

Alza de las bencinas pone a prueba mecanismos de contención en Latinoamérica

Con el petróleo en niveles no vistos en décadas, el precio de las bencinas ha aumentado sostenidamente en las últimas semanas a nivel global, obligando a los países a activar mecanismos de contención —como subsidios, fondos de estabilización o ajustes tributarios— para amortiguar su impacto en los consumidores. Chile no ha quedado fuera de esa discusión.

POR VICTORIA SILVA

La escalada del conflicto en Medio Oriente ha ido consolidándose en las últimas semanas como uno de los principales factores de presión sobre el mercado energético global. La ofensiva de Irán contra objetivos de Estados Unidos, de países del Golfo Pérsico e Israel, junto con el despliegue de minas navales en el estrecho de Ormuz por donde circula cerca del 20% del petróleo mundial, reactivó los temores sobre eventuales interrupciones en el suministro de crudo.

En ese contexto, el precio del Brent ha mantenido una tendencia al alza, superando sostenidamente esta semana los US\$ 100 por barril (el jueves alcanzó los US\$ 118 tras los ataques a nueva infraestructura) y reflejando un escenario de mayor incertidumbre. El encarecimiento del petróleo ya se ha ido traspasando de forma progresiva a los combustibles, un fenómeno que se ha extendido a nivel global y es considerado una de las alzas más altas que ha tenido el crudo desde 1985.

Chile no ha estado ajeno a esta dinámica. En las últimas semanas, el precio de las gasolinas ha subido

de manera constante, ubicándose actualmente entre los \$1.300 y \$1.350 por litro, dependiendo de la zona, y posicionando al país entre los niveles más altos de América Latina.

En este contexto, ha aparecido un actor clave en la discusión: el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Mepco). El Mepco, vigente desde 2014, opera ajustando el componente variable del impuesto específico a los combustibles. Su lógica es simple, cuando los precios internacionales suben con fuerza, el Estado reduce parte del impuesto para amortiguar el alza; cuando bajan, lo incrementa para recomponer recursos fiscales.

El ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, fue explícito.

Advirtió que van a actuar con decisión y rapidez. "No vamos a esperar a que la fortuna dé vuelta las cosas mientras gastamos US\$200 millones por semana", señaló, defendiendo la necesidad de introducir cambios al mecanismo.

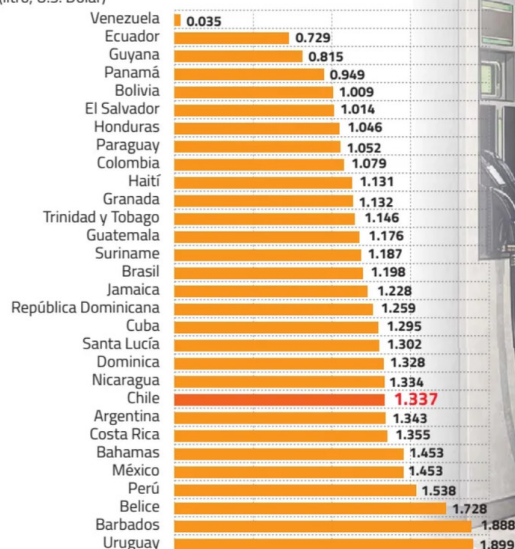
De hecho, el propio Quiroz ha advertido que, en un escenario de petróleo alto sostenido por un período más largo, el Mepco podría implicar desembolsos totales cercanos a US\$3.000 millones, lo que choca directamente con la estrechez fiscal actual. ¿Cuál es la fórmula que analiza el Gobierno? Es un tema que se está discutiendo. Mientras tanto, ha trascendido que entre las opciones está modificar las bandas del Mepco, lo que implicaría

que las alzas serían más altas —se habla de hasta \$300—, suspender su aplicación durante un tiempo por la guerra entre Irán y EEUU, o establecer un mecanismo nuevo para subsidiar a los segmentos más vulnerables de la población. Entre el lunes y martes La Moneda presentará los cambios.

Mecanismos en América Latina: entre fondos de estabilización y alivios tributarios

Chile no es una excepción en cuanto a la aplicación de mecanismos para contener el alza de los precios. En América Latina, otros países también han desarrollado herramientas para enfrentar la vo-

Precio de la gasolina 16 de marzo-2026 (litro, U.S. Dólar)





latilidad del petróleo, especialmente en contextos de crisis.

