



Policy Brief

Referencias internacionales de mitigación ante el aumento del precio del combustible en el transporte terrestre de carga

Preparado por: Luisa Castro

Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center

Octubre, 2026

© Georgia Tech Panama Foundation, 2026
Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas
Marbella Office Plaza, Oficina 5B, Avenida Aquilino De La Guardia, Marbella, Bella Vista
Ciudad de Panamá. 2026.

Primera edición digital: 2026

ISBN: Pendiente

Preparado por: Luisa Castro

Editado por: Jorge Barnett

Diseño Gráfico: Luisa Castro

Todos los derechos reservados. Está prohibida la reproducción total o parcial de este documento, su recopilación en un sistema informático, su transmisión en cualquier forma o medida, ya sea electrónica, mecánica, por fotocopia, registro o bien por otros medios, sin el previo permiso por escrito de la editorial.



Esta obra está bajo una licencia CC BY-NC-SA 4.0 de Creative Commons.

Para ver una copia de esta licencia, visita:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Recomendación para citación de este documento:

Castro, L. (2026). *Referencias Internacionales de mitigación ante el precio del combustible en el transporte terrestre carga*. Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá. Octubre 2026.

Descargo de responsabilidad:

Este documento es producto de una investigación profesional sobre una temática en constante evolución. Las opiniones expresadas son exclusivamente de los autores y no reflejan necesariamente el punto de vista de Georgia Tech Panama Foundation ni de Georgia Institute of Technology. Aunque se ha procurado la exactitud del contenido al momento de su publicación, no se garantiza ni se asume responsabilidad por cambios posteriores, errores u omisiones, ni por daños derivados del uso de esta información.

Cualquier marca, empresa o producto mencionado se incluye con fines ilustrativos y analíticos; su mención no implica aval, patrocinio ni aprobación (explícita o implícita), y su omisión no implica juicio de valor alguno.

Aplican términos adicionales. Para más información visite www.gatech.pa/aviso-legal

Referencias internacionales de mitigación ante el aumento del precio del combustible en el transporte terrestre de carga

1. Contexto internacional y evolución de los precios del combustible

Desde febrero de 2026, el conflicto en Oriente Medio se ha venido intensificando, tras el inicio de las operaciones militares de Estados Unidos e Israel contra Irán. En cuestión de días, el estrecho de Ormuz, uno de los corredores marítimos más importantes del mundo para el transporte de petróleo y gas natural licuado, quedó en medio de las tensiones. Desde el inicio de las hostilidades, el tránsito por esta zona se ha visto afectado debido a las restricciones y dificultades para el paso de buques.

La respuesta ante esta situación de los principales productores fue inmediata. Kuwait por ejemplo, comenzó a ejercer presión en sus envíos de crudo y a recortar la producción. Por otro lado, Irak en la producción de sus principales yacimientos del sur cayó aproximadamente un 70%, de 4,3 millones a 1,3 millones de barriles diarios. Los Emiratos Árabes Unidos redujeron su producción en alta mar, y Arabia Saudita se sumó a los recortes días después. Los ataques contra infraestructuras a refinerías cercanas en la región ejercieron aún más presión sobre el suministro mundial, y el sector del transporte por carretera sintió las repercusiones, debido a que los precios del combustible en las gasolineras comenzaron a subir¹.

El resultado ha sido que el Brent se haya incrementado, alcanzando un máximo de \$126 dólares por barril en abril, el mayor movimiento absoluto en un solo día en los últimos tiempos², y el West Texas Intermediate (WTI), el referente estadounidense, superó los \$115 dólares.

El crudo Brent es uno de los principales precios de referencia para el petróleo que se comercializa a nivel mundial. Procedente del Mar del Norte, el Brent sirve como referencia para la fijación de precios del crudo producido en Europa, África y Oriente Medio, especialmente para los suministros que se transportan hacia el oeste. Debido a su amplio uso en el comercio internacional, el Brent es ampliamente considerado como un referente mundial para la fijación de precios del petróleo.

