

Crisis petrolera, transporte global y transición hacia la electromovilidad

Por **Ricardo Neira Navarro**,

Decano de la Facultad de Ingeniería, Arquitectura y Tecnologías para la Sociedad, **UAHC**.

La guerra en torno a Irán, con Estados Unidos e Israel involucrados, ha devuelto al petróleo al centro de la escena mundial. No como un debate abstracto sobre energía, sino como una fuerza concreta capaz de encarecer la vida diaria en cuestión de días.

Los ataques a infraestructura energética en Medio Oriente y las interrupciones en el estrecho de Ormuz –paso por donde transita cerca de 20% del petróleo mundial– volvieron a tensionar precios, seguros marítimos y cadenas logísticas globales. Las interrupciones en el estrecho de Ormuz tensionan cadenas logísticas globales.

Cuando esa zona entra en crisis, no sube solo el barril. Sube el costo del transporte marítimo, de los combustibles refinados, de la aviación, de la distribución de mercancías y, finalmente, de los alimentos y del costo de vida. Sube el costo del transporte, combustibles y alimentos.

Reuters informó esta semana que los precios físicos del crudo y de combustibles como el jet fuel alcanzaron máximos extraordinarios, en medio de una interrupción severa del suministro en la región. Los precios del crudo alcanzaron máximos extraordinarios.

Ese es el punto de fondo: la guerra no solo altera la geopolítica; altera la economía cotidiana del planeta. La

guerra altera la economía cotidiana del planeta. Un mundo que todavía mueve gran parte de su comercio, su carga, su transporte público y su producción con derivados del petróleo sigue siendo un mundo vulnerable a choques lejanos.

El mundo sigue siendo vulnerable por su dependencia del petróleo. Cada misil que impacta una planta, cada buque que evita una ruta, cada prima de seguro que sube en el Golfo termina repercutiendo mucho más allá de Medio Oriente.

Pero esta crisis también deja otra enseñanza. Cada shock petrolero vuelve más visible el valor estratégico de la electrificación. La electrificación adquiere valor estratégico frente a crisis energéticas. Ya no se trata solo de una discusión climática o tecnológica. Se trata de seguridad energética, de previsibilidad operacional y de menor exposición a conflictos externos.

Se trata de seguridad energética y menor exposición a conflictos externos. En ese escenario, los vehículos eléctricos aparecen menos como símbolo de modernidad y más como una respuesta práctica a la volatilidad del viejo orden fósil.

La transición, por supuesto, no es lineal. Una guerra prolongada también puede frenar inversión, encarecer financiamiento y enfriar el consumo. Pero incluso con esa cautela, la dirección global parece clara. La Agencia Internacional de Energía informó que en 2024 se vendieron más de 17 millones de autos eléctricos en el mundo, superando 20% de participación en las ventas totales.

Más de 17 millones de autos eléctricos vendidos en el mundo. China mantuvo el liderazgo, con más de 11 millones de autos eléctricos vendidos y casi la mitad de sus ventas de autos ya electrificadas. China lidera el mercado global de autos eléctricos.

Eso importa porque en una crisis petrolera no solo gana quien

produce crudo: también gana quien puede ofrecer alternativas para depender menos de él. Las alternativas al petróleo ganan relevancia estratégica. Y hoy esa alternativa se juega en baterías, redes eléctricas, infraestructura de carga y fabricación de vehículos, donde China lleva ventaja industrial. China lleva ventaja en baterías e infraestructura eléctrica. La guerra, en ese sentido, no solo encarece el petróleo; también acelera la competencia por el transporte del futuro.

En los buses eléctricos, esa lógica es todavía más evidente. Un sistema urbano de transporte público depende de costos operacionales estables, planificación de rutas y abastecimiento seguro. Cuando el diésel se vuelve más caro e impredecible por razones geopolíticas, la electricidad adquiere un valor estratégico adicional.

La electricidad adquiere valor estratégico frente al diésel. No resuelve todo, pero reduce una parte relevante de la vulnerabilidad. Reduce la vulnerabilidad del sistema de transporte. Por eso la electrificación del transporte público ya no puede leerse solo como una política ambiental: también es una política de resiliencia. Esta es una inferencia razonada a partir de la volatilidad reciente de los combustibles y del despliegue sostenido de la electromovilidad.

Chile ofrece un caso especialmente interesante. El país sigue siendo sensible a los shocks internacionales de combustibles, pero al mismo tiempo ha avanzado de manera concreta en transporte público eléctrico. El Ministerio de Transportes reporta 4.400 buses eléctricos en la Región Metropolitana y 396 buses eléctricos operativos en regiones, además de 1.028 adjudicados para incorporarse entre 2026 y 2027. Chile avanza en transporte público eléctrico a gran escala.

Eso significa que, mientras el petróleo caro seguiría golpeando con fuerza a la carga, a los buses interurbanos y al

costo de vida, una parte creciente del transporte público urbano chileno ya está menos expuesta al diésel importado. El transporte urbano reduce exposición al diésel importado. No elimina la vulnerabilidad del país, pero sí marca una diferencia estructural.

Cada bus eléctrico en Santiago o en regiones reduce, aunque sea parcialmente, la dependencia de un combustible cuyo precio puede dispararse por una crisis a miles de kilómetros. Cada bus eléctrico reduce dependencia de combustibles fósiles.

En los autos particulares, la señal todavía es más gradual, pero ya visible. ANAC informó que en 2025 Chile inscribió 8.754 vehículos electrificados enchufables, incluidos 100% eléctricos e híbridos enchufables. Chile registra crecimiento en vehículos electrificados. Sigue siendo un mercado pequeño en relación con el total, pero claramente dejó de ser anecdótico. El mercado eléctrico deja de ser marginal.

La gran paradoja es esta: las guerras del petróleo pueden estar acelerando, por la fuerza, lo que la política energética y climática no había logrado empujar con suficiente rapidez. Las crisis aceleran la transición energética. No porque el mundo haya resuelto su transición, sino porque cada nueva crisis recuerda el costo de seguir dependiendo del combustible más geopolítico de todos.

El petróleo encarece economías y aumenta vulnerabilidad global. El petróleo no solo contamina; también desordena economías, encarece sociedades y vuelve más frágil la movilidad global. Y esa puede ser, al final, la razón más tangible para avanzar hacia una electrificación más seria, más inteligente y menos ideológica.