

Efecto multiplicativo

● Un IPC de 1% en marzo 2026 puede parecer un dato más, pero en Chile su efecto es multiplicativo por medio de la Unidad de Fomento (UF), tensiones salariales y termina condicionando la política monetaria. Primero, la UF se reajusta diariamente según el IPC anterior, por lo que un incremento de precios se convierte en mayores cuotas, alquileres y primas pactadas en UF. Esto extiende el impacto y castiga a hogares endeudados o con gastos indexados.

Segundo, cuando la inflación se vuelve persistente, las negociaciones salariales empiezan a considerar como referencia la inflación anterior. Esto busca recuperar poder de compra, pero también puede dar a lugar un ciclo en el que los aumentos salariales, suben costos y luego vuelven a subir los precios.

Tercero, si la inflación se torna persistente, obliga al Banco Central a mantener tasas altas por más tiempo. Esto encarece el crédito, desacelera la inversión y reduce la actividad económica, afectando con mayor fuerza a las familias más vulnerables y aumentando las presiones fiscales debido a compromisos indexados.

Existen medidas paliativas que pueden aplicarse. Revisar la indexación en contratos sensibles y fomentar alternativas en pesos, junto con apoyos focalizados en bienes esenciales y energía, son pasos razonables. Asimismo, los ajustes salariales deberían equilibrar la protección del ingreso con la necesidad de prevenir presiones inflacionarias adicionales.

El problema no es el 1%, sino su capacidad de expandirse en el tiempo y afectar de manera persistente el bienestar de los hogares.

Manuel Chong Fuentes
Economista, académico UNAB

Impuesto específico

● Ante los cambios en la determinación del componente variable del impuesto específico a los combustibles (que es como se financia el Mepco), en la Ley N° 21.811 se establecieron una serie de modificaciones que influirán en los beneficios tributarios que poseían los contribuyentes que utilizan el diésel dentro de su proceso productivo.

Una de las medidas se relaciona con la restricción en el uso del crédito fiscal proveniente del impuesto específico al diésel por parte de las empresas que utilizan este combustible en maquinarias que no circulan por caminos o vías públicas del país. Hasta antes de esta modificación, podían utilizar el 100% de dicho impuesto como crédito contra el IVA de sus ventas o servicios. Sin embargo, con el cambio, este beneficio se reduce al 31%, alineándose con el régimen aplicable a los grandes transportistas de carga.

Este cambio afecta a las empresas que tributan bajo el régimen general, impactando en sus costos, pues ya se vieron golpeadas por el alza en el precio del diésel y, ahora, enfrentarán la reducción del crédito fiscal. Esto tendrá un efecto que se traslade a los precios finales de los productos o servicios que ofrecen.