¹ Why Loyalty. (2026). How oil prices affect trucking freight costs in 2026. Recuperado de: <https://www.whyloyalty.com/blog/how-oil-prices-affect-trucking-freight-costs/>

² CNN en español (2026, 30 de abril) El Precio del petróleo alcanzó brevemente los \$126, su máximo en cuatro años. Recuperado de: <https://cnnespanol.cnn.com/2026/04/30/economia/precios-petroleo-nivel-mas-alto-trax>

Al comparar la evolución del precio internacional del petróleo crudo entre abril y septiembre de 2026, se observa una reducción considerable. Sin embargo, esta disminución no necesariamente se ha trasladado en la misma proporción al precio del diésel. Para los transportistas, el costo que incide directamente en su operación no es el precio del crudo, sino el precio final del diésel, cuya evolución depende también de otros componentes de la cadena de suministro y comercialización del combustible.

Esta diferencia puede observarse en la evolución reciente del precio del diésel en Estados Unidos. El precio promedio se situó en **\$3.809 por galón el 23 de febrero**, justo antes de que el conflicto se intensificara. Posteriormente, aumentó hasta **\$5.643 por galón el 6 de abril**, descendió a **\$4.578 el 6 de julio** y volvió a incrementarse hasta **\$5.652 el 24 de agosto**, la lectura semanal más alta de 2026. Para el 31 de agosto, el precio se ubicó en **\$5.599 por galón**. En comparación con el nivel registrado el 23 de febrero, esto representa un incremento de aproximadamente **\$1.79 por galón, equivalente a un 47%**.

En Panamá también se ha registrado un incremento significativo. El precio del diésel alcanzará este 18 de septiembre su nivel más alto desde el inicio de la serie histórica de la Secretaría Nacional de Energía, que registra los precios desde septiembre de 2008. En el último ajuste reportado, el **diésel bajo en azufre aumentará de \$1.40 a \$1.53 por litro**. Por su parte, la gasolina de 95 octanos pasará de \$1.28 a \$1.39 por litro y la gasolina de 91 octanos, de \$1.194 a \$1.29 por litro.

En el abril de 2026 salieron varias noticias sobre la afectación del sector logístico por el tema conflicto en el medio oriente. Específicamente el incremento del flete de carga terrestre en el cual según expertos oscilan entre 8% y un 15% dependiendo de la ruta y el tipo de carga en los últimos meses. La persona entrevistada precisó que las rutas del interior, como el corredor Panamá-Chiriquí y los accesos a puertos y zonas francas, han sido las más afectadas. de prolongarse la inestabilidad en el Golfo Pérsico, los fletes internacionales (especialmente los

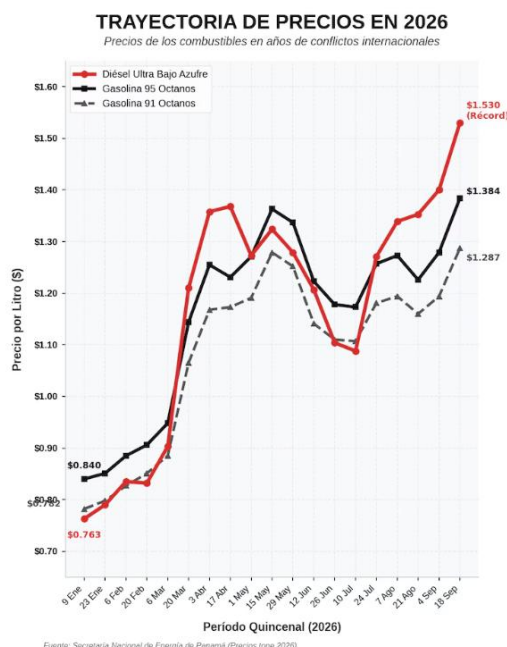


Ilustración 1: Tomado de La prensa. 17 de septiembre 2026

marítimos que conectan a Panamá con Asia y Europa) también reflejarán alzas adicionales.³

La evolución del diésel resulta particularmente relevante para el transporte terrestre de carga debido al peso que tiene este combustible dentro de sus costos de operación. Es por esto que un incremento sostenido no solo aumenta el costo directo de movilizar los vehículos, sino que también puede generar presiones sobre las tarifas de transporte y, posteriormente, sobre los costos logísticos de las empresas que dependen del movimiento terrestre de mercancías.

De acuerdo con la U.S. Energy Information Administration (EIA), los flujos de petróleo y otros líquidos a través del estrecho de Ormuz disminuyeron de un promedio de 21.6 millones de barriles diarios en el cuarto trimestre de 2025 a 4.9 millones de barriles diarios en el segundo trimestre de 2026. La EIA prevé una recuperación gradual de los flujos; sin embargo, estima que las restricciones a las exportaciones de petróleo de Oriente Medio continuarán durante el resto de 2026, manteniendo la producción regional por debajo de los niveles previos al conflicto hasta el segundo trimestre de 2027.

