

Fecha: 24-03-2026  
Medio: La Segunda  
Supl.: La Segunda  
Tipo: Noticia general  
Título: El alza de los combustibles amenaza el bolsillo: lo que subirá en los próximos meses

Pág.: 7  
Cm2: 671,4  
VPE: \$ 1.491.251

Tiraje: 11.692  
Lectoría: 33.709  
Favorabilidad: ☐ No Definida

## La mirada de 11 expertos

# El alza de los combustibles amenaza el bolsillo: lo que subirá en los próximos meses

Especialistas advierten que el efecto no se sentirá solo en la bomba de bencina, sino en la mesa, el arriendo, el delivery y casi todo lo que compra una familia chilena.

**Sergio Sáez Fuentes**

El precio de los combustibles en Chile entró en una nueva era. Desde el 26 de marzo, la gasolina sube en torno a \$370 por litro y el diésel en \$580, como resultado del ajuste al mecanismo MEPCO que el Gobierno se vio obligado a aplicar ante la imposibilidad de seguir absorbiendo el alza internacional del petróleo.

La decisión tiene un costo fiscal inmediato —el MEPCO ya había acumulado US\$220 millones en gastos, con desembolsos semanales que podían alcanzar US\$160 millones—, pero el costo de largo plazo lo pagarán los consumidores: en alimentos, transporte, arriendos y servicios básicos. Para **Carlos Guayara**, co fundador de Trii, se trata de "una jugada de emergencia que el mercado venía anticipando", con el petróleo rondando los US\$100 por el conflicto en Medio Oriente y un dólar sobre los \$920.

### Marzo y abril: los meses del golpe

Las cifras más precisas provienen del economista jefe de BICE, **Marco Correa**, quien modeló el impacto mes a mes. Para marzo, su proyección llega a una inflación mensual de 0,8%, con un aporte de 0,2 puntos porcentuales atribuibles directamente a los combustibles. Pero es abril el mes que concentra el golpe: "el impacto directo es de 1 punto porcentual adicional a la estimación previa para el mes, llegando así a 1,4% total", proyecta Correa.

Para el cierre del año estima una inflación de entre 3,4% y 3,5%, aunque advierte que "de mantenerse el petróleo cercano a los US\$100 dólares, la inflación podría ubicarse por sobre el rango previsto, incluso superando el 4,0% en el año".

**Cristian Lecaros**, de Lecaros Grups, comparte ese diagnóstico y agrega un elemento que amplifica el golpe: "la base comparativa del INE el año pasado registraba una caída de 4,3% anual y de 10,5% en 12 meses, por lo que el rebote es fuerte y tiene un impacto directo sobre el consumidor final". Su proyección para el IPC anual apunta a un cierre "entre 3,5% y 4%, dependiendo de la duración del conflicto internacional". **Andrés Pérez**, economista jefe de Banco Itaú, es igualmente directo: "Es muy probable que la inflación a fi-

nes de año termine bien por encima de 3%".

El escenario es especialmente disruptivo considerando el punto de partida. Como señala **Emanoelle Santos**, analista de XTB, hasta febrero el IPC interanual se situaba en 2,4%, su nivel más bajo desde agosto de 2020, y el Banco Central proyectaba cerrar el año en torno a la meta del 3%. "Ese escenario ya no es viable", sentencia.

### La cadena que llega hasta el supermercado

El canal más silencioso pero más potente del alza es el diésel. Su encarecimiento de más de 55% opera, según Santos, "como un impuesto encubierto sobre toda la cadena logística del país", trasladándose con rapidez a frutas, verduras, pan, carne e insumos agrícolas. Las regiones extremas y zonas rurales absorberán el golpe con mayor intensidad, porque la distancia amplifica el peso del flete sobre el precio final.

**Diego Soffia**, director ejecutivo de Efectivo, cuantifica: "Suponiendo que el diésel representa un 30% del costo de transporte, y sabiendo que este combustible subió un 60%, el alza inicial esperada en el valor de las frutas y verduras sería sobre 6%". **Esteban Viani**, académico del Magister en Finanzas de la Universidad



Autónoma, añade otro ángulo: "el combustible representa cerca de un 40% de los costos en el sector transporte", por lo que una parte relevante del alza "será traspasada a los clientes finales, afectando tanto a consumidores como a empresas que de-

penden del traslado de bienes, como supermercados o productores agrícolas".

