

Transporte de Carga 2026: Integrar datos para competir



Por **Diego Bozzano**,
Consultor en Logística y
Transporte, Gerente General
de Do Better.

Más allá de la electromovilidad, el gran reto del transporte está en la integración tecnológica entre flotas, operadores y sistemas, condición clave para mejorar eficiencia, seguridad y competitividad.

El transporte de carga sigue demostrando año a año avances en tecnologías, sustentabilidad y mayores capacidades. En esta columna repasamos los principales logros del último año y lo que nos espera en el próximo. Bajando a nuestra realidad, Chile enfrenta desafíos relevantes para incorporarse a la agenda global y lograr un transporte que sea un verdadero agregador de valor para nuestros productos.

El transporte marítimo global mueve entre el 80% y el 90% del comercio mundial. Es decir, tiene una responsabilidad gigantesca en términos de su influencia sobre las cadenas de suministro y el funcionamiento del comercio global. Sin embargo, a pesar de este impacto, este modo de transporte es responsable de hasta el 3% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

Este dato es representativo de la compleja transición que enfrenta el mundo del transporte en términos del uso de combustibles fósiles. Cuando hablamos del transporte en su conjunto, a nivel global, el porcentaje de emisiones de GEI se sitúa entre el 15% y el 16%, por lo que su efecto es aún mayor. La tendencia no es positiva: las emisiones de GEI de la industria del transporte han crecido un 79% desde 1990 y la proyección indica que continuarán aumentando en los próximos años.

La electromovilidad es solo una de las propuestas que se han establecido a nivel mundial para reducir las emisiones de GEI. También existen alternativas como los combustibles sintéticos o los combustibles alternativos, como el Hidrógeno Verde, que buscan disminuir estos indicadores. En Chile ya existen más de 1.000 puntos de carga habilitados para vehículos eléctricos y la proyección es continuar expandiendo este tipo de infraestructura. A esto se debe sumar una mayor

participación de otros modos de transporte, especialmente el ferroviario y el marítimo de cabotaje, que permitan eficientar la cantidad de GEI emitidos por tonelada transportada.

Esto implica que las empresas chilenas deben salir del modo “prueba piloto” y pasar al modo “operativo” en relación con estas nuevas tendencias. Hemos visto cientos de publicaciones, avisos y anuncios sobre el uso de transporte eléctrico o sustentable; sin embargo, su aplicación sigue siendo aún muy limitada. Aproximadamente el 95% de la carga en Chile se distribuye en camión, y el 90% de la carga que sale de la Región Metropolitana se descarga en regiones, es decir, dentro del país. Los ejes viales de la Ruta 5 Sur y Norte, así como las rutas 68 y 78, o la Ruta de la Fruta, deben ofrecer infraestructura de carga para vehículos eléctricos y vehículos que utilicen combustibles alternativos.

Cómo están cambiando los modelos de negocio en el transporte

Cada vez surgen más empresas que ofrecen mayores niveles de tecnología, permitiendo la generación de nuevos modelos de negocio para el sector transporte. A los modelos ya consolidados —como el transporte como parte de un servicio 3PL o los esquemas de flota dedicada— se han sumado, con el tiempo, modelos de courier y servicios de car sharing, que permiten utilizar diferentes flotas según necesidades específicas de demanda.

Una de las opciones para incorporar nuevas tecnologías, mayor sustentabilidad y operaciones de transporte más eficientes es la aparición de estas nuevas empresas. Contar con una flota de vehículos eléctricos, especialmente para operaciones de distribución urbana o e-commerce, que no esté bajo un contrato específico o dedicado, sino disponible bajo un modelo spot o esporádico, apoyado

por una plataforma tecnológica que optimice su uso, es una forma de ofrecer al mercado flotas más tecnológicas y sustentables. Hoy, las inversiones en transporte sustentable o de mayor tecnología están mayoritariamente a cargo de empresas de consumo masivo, retail o de las compañías de transporte más importantes del país. Es necesario incorporar al resto de la industria, especialmente a las empresas grandes y medianas de transporte, para generar un costo medio que sea abordable para el 90% de las empresas del sector, cuya característica principal es que el dueño del vehículo es también su conductor, es decir, empresas unipersonales con capacidades económicas limitadas.

Por otro lado, resulta clave la inversión del Estado en infraestructura ferroviaria, habilitando más kilómetros de red, con mayor capacidad de tonelaje y mayores velocidades. Especialmente relevante es la habilitación de desvíos más amplios en rutas férreas bidireccionales, donde la longitud de estos desvíos es la principal limitante para la cantidad de carros que un tren puede transportar. Junto a los aspectos técnicos, desde una mirada comercial es fundamental generar incentivos para que se sumen nuevos operadores de transporte ferroviario, aumentando la oferta y promoviendo el trabajo conjunto entre empresas de distintos modos, avanzando hacia la multimodalidad del transporte de carga en Chile.

Datos, integración y eficiencia operativa

Cada vez más, los desarrollos tecnológicos buscan dar respuesta a las necesidades de los distintos actores de las operaciones de transporte. Las empresas generadoras de carga buscan ampliar la oferta de transportistas dispo-



nibles, mediante modelos de licitación cada vez más dinámicos, orientados a capturar constantemente las mejores tarifas del mercado. Esto ha llevado a una “comoditización” compleja, en la que el proceso de distribución deja de verse como una ventaja competitiva y pasa a considerarse simplemente un centro de costo.

Las empresas transportistas, por su parte, buscan generar eficiencias que les permitan ofrecer estas mejores tarifas, siendo más competitivas en términos de costos. En este proceso, incorporan tecnologías y servicios que ayuden a reducir los riesgos de robo o hurto de carga, fenómenos cada vez más presentes en las rutas nacionales. Cuando no logran reducir estos robos, buscan al menos mitigar sus efectos, contratando seguros de carga u otros servicios que apoyen la gestión de recuperación.

Esta realidad ha impulsado la aparición de una gran cantidad de oferentes tecnológicos, tanto nacionales como internacionales, con propuestas muy diversas. Hoy se habla ampliamente de Inteligencia Artificial como la tecnología más relevante del momento, pero la IA requiere grandes volúmenes de datos. El transporte tiene la capaci-

dad de generar muchos de ellos, a través de GPS y del reporte constante de los conductores sobre la operación. El desafío está en trabajar más en la integración y uso de esta data para que la IA se convierta en una realidad más presente en la industria, especialmente basada en datos confiables y reales. El principal desafío de la industria del transporte en Chile es la integración tecnológica entre todos sus participantes. Abrir los datos y compartirlos de manera interconectada y automática, mediante APIs u otros tipos de conexiones, debe transformarse en un estándar de la industria. Conectar el GPS de un camión con un TMS debería ser un proceso semiautomático; conectar ese TMS con el WMS de un centro de distribución debe seguir la misma lógica; y así integrarse con puertos, aduanas, generadores de carga, servicios de impuestos internos, agencias de aduana y otros operadores de la cadena.

Que la información fluya junto con la operación ya no es un deseable: debe ser un estándar mínimo. Solo cuando los datos fluyan junto con la carga podremos comenzar a pensar, de manera realista, en optimizar nuestras operaciones. /NG