2. Referencias de algunos países para mitigar las variaciones del precio del combustible en el transporte terrestre de carga

2.1 Clausulas o recargos por combustible

De acuerdo a lo investigado en algunos países, existen medidas utilizadas en el transporte terrestre de carga para mitigar el impacto de las fluctuaciones en los precios del combustible, y consiste en incorporar mecanismos que permitan ajustar el precio del servicio cuando se producen variaciones significativas en el costo del diésel. Estos mecanismos pueden adoptar distintas formas, desde cláusulas contractuales o recargos por combustible (*fuel surcharges*) acordados entre transportistas y clientes, hasta esquemas regulados mediante fórmulas oficiales de revisión del precio del transporte.

La finalidad es evitar que variaciones importantes del combustible sean absorbidas exclusivamente por el transportista durante la vigencia de un contrato. Dependiendo del esquema utilizado, el ajuste puede aplicarse tanto al alza como a la baja y puede estar vinculado a un precio de referencia, un índice de combustible o una fórmula previamente definida.

³ La Estrella de Panamá (2026, 3 de abril). *Fletes terrestres suben entre 8% y 15% por fluctuaciones del precio del petróleo; expertos analizan el impacto*. Recuperado de: <https://www.laestrella.com.pa/economia/fletes-terrestres-suben-entre-8-y-15-por-fluctuaciones-del-precio-del-petroleo-expertos-analizan-el-impacto-BJ21282146>

España

Este país presenta un modelo de intervención regulatoria frente a las variaciones del precio del combustible en el transporte de mercancías por carretera. A diferencia de esquemas basados exclusivamente en acuerdos contractuales entre las partes, la legislación española establece un mecanismo obligatorio de revisión del precio del transporte, sustentado en una referencia oficial y una fórmula definida por la Administración General del Estado⁴.

La **Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías**, establece en su artículo 38 que, cuando el precio del combustible varíe entre la celebración del contrato y la realización efectiva del transporte, el precio inicialmente pactado deberá incrementarse o reducirse según corresponda. El cálculo se realiza aplicando los criterios y fórmulas establecidos en las condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera, desarrolladas mediante la **Orden FOM/1882/2012**.

Para determinar el ajuste, la fórmula considera tres elementos principales: el precio del transporte inicialmente contratado (P), la variación porcentual del precio medio semanal del diésel (G) y un coeficiente (C) asociado al peso del combustible dentro de la estructura de costos del vehículo. Los precios utilizados para calcular la variación del diésel se basan en información publicada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, mientras que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible dispone de una herramienta para facilitar a las empresas del sector el cálculo de la correspondiente revisión del precio del transporte.

El mecanismo contempla ajustes **tanto al alza como a la baja**. Cuando el precio del diésel aumenta, el transportista debe incrementar el precio inicialmente pactado según el resultado de la fórmula; cuando disminuye, el obligado al pago puede exigir una reducción equivalente.

La revisión se aplica automáticamente cuando la variación del precio medio semanal del diésel es **igual o superior al 5%**, aunque las partes pueden acordar por escrito un umbral inferior. En los contratos de transporte continuado, es decir, aquellos que contemplan la realización sucesiva de servicios de transporte durante un período determinado, la revisión del precio se efectúa automáticamente en cada

⁴ De acuerdo con el Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública (s. f.), la Administración General del Estado comprende la organización central, la organización territorial y la Administración General del Estado en el exterior. Recuperado de: <https://transparencia.gob.es/publicidad-activa/por-materias/organizacion-empleo/funciones/organizacion-administracion-general-estado>

período de facturación, independientemente del porcentaje de variación del precio del combustible.

Durante 2026, este mecanismo fue objeto de sucesivas modificaciones ante la elevada volatilidad de los precios energéticos. El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, introdujo una nueva fórmula con un coeficiente C variable. Posteriormente, el **Real Decreto-ley 18/2026, de 29 de junio**, volvió a modificar la metodología para determinar este coeficiente⁵.

