

Bencinas



La bencina estalla en la calle y desnuda la fragilidad energética de Chile

La imagen se repitió con rapidez en distintas ciudades del país: filas extensas en las estaciones de servicio, conductores apurados por cargar antes del nuevo precio, reclamos en redes sociales, malestar en el transporte y una pregunta que se instaló con fuerza en la calle y en la política: por qué subir tanto, tan rápido y ahora. La histórica alza de los combustibles no sólo golpeó el bolsillo de los hogares; también abrió el primer gran encontrón del nuevo gobierno con una ciudadanía que todavía no completa dos semanas observando a sus nuevas autoridades. Pero el surtidor es apenas el final de una cadena mucho más larga. El precio que paga un automovilista no nace en la esquina de su barrio ni se define exclusivamente en una oficina estatal. Es

el resultado de una trama donde intervienen productores de crudo, navieras, refinerías, oleoductos, distribuidoras, estaciones de servicio, impuestos y subsidios. Y en medio de esa red, Chile aparece como un actor particularmente vulnerable: importa cerca del 99,8% del petróleo crudo que requiere. Esa sola cifra explica por qué cualquier conflicto internacional, cualquier sobresalto en los mercados o cualquier ajuste fiscal se termina sintiendo con fuerza en el estancamiento de una familia chilena. Hoy el crudo que abastece a Chile proviene principalmente de Argentina, Brasil y Ecuador, con participaciones que fluctúan mes a mes según precio y calidad. Aunque existe libertad para importar, el único comprador

La histórica alza de los combustibles abrió la primera crisis ciudadana del nuevo gobierno y volvió a exhibir una verdad incómoda: el país depende casi por completo del petróleo importado, de un mercado global volátil y de un mecanismo de estabilización que ya muestra límites fiscales y políticos.

de petróleo crudo en el país es Enap, porque es la única empresa que cuenta con refinerías capaces de procesarlo en Concón y Biobío. Sus contratos de compra se cierran con dos o tres meses de anticipación y su planificación se mueve en ventanas de 90 días, precisamente para asegurar abastecimiento y reducir la exposición a shocks inmediatos. El sistema, sin embargo, no elimina el problema de fondo. El crudo argentino llega por el Oleoducto Transandino desde

Vaca Muerta a Hualpén; el brasileño y el ecuatoriano arriban en buques a Quintero. El precio se negocia en función de referencias internacionales como Brent o WTI, más o menos un diferencial según la calidad del producto y las condiciones del mercado. Esa dinámica deja al país atado a la oferta y la demanda globales, pero también a la capacidad semanal de Enap para encontrar la mejor combinación posible entre costo y calidad. El cuadro se volvió más sensible

en las últimas semanas por la fuerte alza internacional del petróleo. En el escenario actual, el Mepco —el mecanismo creado para amortiguar las variaciones bruscas— venía operando con subsidios importantes para contener el precio mayorista. Según Juan Ortiz, economista del Observatorio del Contexto Económico de la UDP, en semanas recientes esos subsidios permitieron contener alzas del orden de \$30 por litro en combustibles y de cerca de \$25 a \$26 en diésel bajo un funcionamiento normal del sistema. El problema es que ese “funcionamiento normal” dejó de existir cuando los

fundamentos internacionales se salieron de rango y el costo fiscal comenzó a tensionarse con fuerza.

Allí aparece el primer punto crítico de esta crisis. El Mepco fue diseñado para suavizar, no para anular, las variaciones del mercado internacional. Ajusta el componente variable del impuesto específico para amortiguar el traspaso de alzas hacia el consumidor, pero no congela el precio ni puede sostener indefinidamente subsidios crecientes. De hecho, Ortiz advirtió en una columna reciente que el mecanismo ha sido relevante para reducir volatilidad, pero que en escenarios de cambios abruptos su operación se vuelve fiscalmente muy costosa. Recordó que entre 2014 y 2025 el sistema ha sido deficitario y que sólo en 2022 su costo fiscal neto superó los US\$ 2.300 millones. En el actual episodio, agregó, el mecanismo volvió a tensionarse con un costo fiscal neto de unos US\$ 220 millones en las últimas semanas.

