

"El verdadero costo del alza del combustible"

Cuando el diésel sube, no solo nos sale más caro llenar el estanque. Sube el costo de mover prácticamente todo lo que Chile consume. Y ese impacto, al final, no se diluye: se transfiere.

Esta semana se registró una de las alzas más significativas en el precio del diésel en el último tiempo. La causa responde a una combinación de tensiones internacionales, la interrupción del tráfico en el estrecho de Ormuz y la menor capacidad del mecanismo local para amortiguar estas variaciones. El resultado es un encarecimiento abrupto del insumo que sostiene físicamente la economía. Ese encarecimiento no ocurre en el vacío: se inserta en una estructura logística que, en Chile, tiene una característica muy marcada, su dependencia.

En Chile, prácticamente todo llega en camión: alimentos, tecnología, medicamentos, vestuario. La gran mayoría de la carga se transporta por carretera, en un sistema que se ha consolidado sin desarrollar alternativas equivalentes. Existen operaciones ferroviarias y de cabotaje marítimo, pero no configuran hoy una red logística integrada, competitiva y de alcance nacional para el movimiento de bienes de consumo. En la práctica, todo con-

verge en una sola columna vertebral logística, y esa columna acaba de encarecerse.

Cuando eso ocurre, el impacto empieza a desplazarse a lo largo del sistema. Cuando el combustible sube, el costo del transporte se ajusta. Ese ajuste se traslada al precio de los productos. Y ese precio, al final, lo paga el consumidor.

Frente a este escenario, el Gobierno anunció medidas: congelamiento de tarifas del transporte público, apoyos para taxistas y colectivos, estabilización del precio de la parafina. Son respuestas necesarias, orientadas al bolsillo inmediato de las personas, pero dejan fuera una dimensión clave: la infraestructura que permite que los bienes lleguen a destino. No es casual que la Confederación Nacional de Dueños de Camiones haya planteado la necesidad de apoyo directo y que el sector se reúna este lunes para definir sus próximos pasos. Más allá de esa coyuntura, lo que queda en evidencia es algo más profundo: no se trata solo de una omisión puntual, sino de una lectura históricamente incompleta del problema, donde se actúa sobre los efectos visibles del alza, pero no sobre el sistema que la distribuye.

Porque la logística en Chile sigue

tratándose como un sector económico más, cuando en la práctica opera como infraestructura crítica. Es la base que sostiene el abastecimiento, la continuidad operacional y, en última instancia, la estabilidad del consumo. Cuando uno de los costos estructurales de esa base se tensiona, el impacto no se absorbe: se desplaza a lo largo del sistema.

Por eso, esta no es solo una crisis de combustibles, sino la señal de un problema más profundo. Chile ha construido su sistema logístico sobre una única vía, sin redundancia, sin alternativas reales y sin una política que reconozca su carácter estratégico. Cuando ese sistema se encarece, la pregunta deja de ser técnica y pasa a ser estructural: ¿cómo se distribuye realmente ese costo?

Porque, aunque el impacto alcance a todos, no todos lo enfrentan de la misma manera. Y en esa diferencia no está solo el precio del combustible, sino la forma en que el país ha decidido moverse.

Felipe Miranda,
country manager de Logisfashion