El caso español este mecanismo constituye un marco **regulado y obligatorio de revisión del precio del transporte de mercancías por carretera**, basado en referencias oficiales del precio del diésel, una fórmula establecida normativamente y criterios de aplicación automática. Su diseño permite trasladar las variaciones del combustible al precio del transporte tanto cuando los precios aumentan como cuando disminuyen.

Canadá

Canadá presenta un modelo basado principalmente en **recargos por combustible (fuel surcharges) vinculados a referencias sobre la evolución del precio del diésel**. No se trata de una tarifa nacional obligatoria establecida por el Gobierno, sino de mecanismos utilizados por transportistas y empresas dentro de sus condiciones comerciales.

Un ejemplo concreto es **FedEx Canadá**. Para los servicios FedEx Express y FedEx Ground dentro de Canadá, los recargos se ajustan semanalmente utilizando como referencia un promedio redondeado del precio minorista canadiense del diésel por litro publicado semanalmente por Natural Resources Canada. Entre el índice utilizado y el recargo aplicado existe un desfase de dos semanas. Los porcentajes resultantes se reflejan posteriormente en las facturas de los clientes.

FedEx Freight dispone, además, de una tabla específica para sus servicios terrestres de carga LTL (*Less-than-Truckload*) y TL (*Truckload*) dentro de Canadá. Esta tabla relaciona rangos del precio promedio mayorista canadiense del diésel, expresado en centavos por litro, con diferentes porcentajes de recargo. Por ejemplo, un precio promedio mayorista de entre 178 y 180 centavos canadienses por litro corresponde,

⁵ Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2026, 2 de julio). Nota metodológica. *Cálculo de la actualización del precio del transporte en función de la variación del precio del combustible* Gobierno de España. Recuperado de: https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/20260702_nota_metodologica_variacion_pre_cio_transporte.pdf

según la tabla publicada, a un recargo de 47.5% para LTL y 69.0% para TL. Los porcentajes y puntos de activación pueden ser modificados por la empresa.

Adicionalmente, la **Freight Carriers Association of Canada (FCA)** desarrolla, publica y mantiene un **Fuel Index semanal**⁶ destinado específicamente a proporcionar información sobre las variaciones de los costos del diésel a los participantes de la industria canadiense de transporte terrestre. La FCA señala que este índice, originalmente introducido en 1991 como *Fuel Bulletin*, proporciona información independiente sobre los cambios en los costos del combustible y su incidencia en los costos operativos.

Existe también un reconocimiento explícito del mecanismo por parte de la **Canada Revenue Agency (CRA)**. La autoridad tributaria canadiense establece que un *fuel surcharge* puede añadirse a la factura correspondiente a un servicio de transporte de carga con el propósito de recuperar parte o la totalidad del incremento del costo del combustible, en lugar de modificar directamente el precio del servicio de transporte. La CRA también establece el tratamiento tributario aplicable a este componente.

Por tanto, Canadá es un ejemplo de un **mecanismo comercial y contractual apoyado en índices y referencias de precios**, pero no de una tarifa de transporte obligatoriamente determinada por el Estado.

Australia

En Australia existe un uso extendido de **recargos por combustible** (*fuel surcharges*), utilizado por los operadores de transporte para trasladar las variaciones del costo del combustible a las tarifas de sus servicios. No se identifica un mecanismo nacional obligatorio equivalente a la fórmula establecida por la legislación como en el caso de España; los porcentajes y metodologías de ajuste son definidos por los operadores de acuerdo con sus condiciones comerciales y contractuales.

Estos recargos generalmente se aplican como un **porcentaje adicional sobre la tarifa base del transporte** y pueden actualizarse periódicamente de acuerdo con la evolución del precio del diésel. En el transporte terrestre de contenedores, la Container Transport Alliance Australia (CTAA) señala que el combustible representa entre **17% y 22% de los costos operativos de los vehículos pesados** y utiliza como referencia práctica que un incremento de 5 centavos australianos por litro de diésel

⁶ Freight Carriers Association of Canada (s.f.) recuperado de: <https://fcafuel.org/>

puede traducirse aproximadamente en un aumento de un punto porcentual en el recargo por combustible. Sin embargo, depende de cada operador⁷.

Durante el período de alta volatilidad registrado en marzo de 2026, algunos operadores aumentaron la frecuencia con que revisaban estos recargos. Por ejemplo, Core Logistics pasó de realizar revisiones mensuales a **revisiones semanales**, utilizando como referencia los precios del diésel en terminal de Melbourne publicados por el Australian Institute of Petroleum (AIP). Esta práctica permitió ajustar el recargo con mayor rapidez ante las variaciones observadas en el mercado.