Colombia y Perú cuentan con Fondos de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), mecanismos que permiten amortiguar las variaciones del mercado internacional mediante compensaciones a productores e importadores. Según el economista del Observatorio del Contexto Económico de la Universidad Diego Portales, Juan Ortiz, estos instrumentos tienen una lógica clara: “Son recursos que se utilizan para paliar esas alzas, son recursos que van contra el presupuesto público”.

En el caso de Colombia, cuando el precio internacional es mayor que el precio interno fijado por el Gobierno, el FEPC paga la diferencia a los productores (como Ecopetrol) e importadores. En teoría, cuando el precio internacional es menor, el excedente debería alimentar el fondo para futuros subsidios; sin embargo, en la práctica ha operado mayoritariamente como un subsidio estatal, acumulando deuda, presionando los

precios al alza.

México, en tanto, ha optado por una estrategia distinta: el mecanismo de ellos consiste en la disminución del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS), sistema implementado en 2022. De acuerdo con Ortiz, ellos ya han anunciado la reducción de ese impuesto que se cobra a los combustibles de consumo vehicular, permitiendo contener el precio final.

La diferencia clave es que México es exportador de petróleo, lo que le permite compensar parcialmente el costo fiscal mediante mayores ingresos por exportaciones.

Brasil, por su parte, ha aplicado una combinación de medidas, incluyendo rebajas de impuestos y subsidios focalizados—especialmente al diésel—, buscando contener el impacto en sectores productivos y en el transporte.

En el otro extremo, países como Ecuador y Bolivia han transitado desde esquemas de subsidios generalizados hacia modelos más flexibles. En el caso ecuatoriano, el sistema ha evolucionado

hacia precios más alineados con el mercado internacional, con subsidios focalizados y bandas de ajuste. Bolivia, en cambio, eliminó su esquema de subsidios a combustibles a fines de 2025 por su alto costo fiscal, lo que derivó en fuertes alzas de precios y tensiones sociales.

Europa y Asia

Al otro lado del Atlántico, en Europa, la mayoría de los países no cuentan con un fondo de estabilización automático permanente para los combustibles. Sin embargo, ante crisis de precios aplican mecanismos de emergencia y ajustes fiscales temporales.

La medida más común ha sido la reducción temporal del IVA o de los impuestos especiales sobre los carburantes. Países como Portugal, Croacia, Francia y Alemania han recurrido a estas rebajas fiscales para mitigar subidas bruscas.

En tanto, en Asia, la gestión de los precios de los combustibles no sigue un modelo único. Existen

tres estrategias: fondos de estabilización específicos, subsidios estatales masivos y medidas de emergencia activadas ante crisis recientes, como la actual.

Ranking de precios

Las diferencias en políticas públicas se reflejan directamente en los precios finales de los combustibles. En América Latina, la dispersión es amplia y responde principalmente a factores como el nivel de subsidios, la carga tributaria y la condición de cada país como productor o importador de petróleo.

Según datos de Global Petrol Prices al 16 de marzo de 2026, los valores en la región van desde extremos como Venezuela, con apenas US\$ 0,035 por litro, hasta Uruguay, que lidera el ranking con US\$ 1,899 por litro.

En el tramo más alto también aparecen economías como Barbados (US\$ 1,888) y Belice (US\$1,728), seguidas por Perú (US \$1,538) y México (US\$ 1,453).

Chile, en tanto, se ubica en la parte alta de la tabla, con un precio cercano a US\$1,337 por litro, lo que lo posiciona entre los más caros de América Latina. En un nivel intermedio se encuentran países como Brasil (US\$ 1,198), Colombia (US\$ 1,079) y Paraguay (US\$ 1,052).

A nivel global, la brecha es aún mayor. Mercados como Hong Kong, con precios cercanos a US\$ 3,967 por litro, y Dinamarca (US\$ 2,603) encabezan el ranking mundial, reflejando una combinación de altos impuestos, costos logísticos y dependencia de importaciones.

En contraste, Estados Unidos registra un precio cercano a US\$1,075 por litro. A diferencia de varios países de América Latina, no cuenta con un mecanismo estructural de estabilización, por lo que las variaciones del precio internacional se traspasan de forma más directa al consumidor, en un mercado con menor carga tributaria y mayor capacidad de absorción del shock energético. 📊