Por eso, cuando Hacienda ajustó parámetros del mecanismo y el componente variable del impuesto pasó

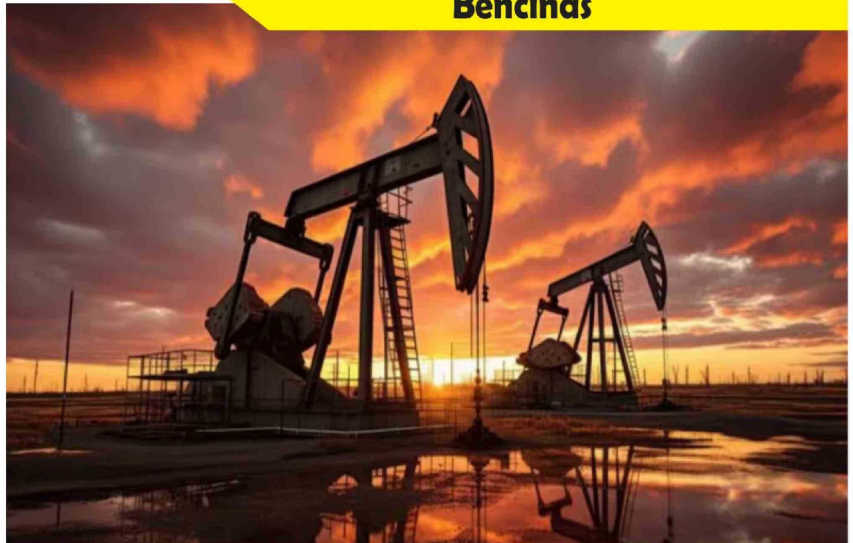
Lunes 30 de Marzo de 2026

EL LONGINO

www.diariolongino.cl

9

Bencinas



a entregar un alivio mínimo, el resultado fue inmediato: el precio final se acercó mucho más rápido al valor real de mercado. Ortiz fue claro en su análisis: el Mepco siguió operando, pero cambió la fórmula que determina el componente variable, lo que redujo el subsidio y aumentó el traspaso al consumidor. En otras palabras, el Estado dejó de amortiguar con la misma intensidad y el golpe llegó de una sola vez a las bencineras.

Esa es la explicación técnica. La política, en cambio, se mueve con otra lógica. Y lo que la ciudadanía vio no fue una discusión sobre bandas de referencia, precio de paridad o componentes variables, sino una subida abrupta que coincidió con los primeros días del nuevo gobierno. La lectura pública fue brutalmente simple: asumieron y subió la bencina. Esa asociación, aunque incompleta, ya produjo costos políticos concretos.

La crítica de fondo no apunta sólo al nuevo gobierno. También alcanza a un diseño energético y tributario que el país arrastra hace décadas. Porque cuando se revisa la cadena completa aparecen varias paradojas difíciles de sostener. Enap es el actor central del sistema, pero cobra el precio de paridad de importación, es decir, un valor que refleja cuánto costaría importar combustibles desde el mercado de referencia de la Costa del Golfo de Estados Unidos, incluyendo fletes, seguros, logística y ajustes de calidad. Esto significa que incluso cuando refina localmente, la formación de precios sigue mirando al mercado externo. En los hechos, la dependencia internacional no se reduce porque exista refinación en Chile: sólo cambia la etapa donde se captura parte del valor.

La segunda paradoja está en la distribución. Existe un mito muy instalado en los consumidores: que una marca vende mejor bencina que otra. En realidad, las gasolinas son casi iguales, porque en su gran mayoría provienen del mismo vendedor, Enap. Las diferencias se

explican por aditivos menores y por estrategias comerciales. El mercado, además, está fuertemente concentrado. Copec, Aramco y Enx dominan cerca del 95% del negocio, con cientos de estaciones a nivel nacional. Esa concentración no necesariamente define por sí sola el precio, pero sí configura un sistema poco diverso y con un enorme poder de mercado acumulado.

La gerenta general de Energética, María Isabel González, ha resumido bien una parte del problema: el margen de las estaciones no es alto y su apuesta principal está en el volumen, complementado por negocios anejos como tiendas, lavado o alimentos. Es decir, el precio final no se explica porque cada estación "abuse" en forma aislada, sino porque detrás hay una estructura donde el costo base, los impuestos y la logística pesan mucho más que la ganancia del bombero o del concesionario local. Esa constatación obliga a dirigir la discusión hacia el corazón del sistema y no hacia el último eslabón visible.

Y en el corazón del sistema está también el impuesto específico. Ahí se concentra otra discusión que el país ha postergado durante años. La gasolina paga un componente base de 6 UTM por metro cúbico y el diésel uno de 1,5 UTM por metro cúbico, según los registros del Servicio de Impuestos Internos. Esa estructura no es neutra: favorece relativamente al diésel respecto de la gasolina y, además, convive con sistemas de devolución parcial para transportistas y recuperación para otros sectores productivos. El resultado es que el esfuerzo tributario no se reparte de forma pareja y sigue alimentando un debate de equidad que nunca termina de resolverse.