El mecanismo también puede operar a la baja cuando disminuyen los costos asociados al combustible. Un ejemplo es Australia Post, que anunció una reducción de sus recargos para determinados clientes contractuales a partir del 1 de julio de 2026, como respuesta a los movimientos recientes en los costos del combustible. El recargo aplicado por Australia Post y StarTrack Courier disminuyó de 19,5% a 12,3%, mientras que para StarTrack Express y StarTrack Premium pasó de 30,2% a 23%⁸. De acuerdo con Australia Post, los recargos por combustible constituyen un mecanismo utilizado en la industria para recuperar estos costos y sus ajustes permiten mantener un equilibrio entre la recuperación de costos operativos y las tarifas aplicadas a los clientes.

La importancia de estos mecanismos en el mercado australiano también puede observarse en las estadísticas oficiales. El Australian Bureau of Statistics (ABS) informó que durante el trimestre terminado en junio de 2026 los precios del transporte terrestre de carga aumentaron 15.5%, señalando específicamente que el incremento estuvo asociado a fuertes aumentos en los recargos por combustible. El ABS indicó que fue el mayor incremento trimestral registrado desde el inicio de esta serie estadística en 1997⁹.

Por tanto, Australia muestra un esquema contractual y comercial de recargos por combustible, en el que los operadores pueden utilizar referencias de precios para actualizar periódicamente el porcentaje aplicado a sus servicios.

⁷ Core Logistics. (2026, 24 de marzo). Why diesel prices and fuel surcharges are surging in Australia—Strait of Hormuz, global oil markets, and what it means for container transport costs in 2026. Recuperado de: <https://corelog.com.au/fuel-surcharge-australia-2026-melbourne-diesel-prices/>

⁸ International Post Corporation. (2026, 28 de mayo). *Australia Post reduces fuel surcharge for contract customers*. Recuperado de: <https://www.ipc.be/news-portal/general-news/2026/06/02/09/14/australia-post-reduces-fuel-surcharge>

⁹ Australian Bureau of Statistics. (2026, 31 de julio). *Producer Price Indexes, Australia, June 2026*. recuperado de: <https://www.abs.gov.au/statistics/economy/price-indexes-and-inflation/producer-price-indexes-australia/latest-release>

Chile

Chile cuenta con mecanismos de estabilización orientados a reducir el impacto de las variaciones internacionales de los combustibles sobre los precios internos. Entre ellos se encuentra el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP), creado en 1991 y que actualmente es utilizado para estabilizar el precio del kerosene doméstico (parafina), y el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO), que busca amortiguar las variaciones en los precios internos de combustibles como la gasolina y el diésel.¹⁰

En marzo de 2026, ante el incremento internacional de los precios de los combustibles, se aprobó la Ley N.º 21.811, que estableció medidas extraordinarias y transitorias para enfrentar la emergencia energética. Entre ellas, se autorizó al Ministerio de Hacienda a incrementar el FEPP hasta en US\$60 millones, con el propósito de fortalecer la estabilización del precio del kerosene doméstico. Igualmente, se estableció temporalmente una fórmula de impuestos y créditos fiscales variables orientada a mantener el precio de este combustible en niveles cercanos al promedio registrado en febrero de 2026.

Como se mencionó anteriormente para el diésel, Chile cuenta con el MEPCO, mecanismo que opera mediante ajustes al componente variable del impuesto específico a los combustibles. Para su funcionamiento se determinan periódicamente precios de referencia y otros parámetros que permiten modificar el componente variable del impuesto, amortiguando la transmisión de las fluctuaciones internacionales hacia los precios internos.

Adicionalmente, las medidas adoptadas en marzo de 2026 introdujeron un ajuste transitorio al beneficio tributario que permite a determinados contribuyentes recuperar parte del impuesto específico al diésel. La modificación redujo temporalmente el porcentaje de recuperación aplicable a ciertos contribuyentes no transportistas, equiparándolo al régimen aplicable a las empresas de transporte de carga, con el objetivo de generar recursos adicionales para financiar las medidas extraordinarias adoptadas frente a la emergencia energética.

