LITORALPRESS

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 fines 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 dependen 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
IMPACTO INMEDIATO – 0 a 4 semanas				
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
IMPACTO MEDIO – 1 a 3 meses				
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
IMPACTO DIFERIDO – 3 a 6 meses				
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