

Fecha: 17-06-2025
Medio: Revista Logistec
Supl.: Revista Logistec
Tipo: Noticia general

Pág.: 90
Cm2: 501,5
VPE: \$ 715.658

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: ☐ No Definida

Título: EXPERIENCIA LOGÍSTICA INTERMODAL: HACIA UNA LOGISTICA MAS EFICIENTE Y SOSTENIBLE EN EL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN CHILE

CONECTA

EXPERIENCIA LOGÍSTICA INTERMODAL: HACIA UNA LOGÍSTICA MÁS EFICIENTE Y SOSTENIBLE EN EL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN CHILE

Una de las decisiones más estratégicas en logística es la elección del modo de transporte, especialmente en contextos donde la sostenibilidad y la resiliencia son cada vez más exigidas. Según una estimación presentada por Lumsden, Stefansson y Woxenius en la cuarta edición del libro Logistikkens grunder (2019), transportar la misma carga que mueve un buque de 21.000 TEU requeriría aproximadamente 30 buques feeder, 300 trenes (de 70 TEU), 5.250 camiones (de 4 TEU), 2.625 aviones de carga o incluso 1 millón de cargo bikes.

porte. La intermodalidad no solo optimiza el flujo de mercancías, sino que también permite reducir emisiones, mejorar la eficiencia operativa y fortalecer la resiliencia del sistema logístico frente a disrupciones.

Alemania, uno de los países líderes en desempeño logístico a nivel mundial, moviliza cerca de un 70% de las ton-km de la carga nacional por carretera, utilizando en el porcentaje restante los modos ferroviario, aéreo, marítimo (cabotaje y fluvial) y ductos (DHL Freight Connections,

Infraestructura 2025-2055, estiman que para el 2055 en un escenario tendencial el 97% de la partición modal en ton-km sería de camiones.

Es por esto que se vuelve clave revertir esta tendencia con proyectos que fomenten la intermodalidad y la colaboración entre los distintos modos de transporte. Un ejemplo que apunta a lo anterior es la Experiencia Logística Intermodal, iniciativa que busca potenciar el uso del transporte ferroviario en combinación con camiones para el traslado de carga de consumo masivo en Chile. En octubre de 2024 se realizó la primera versión, impulsada por Conecta Logística junto a FEPASA, CCU, EFE y SITRANS con el apoyo de CORFO y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En ella se trasladaron 32 mil litros de bebestibles desde Santiago hasta Temuco utilizando trenes y camiones de manera combinada, cubriendo cerca de 700 km de recorrido. Los contenedores fueron cargados en la planta de Quilicura de CCU, trasladados en camión a la estación Alameda de Estación Central y, desde allí, embarcados en un tren de carga operado por FEPASA.

Al llegar a la estación de Temuco, los contenedores fueron descargados y transferidos nuevamente a camiones para completar su trayecto hasta la planta de CCU en Temuco. Los resultados demostraron que la combinación tren-camión permite reducir en un 69% las emisiones de CO₂eq, en comparación con el transporte exclusivamente por carretera.

La Experiencia Logística Intermodal muestra que, a través del trabajo colaborativo entre el sector público y privado, es posible enfrentar y superar los desafíos logísticos, abriendo nuevas oportunidades para que el transporte de carga en el país sea más sostenible.

Javier Rivera, Director de Sostenibilidad de Conecta Logística.



Esta comparación no sólo revela las enormes diferencias en capacidad y eficiencia entre modos de transporte, sino que también invita a reflexionar sobre cómo el déficit de infraestructura y conectividad en la red logística genera sobrecostos, demoras, mayores emisiones y pérdida de competitividad, afectando el desarrollo sostenible y debilitando la resiliencia del sistema logístico

Para movilizar la carga en el modo más eficiente, es clave desarrollar una red logística que facilite la integración y transferencia entre distintos modos de trans-

2023). Otros países, con geografías más extensas que la alemana, como Australia y Estados Unidos, trasladan cerca del 30% (Climate Change Authority Australian Government, 2024) y más del 50% (USDOT, 2023) de toneladas domésticas de importación y exportación en modos de transporte no-carretero, respectivamente. En Chile, de acuerdo con datos del Observatorio Logístico (2022), las cargas con destino u origen en algún puerto marítimo con conexión ferroviaria alcanza un 22%, mientras que de acuerdo a estudios preliminares desarrollados por el MOP en el marco del Plan Director de Servicios de