A diferencia de los casos de España y Australia, estos mecanismos no ajustan directamente la tarifa cobrada por el transportista a su cliente. Su intervención se produce principalmente sobre el precio interno del combustible y su tratamiento tributario, buscando amortiguar el efecto de las variaciones internacionales antes

¹⁰ Vargas, C. (2026, 7 de abril). Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP). Autofact. Recuperado de: <https://www.autofact.cl/blog/noticias/autofact/fepp>

de que estas se trasladen completamente a los costos de los usuarios y de las actividades productivas.

2.2 Conducción eficiente:

Chile y Colombia cuentan con iniciativas y materiales orientados a promover la **conducción eficiente de vehículos de carga**, como una medida que permite reducir el consumo de combustible y, al mismo tiempo, disminuir los costos operativos y los impactos ambientales asociados al transporte.

Las prácticas de conducción eficiente buscan principalmente **optimizar el consumo de combustible, reducir las emisiones contaminantes, disminuir el desgaste de los vehículos, mejorar la seguridad vial y generar ahorros en los costos de operación**. Entre las medidas promovidas se encuentran la planificación de la conducción, el uso adecuado de la aceleración y el frenado, el control de factores que afectan el consumo de combustible y la inspección y mantenimiento preventivo del vehículo.

En **Colombia**, el programa **Giro Zero**, orientado a avanzar hacia las cero emisiones en el Transporte Automotor de Carga, ha incorporado la capacitación de conductores como parte de sus acciones. En este marco, se desarrolló un curso en español dirigido a miembros de la Red Giro Zero, con el propósito de fortalecer las habilidades de conducción eficiente y segura y contribuir a la reducción del consumo de combustible y de las emisiones contaminantes.

La iniciativa fue desarrollada mediante la colaboración de organizaciones de distintos países, entre ellas la Agencia de Sostenibilidad Energética de Chile, SmartWay y The International Council on Clean Transportation (ICCT) de Estados Unidos, y Natural Resources Canada. La capacitación contempló cuatro módulos: conducción eficiente, factores que afectan el consumo de combustible, estrategias para un bajo consumo e inspección del vehículo, y estuvo dirigida a conductores y empresas de transporte, así como a entidades gubernamentales, escuelas de conducción, gremios y asociaciones.

De acuerdo con la información del programa, la adopción de estas prácticas puede generar beneficios directos para los transportistas, incluyendo **reducciones de hasta un 25 % en el consumo de combustible**, menores costos operativos y una mayor vida útil de los vehículos. En este sentido, la conducción eficiente constituye una alternativa de mitigación particularmente relevante frente a períodos de incremento de los precios del combustible, ya que permite actuar directamente sobre la **cantidad de combustible consumida por la operación**, independientemente de la evolución de su precio.

Por su parte, en **Chile**, la Agencia Chilena de Eficiencia Energética elaboró una guía de conducción eficiente en el marco del Programa de Mejoramiento de la Eficiencia Energética en el Transporte de Personas, financiado por el Ministerio de Energía. Este material se encuentra disponible a través de la [Plataforma Conducción Eficiente](#), que reúne manuales dirigidos a distintos tipos de usuarios, incluyendo conductores de vehículos de carga, vehículos particulares y vehículos de pasajeros.

En el caso de los vehículos de carga, las recomendaciones abarcan las diferentes etapas de la operación, desde las acciones que deben considerarse antes de iniciar el recorrido, como la planificación y revisión del vehículo, hasta las prácticas que pueden aplicarse durante la conducción para reducir el consumo de combustible y las verificaciones recomendadas al finalizar el trayecto¹¹. De esta manera, la conducción eficiente se aborda como una práctica integral que combina aspectos relacionados con la preparación del vehículo, el comportamiento del conductor y el seguimiento de la operación.

2.3 Renovación y modernización de la flota:

Algunos países analizados cuentan con programas de renovación y modernización de la flota de transporte de carga, orientados a sustituir vehículos antiguos por unidades más modernas, eficientes y seguras. Estas medidas pueden contribuir a reducir el consumo de combustible y los costos de operación y, al mismo tiempo, favorecer la incorporación progresiva de tecnologías de menores emisiones.

En 2019 en Colombia, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 0005304, mediante la cual reglamentó el procedimiento para el registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas y estableció las condiciones para acceder al Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga.

