

El “dieselazo”: una bomba al corazón del sector productivo

Roger Sepúlveda Carrasco
Rector Universidad Santo Tomás
Región del Biobío



La reciente decisión de la administración de José Antonio Kast de modificar los parámetros del Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) representa un giro drástico en la conducción económica del país. Mediante un simple decreto administrativo y prescindiendo de trámite legislativo, el Ejecutivo redujo el período de cálculo del precio de paridad de importación de 21 a solo 4 semanas. Esta maniobra, en la práctica, neutraliza el rol estabilizador del mecanismo y traspasa de golpe toda la volatilidad del mercado internacional al bolsillo de los chilenos, permitiendo alzas históricas que alcanzan los \$580 por litro de diésel y \$370 en la gasolina de 93 octanos.

Si bien el gobierno esgrime una necesaria responsabilidad fiscal ante la crisis energética global, lo cierto es que esta medida apunta directamente al centro gravitacional de nuestra economía. El diésel no es un insumo facultativo; es la sangre que moviliza el 98% de la carga nacional y el pilar del transporte de pasajeros. Al disparar los costos operacionales de los gremios logísticos, se gatilla una presión inflacionaria inmediata que impactará sin escalas en la canasta básica y los insumos agrícolas. En los sectores más sensibles, como el transporte interurbano, las advertencias ya son alarmantes: un pasaje entre Chillán y Santiago, hoy situado en \$10.700, proyecta superar los \$16.000 bajo estas nuevas reglas, evidenciando un costo social que la ciudadanía difícilmente podrá absorber.

Resulta particularmente crítico observar cómo el diseño de las medidas mitigatorias distorsiona el

mercado al generar una profunda asimetría entre los agentes económicos. Mientras se anuncian subsidios focalizados para taxistas y colectiveros, más de 135.000 conductores de plataformas digitales como Uber, DiDi o Cabify, que sostienen buena parte de la movilidad urbana en ciudades como Concepción y Los Ángeles, quedan en la más absoluta indefensión. Sin acceso a redes de protección estatal ni poder de lobby en La Moneda, esta fuerza laboral que hoy es estructural para el funcionamiento del país, se ve obligada a absorber un shock de costos que amenaza su propia subsistencia. Esta fragmentación de la ayuda no solo es injusta; es una lectura errónea de la nueva configuración del trabajo en Chile.

Al alterar de forma tan abrupta las reglas del juego, el Gobierno se arriesga a un escenario de estanflación difícil de revertir. Con una inflación que ya se desvía de la meta del 3% para acercarse al 5% al cierre de 2026, y un crecimiento del PIB ajustado a la baja en torno al 1,5%, el desempleo en sectores intensivos en transporte deja de ser un temor para convertirse en una amenaza real. Panaderos, agricultores y operadores turísticos enfrentan hoy el mismo dilema: traspasar costos al consumidor o enfrentar la quiebra. A mi juicio, nos encontramos ante una administración técnicamente competente y con genuina vocación ejecutiva, pero que ha olvidado que la viabilidad de las reformas depende de la legitimidad que otorga el diálogo. La urgencia fiscal puede ser real, pero en una democracia moderna, la urgencia del diálogo y el consenso gremial es, sencillamente, ineludible.