestra economía o si estamos dispuestos a construir una logística basada en la energía que el propio país puede producir.



**Hernán Searle,
Gerente General de
Trailer Logistics.**