El programa contempló medidas dirigidas especialmente a pequeños propietarios de hasta tres vehículos de carga de servicio público. Entre los requisitos establecidos se encontraba que los vehículos tuvieran un peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas, una antigüedad igual o superior a 20 años, estuvieran registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y no estuvieran vinculados simultáneamente a otros procesos de normalización o reposición¹².

¹¹ Agencia Chilena de Eficiencia Energética. Guía de Conducción Eficiente Vehículos de Carga (s.f.). Recuperado de: https://conduccioneficiente.cl/conduccion-eficiente/wp-content/uploads/2016/07/Guia_carga.pdf

¹² Ministerio de Transporte. (2019, 24 de octubre). Mintransporte reglamenta procedimiento para aplicar programa de modernización del parque automotor de carga. Recuperado de: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/7837/mintransporte-reglamenta-procedimiento-para-aplicar-programa-de-modernizacion-del-parque-automotor-de-carga/>

Igualmente, para el ingreso de nuevos vehículos de transporte de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas se contempló, en determinados casos, el pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo, sin incluir el IVA, destinado a financiar los mecanismos de modernización del parque automotor.

En 2026, el Ministerio de Transporte anunció una nueva reglamentación orientada a ampliar el proceso de modernización a los vehículos de carga con peso bruto vehicular de entre 3,5 y 10,5 toneladas, segmento de gran importancia para la distribución de mercancías en ciudades y regiones del país¹³. La medida busca facilitar la renovación y formalización de esta flota y mejorar sus condiciones de seguridad y eficiencia.

La nueva regulación contempla diferentes alternativas para el ingreso de vehículos al servicio público de carga. Una de ellas es la reposición, mediante la cual se retira un vehículo antiguo para permitir el ingreso de una nueva unidad. Para los propietarios que no opten por la desintegración de su vehículo, se establece como alternativa un aporte equivalente al 25 % del valor comercial del nuevo vehículo, sin Impuesto al Valor Agregado (IVA), al Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT). Estos recursos se destinan a financiar programas de modernización, transición tecnológica y renovación de la flota.

Adicionalmente, la reglamentación contempla la posibilidad de realizar el cambio de servicio particular a público para determinadas categorías, como volquetas, grúas y otros vehículos de carga, ampliando las alternativas para su incorporación formal a la prestación del servicio público de transporte.

En Chile, por su parte, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha impulsado diferentes iniciativas para la modernización de las flotas vehiculares, aunque estas han tenido una mayor continuidad y alcance en el transporte público de pasajeros¹⁴. En el caso específico del transporte de carga, las iniciativas de renovación identificadas durante la revisión han sido menos continuas y también se han utilizado mecanismos de financiamiento, como el leasing, para facilitar la adquisición de vehículos¹⁵.

En línea con sus objetivos de descarbonización hacia 2050, Chile ha promovido progresivamente la incorporación de tecnologías vehiculares de menores

¹³ Semana. (2026). Esta es la nueva regulación que busca modernizar el transporte de carga y formalizar a conductores. Recuperado de: <https://www.semana.com/nacion/articulo/esta-es-la-nueva-regulacion-que-busca-modernizar-el-transporte-de-carga-y-formalizar-a-conductores/202653/>

¹⁴ División de Transporte Público Regional. (s. f.). Renueva tu micro: Chatarrizadores. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno de Chile. Recuperado de: <https://dtpr.gob.cl/renueva-tu-micro/chatarrizadores/>

¹⁵ Domínguez, Á. (2026, 5 de septiembre). *Leasing para camiones: Obtención rápida y eficiente*. Finservice. Recuperado de: <https://www.finservice.cl/servicios/leasing-maquinaria/leasing-camiones/>

emisiones, incluyendo estándares más exigentes para vehículos diésel, como Euro VI, así como la introducción de camiones eléctricos, especialmente para operaciones de distribución y reparto urbano¹⁶.

Como antecedente de apoyo directo a la renovación de la flota de carga, en 2013 se implementó el programa “Cambia tu Camión”, desarrollado por la Agencia Chilena de Eficiencia Energética (AChEE) mediante un fondo concursable de Sercotec¹⁷. La iniciativa estaba dirigida a micro y pequeños empresarios del transporte y buscaba mejorar su competitividad mediante el reemplazo de vehículos de carga antiguos.

