

tivos mediante la suspensión transitoria del crédito diferenciado al impuesto específico para empresas no transportistas, congelando tarifas en Santiago hasta diciembre, enviando recursos a regiones y pretendiendo estabilizar el precio de la parafina durante invierno; medidas que, paradójicamente, dependen de la aprobación de ese mismo Congreso.

Debemos considerar que Chile importa el 100% de los combustibles que consume y que la guerra en Medio Oriente ha disparado el precio del barril en más de un 50%.

Por esta razón, no es posible amortizar el impacto de las alzas sin comprometer recursos públicos, dada la insolvencia heredada del mandato anterior. Calificar de sociópata a alguien por hacer su trabajo parece ser más una consigna de oposición que un argumento serio, especialmente cuando quienes hoy, siendo oposición, tampoco demostraron una mejor gestión cuando estuvieron en el poder.

Cynthia Campos Gómez, Fundación para el Progreso

Más que combustible

● El alza de los combustibles no es un fenómeno aislado. Es uno de los factores más sensibles dentro de la estructura de costos de cualquier economía. Cuando el precio de la bencina o el

diésel aumenta, el transporte se encarece, y con ello también lo hacen los alimentos, los servicios y prácticamente todos los bienes que dependen de la logística para llegar a las personas.

En términos simples, se trata de un efecto en cadena. Lo que sube en el origen el combustible se traslada inevitablemente al consumidor final. Así, incluso quienes no tienen vehículo propio terminan pagando el impacto.

Pero más allá de lo económico, hay una dimensión social que muchas veces queda fuera del debate. En Chile, miles de familias destinan una parte importante de sus ingresos al transporte. Para muchos estudiantes, el costo del pasaje define si pueden asistir a clases, rendir una prueba o simplemente continuar con su formación.

Desde la docencia en el área de costos, enseñar estos conceptos ya no es únicamente explicar cifras o modelos. Es acompañar a estudiantes que ven cómo la teoría económica se materializa en sus propias dificultades diarias.

Por eso, el análisis del precio de los combustibles no puede limitarse a indicadores o porcentajes.

Debe considerar su impacto real en las personas, especialmente en aquellos hogares donde cada gasto cuenta. Porque cuando sube la bencina, no solo sube un precio, sube el

costo de vivir.

*Sandra Alcina,
académica de la U. Autónoma de Chile*

Industria logística

● Los cambios al MEPCO representan no solo un desafío para las empresas, sino también una oportunidad. En este contexto, la tecnología deja de ser una ventaja competitiva y pasa a ser una necesidad operativa: hoy es posible optimizar rutas, reducir kilómetros innecesarios y maximizar el uso de cada litro de combustible.

La digitalización de la última milla será clave para adaptarse a este nuevo escenario, permitiendo a las compañías absorber parte de estos impactos, mantener la eficiencia y avanzar hacia una logística más productiva y sostenible, evitando trasladar completamente estas alzas al consumidor final.

Cristóbal López

El Austral de Osorno invita a sus lectores a escribir sus cartas a esta sección. Los textos deben tener una extensión máxima de 1.000 caracteres e ir acompañados del nombre completo, cédula de identidad y número telefónico del remitente. La dirección se reserva el derecho de seleccionar, extraer, resumir y titular las misivas. Las cartas deben ser dirigidas a **cronica@australosorno.cl** o a la dirección **O'Higgins 870, Osorno.**