El economista Claudio Agostini ha sido uno de quienes ha subrayado esa distorsión. La discusión no es sólo recaudatoria, sino también económica y distributiva. Si la gasolina paga más, mientras amplios sectores que usan diésel cuentan con devoluciones o créditos, la

señal que recibe el mercado se vuelve contradictoria. En momentos de crisis, esa diferencia se hace aún más visible: los hogares sienten el golpe de la gasolina con mayor crudeza, mientras actividades de mayor escala conservan grados relevantes de alivio tributario.

A esto se suma un dato políticamente incómodo: mientras los consumidores enfrentan una subida histórica, Enap cerró 2025 con utilidades por US\$ 847,8 millones, más del doble de los US\$ 408,2 millones obtenidos en 2024, según su análisis razonado de estados financieros. La explicación oficial apunta al aumento del margen bruto y a mayores ventas de producción propia valiosa, entre otros factores. Pero en el debate público esa cifra inevitablemente abre una interrogante: si la empresa estatal mejora con fuerza sus resultados en un contexto de alza internacional, cuánto de ese desempeño podría o debería traducirse en mecanismos de protección más visibles para los consumidores. La pregunta no es técnica; es política.

No se trata de exigirle a Enap que venda a pérdida ni de negar la lógica internacional del negocio. Se trata de reconocer que el país no ha construido una narrativa clara ni un pacto transparente sobre cómo enfrentar estas crisis. Cuando el precio internacional sube, el Estado subsidia parcialmente a través del Mepco hasta que las

cuentas fiscales se tensan; luego corrige la fórmula, el precio salta y el costo lo asumen las personas. En cada episodio se repite el mismo libreto: sorpresa ciudadana, reproches cruzados, advertencias técnicas y soluciones transitorias. Lo que no aparece es una estrategia robusta de largo plazo.

El propio debate entre expertos muestra que no hay soluciones simples. Jorge Hermann, director de Hermann Consultores, advirtió que el cambio de parámetros en el corto plazo podía amortiguar parcialmente al incorporar precios previos al estallido del conflicto, pero al mismo tiempo implicaba una reducción del subsidio fiscal que terminaría expresándose en un alza relevante para el público. Ortiz, por su parte, propuso revisar el funcionamiento del Mepco y evaluar esquemas transitorios para escenarios de volatilidad extrema. Gustavo Díaz, del Instituto Libertad, planteó que una focalización mayor del subsidio podría ser razonable en un contexto de estrechez fiscal. Todos coinciden en algo: el mecanismo actual quedó bajo presión y requiere ajustes. Lo que no resuelven aún es quién pagará el costo político y económico de esos cambios.

La crisis de las bencinas, en consecuencia, no es sólo una noticia de precios. Es un espejo. Refleja la dependencia casi absoluta de Chile del petróleo importado. Refleja

la fragilidad de una economía que sigue necesitando amortiguadores fiscales para que una guerra a miles de kilómetros no se convierta en un problema doméstico inmediato. Refleja también las tensiones de un mercado concentrado, un sistema tributario discutido y una política pública que reacciona más de lo que anticipa.

Para el nuevo gobierno, el episodio tiene además una lectura simbólica delicada. No importa que buena parte de las variables vengan heredadas o respondan a factores externos. La ciudadanía juzga por resultados visibles y por la capacidad de explicar con claridad. Y en eso, hasta ahora, la comunicación oficial ha ido por detrás del malestar. Mientras técnicos y economistas discuten bandas, subsidios y precio de paridad, la población escucha una sola traducción: llenar el estanco cuesta mucho más.

Ese desfase entre la explicación técnica y la percepción cotidiana suele ser el terreno más fértil para la

desconfianza. Por eso la línea editorial que deja este episodio es incómoda pero necesaria: el problema no empezó con este gobierno, pero sí lo alcanzó demasiado pronto. Y lo hizo en un terreno donde no bastan excusas geopolíticas ni frases de buena voluntad. Lo que la calle exige es algo más concreto: claridad, gradualidad cuando sea posible y una discusión honesta sobre quiénes absorben realmente el costo de cada crisis energética.

Porque al final, detrás de cada litro que sube, no sólo hay petróleo, refinerías o impuestos. Hay una estructura entera que vuelve a recordarle a Chile que su seguridad energética sigue siendo una promesa incompleta. Y mientras esa fragilidad no cambie, cada guerra externa, cada shock internacional y cada ajuste fiscal volverá a terminar en el mismo lugar: la manguera del bombero, la pizarra con el nuevo precio y la irritación de una ciudadanía que, una vez más, siente que paga sola la cuenta más pesada.