El programa otorgaba un subsidio no reembolsable de hasta 6 millones de pesos chilenos a transportistas con ventas anuales iguales o inferiores a 5.000 UF. El vehículo que se reemplazaba debía estar destinado al transporte de carga, contar con un peso bruto vehicular igual o superior a 10 toneladas y cumplir con los requisitos de antigüedad establecidos. A su vez, el vehículo de reemplazo podía ser nuevo o tener hasta diez años de antigüedad.

Sin embargo, en la revisión realizada no se identificaron programas recientes equivalentes a “Cambia tu Camión” con las mismas características y alcance para el transporte de carga. Las iniciativas posteriores identificadas muestran una mayor continuidad en la renovación del transporte público de pasajeros.

¹⁶ Webfleet. (2026, 14 de abril). Guía de tipos de camiones en Chile: clasificación y normativa para una logística eficiente. Recuperado de: https://www.webfleet.com/es_cl/webfleet/blog/tipos-de-camiones/

¹⁷ El Mostrador. (2013, 16 de septiembre). Nuevo programa “Cambia tu Camión” permitirá renovar máquinas en todo Chile. Recuperado de: <https://www.elmostrador.cl/ahora/2013/09/16/nuevo-programa-cambia-tu-camion-permitira-renovar-maquinas-en-todo-chile/>

Referencias Bibliográficas

- Agencia Chilena de Eficiencia Energética. Guía de Conducción Eficiente. Vehículos de Carga. https://conduccioneficiente.cl/conduccion-eficiente/wp-content/uploads/2016/07/Guia_carga.pdf
- Australian Bureau of Statistics. (2026, 31 de julio). Producer Price Indexes, Australia, June 2026.
- Agencia de Sostenibilidad Energética Chile. Conducción Eficiente Chile. <https://www.conduccioneficiente.cl/>
- Core Logistics. (2026, 24 de marzo). Why diesel prices and fuel surcharges are surging in Australia—Strait of Hormuz, global oil markets, and what it means for container transport costs in 2026.
- División de Transporte Público Regional. (s. f.). Renueva tu micro: Chatarrizadores. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno de Chile. <https://dtpr.gob.cl/programas-e-iniciativas/programas-de-renovacion-de-flota/>
- Domínguez, Á. (2026, 5 de septiembre). Leasing para camiones: Obtención rápida y eficiente. Finservice. <https://www.finservice.cl/servicios/leasing-maquinaria/leasing-camiones/>
- El Mostrador. (2013, 16 de septiembre). Nuevo programa “Cambia tu Camión” permitirá renovar máquinas en todo Chile.
- Programa GiroZero (s.f.) <https://girozero.uniandes.edu.co/>
- International Post Corporation. (2026, 28 de mayo). Australia Post reduces fuel surcharge for contract customers.
- Ministerio de Transporte. (2019, 24 de octubre). Mintransporte reglamenta procedimiento para aplicar programa de modernización del parque automotor de carga. Gobierno de Colombia.
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2026, 2 de julio). Cálculo de la actualización del precio del transporte en función de la variación del precio del combustible. Gobierno de España. <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/servicios-al-transportista/indice-de-variacion-los-preciosdel-gasoleo-en-espana>
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Observatorios del transporte de mercancías por carretera. <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/servicios-al-transportista/observatorios-del-transporte/observatorios-transporte-mercancias-carretera>

- Rodríguez P., M. (2026, 3 de abril). Fletes terrestres suben entre 8 % y 15 % por fluctuaciones del precio del petróleo; expertos analizan el impacto. La Estrella de Panamá.
- Revista Transporte Terrestre (2022, 11 de abril) La nueva solución para renovación de flotas de camiones. <https://revistartt.cl/la-nueva-solucion-para-renovacion-de-flotas-de-camiones/>
- Rfi (2026) Irán mantendrá el bloqueo del Estrecho de Ormuz hasta que EE.UU. acepte todas las condiciones. <https://www.rfi.fr/es/oriente-medio/20260809-ir%C3%A1n-mantendr%C3%A1-el-bloqueo-del-estrecho-de-ormuz-hasta-que-ee-uu-accepte-todas-las-condiciones>
- Semana. (2026). Esta es la nueva regulación que busca modernizar el transporte de carga y formalizar a conductores.
- Vargas, C. (2026, 7 de abril). Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP). Autofact.
- Webfleet. (2026, 14 de abril). Guía de tipos de camiones en Chile: Clasificación y normativa para una logística eficiente. https://www.webfleet.com/es_cl/webfleet/blog/tipos-de-camiones/