En la misma línea, **Alejandro Urzúa**, de la UNAB, precisa que los ítems más sensibles —alimentos de primera necesidad, transporte, gas y parafina— pesan entre un 25% y 35% de la canasta del IPC: "cuando suben los combustibles, es cosa de tiempo para que eso termine reflejándose ahí". Su estimación del impacto total va de 1,2 a 2 puntos porcentuales adicionales en la inflación anual.

El impacto no se agota en el surtidor ni en la feria. **Pavel Castillo**, economista de CORPA, advierte que el shock desencadena una reacción en cadena: transporte, agricultura, distribución, logística y construcción son los primeros en absorberlo, pero el golpe llega después a comida, retail y servicios, incluyendo "delivery, entre otros".

**Hans Huber**, de Xepelin, confirma que ningún sector queda inmune: "aunque algunas industrias lo sientan antes que otras, finalmente el efecto se expande y termina presionando la inflación a nivel general". Soffia subraya que la presión tampoco se detiene ahí: "a través de la indexación en la UF se traspasará hasta llegar a afectar valores de diversos servicios", incluyendo arriendos y créditos.

### Las medidas de mitigación y sus límites

El Gobierno acompañó el ajuste con un paquete de compensaciones: congelamiento de tarifas del transporte público en Santiago hasta fines de 2026, reducción del precio de la parafina a niveles de febrero, y subsidios para taxis y colectivos. **Juan Ortiz**, del OCEC-UDP, valora que el Gobierno inyectará "en torno a US\$60 millones para mantener el precio de la parafina", reduciendo su incidencia en el IPC. Sin embargo, los expertos son categóricos: el congelamiento del transporte público neutraliza uno de los vectores más visibles, pero no alcanza a cubrir logística, alimentos ni transporte privado.

### El timing de los impactos

Efectos del alza de combustibles (MePCO) en los sectores productivos y el bolsillo de los chilenos

| Sector                                   | Combustible clave    | Plazo del impacto  | Nivel de riesgo | Protección del gobierno        |
|------------------------------------------|----------------------|--------------------|-----------------|--------------------------------|
| <b>IMPACTO INMEDIATO – 0 a 4 semanas</b> |                      |                    |                 |                                |
| Transporte de carga                      | Diésel               | Inmediato          | Muy alto        | Ninguna                        |
| Comercio / Supermercados                 | Diésel (flete)       | 2 a 4 semanas      | Muy alto        | Ninguna                        |
| Agroindustria / Alimentos                | Diésel + Gasolina    | 2 a 4 semanas      | Alto            | Ninguna                        |
| Restaurantes / Gastronomía               | Indirecto (insumos)  | 2 a 4 semanas      | Alto            | Ninguna                        |
| <b>IMPACTO MEDIO – 1 a 3 meses</b>       |                      |                    |                 |                                |
| Taxis y colectivos                       | Gasolina             | Inmediato          | Medio           | Subsidio \$100k/mes (6 meses)  |
| Transporte público RM                    | Diésel               | Inmediato          | Bajo (mitigado) | Congelado hasta dic. 2026      |
| Minería                                  | Diésel               | 1 a 3 meses        | Alto            | Ninguna                        |
| Construcción                             | Diésel               | 1 a 3 meses        | Alto            | Ninguna                        |
| Aviación / Turismo                       | Combustible de avión | 1 a 2 meses        | Medio-alto      | Ninguna                        |
| <b>IMPACTO DIFERIDO – 3 a 6 meses</b>    |                      |                    |                 |                                |
| Parafina / Calefacción                   | Petróleo / Kerosene  | Invierno (may-ago) | Alto (post-sub) | Congelada hasta sept. 2026     |
| Gas licuado (GLP)                        | Petróleo             | 2 a 4 meses? Alto  | Sin protección  |                                |
| Energía eléctrica                        | Combustibles fósiles | 3 a 6 meses        | Medio-alto      | Subsidio parcial (vulnerables) |
| Crédito / Tasas de interés               | Inflación agregada   | 3 a 6 meses        | Medio           | Ninguna                        |

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DECLARACIONES DE ECONOMISTAS