

Fecha: 15-04-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Bodelaje y Transporte
 Tipo: Noticia general
 Título: Alza del diésel golpea a la industria y acelera su traspaso a precios

Pág.: 6
 Cm2: 240,0
 VPE: \$ 3.152.232

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

FELIPE LAGOS

El alza del diésel producto del conflicto en Medio Oriente está golpeando de forma transversal a la logística en Chile. En las últimas semanas, el combustible ha subido en promedio cerca de \$580 por litro, aumento que se propaga sin fricción en una industria donde el transporte es dominante, dejando poco espacio para absorberlo y elevando sus costos operativos.

"Cuando sube el diésel, el primer efecto se siente en el transporte de larga distancia, pero luego se va trasladando hacia los centros de distribución y finalmente a la última milla", explica Lorena Baus, directora de la Escuela de Administración y Gestión Empresarial de AIEP.

Sin embargo, el impacto no es uniforme. En logística, el peso del combustible varía según la operación, pero puede escalar desde cerca de un cuarto del costo de transporte hasta más de la mitad en segmentos intensivos y de largas distancias.

Esa diferencia explica por qué esta sacudida es más severa en productos de bajo valor y alto componente logístico, donde el transporte puede representar una proporción determinante del costo total. En este escenario, el margen para amortiguar el alza es limitado; y es que aunque existan eficiencias operativas, estas no logran compensar aumentos abruptos de costos.

Un análisis de Conecta Logística estima que un alza de \$580 por litro podría aumentar entre un 13% y un 25% los costos de transporte por camión, y hasta en un 6% los costos logísticos de comercio exterior.

En algunos casos, el efecto es prácticamente mecánico, afirma Julio Villalobos, director del Centro de Transporte y Logística de la Universidad Andrés Bello. "En operaciones intensivas, el combustible puede superar el 50% de los costos. Ahí el impacto es directo y muy significativo", señala.

UN SHOCK CON EFECTO INFLACIONARIO

El efecto del alza de los combustibles va más allá de la operación logística y se proyecta hacia la economía en su conjunto. Los costos de transporte están estrechamente vinculados al precio del petróleo, según organismos como la Agencia Interna-

EFFECTOS COLATERALES DEL CONFLICTO EN MEDIO ORIENTE:

Alza del diésel golpea a la industria y acelera su traspaso a precios

Crisis eleva costos a lo largo de la cadena, afectando desde el transporte de larga distancia hasta los centros de distribución y la última milla. Un análisis de Conecta Logística estima que un alza de \$580 por litro podría aumentar entre un 13% y un 25% los costos de transporte por camión, y hasta en un 6% los costos logísticos de comercio exterior.

El alza sostenida del diésel encarece uno de los principales insumos de la logística, presionando los costos a lo largo de toda la cadena.



Julio Villalobos, director del Centro de Transporte y Logística de la Universidad Andrés Bello.



Lorena Baus, directora de la Escuela de Administración y Gestión Empresarial de AIEP.



Ricardo Giesen, director de Catlec y profesor UC.

cional de Energía y el Foro Internacional de Transporte, los que han advertido que variaciones abruptas tienden a trasladarse con rapidez a los precios finales.

Esto es especialmente relevante para economías abiertas y geográficamente extensas como Chile, donde la logística depende en gran medida del transporte terrestre. ¿El efecto? Una amplificación de los precios, especialmente en bienes de consumo masivo y cadenas intensivas en distribución.

"Lo esperable es que este mayor costo se traspase casi completamente a los precios", señala Ricardo Giesen, director del Centro Avanzado de Transporte, Logística y Competitividad Económica (Catlec) y profesor del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la Universidad Católica. "Y si aumentan los precios de los productos, tienes inflación", añade.

Ese efecto puede amplificarse por la propia dinámica del mercado. "Cuando se generan expectativas de alza, muchas veces los precios suben al grueso, sin un correlato directo con los costos reales", advierte Julio Villalobos.

AJUSTES CON COSTO

En este escenario, el margen para contener el alza es estrecho. Las principales respuestas pasan por optimizar rutas, consolidar carga y ajustar frecuencias de despacho, buscando maximizar el uso de cada viaje. Sin embargo, estas decisiones implican reconfigurar la operación y redistribuir sus costos.

"Consolidar más carga mejora la eficiencia, pero muchas veces implica tiempos de entrega más largos. Reducir frecuencias baja costos, pero puede afectar el nivel de servicio", explica Lorena Baus.

En algunos casos, las compañías optan por aumentar inventarios o acercar stock a zonas de demanda para evitar despachos urgentes, una estrategia que reduce presión operativa, pero que eleva los costos de almacenamiento y capital de trabajo. En ese equilibrio, los costos no desaparecen, sino que se trasladan dentro de la cadena.

"Si son hábiles, las empresas pueden evitar que el costo logístico crezca en la misma proporción que el combustible, pero ese margen es pequeño", agrega Ricardo Giesen.

¿UN PUNTO DE INFLEXIÓN?

Episodios como este pueden servir como punto de partida para reconfigurar las decisiones de inversión en la industria. El alza sostenida de los combustibles no solo encarece la operación, sino que también hace más atractivas alternativas que hasta ahora avanzan de forma más gradual, como la electrificación de flotas o el uso de energías alternativas.

Sin embargo, se trata de cambios que requieren tiempo, escala e inversión, por lo que su efecto no es inmediato. Más que una solución al shock actual, estos desarrollos apuntan a reducir la exposición del sector a futuras alzas en los costos energéticos.

"Este tipo de cambios va a hacer que proyectos de recambio de flota o uso de energías alternativas se vuelvan más atractivos", concluye Ricardo Giesen.

ILUSTRACIONES HYPO PHOTOS