

Pronóstico de los economistas para las próximas semanas

Frutas, carnes y pan más caros: El efecto colateral del aumento de los combustibles

J. P. PALACIOS

La decisión del Gobierno de traspasar el aumento del precio del petróleo a la gasolina y al diésel —que subirán \$370 (93 octanos) y \$580 por litro a partir de este jueves, respectivamente— generará una presión al alza directa por su peso en la canasta básica. Pero también habrá efectos colaterales o “de segunda vuelta” sobre otros bienes de consumo que son esenciales para las personas.

Se estima que entre los productos más afectados por el aumento de los costos del transporte estarán los alimentos y otros sectores relacionados.

La definición de “segunda vuelta”

Los efectos de segunda vuelta de la inflación se definen como el aumento generalizado de precios derivado de un *shock* inicial, que en la actual coyuntura es el alza de combustibles. Se ocasiona cuando los agentes económicos ajustan sus expectativas y decisiones de consumo. Esto provoca una inercia inflacionaria, elevando costos de transporte, servicios y salarios, lo que prolonga el alza inicial.

Ese complejo escenario es el que los analistas anticipan que se materializará a partir de los próximos días.

“El impacto no se agota en la bomba de bencina. El canal más relevante para la inflación de los meses siguientes es el diésel, cuyo encarecimiento de más de 55% opera como un impuesto encubierto sobre toda la cadena logística del país. En una geografía como la chilena, donde el transporte terrestre mueve prácticamente todo lo que se consume, ese costo se traslada con rapidez a los alimentos frescos, especialmente frutas, verduras y perecibles, que dependen de distribución continua y cadena de frío, y también al pan, la carne y los insumos agrícolas”, advierte Emanuele Santos, analista de

Se estima que el mayor precio del diésel sobre transporte y alimentos podría sumar entre 0,3 y 0,4 pp. adicionales al IPC.

“El traspaso de esta alza al consumidor final se podría haber diseñado e implementado de forma más paulatina, evitando así un shock tan repentino para el bolsillo y la inflación”.

JORGE HERMANN
ECONOMISTA

“Las regiones extremas y zonas rurales absorberán el golpe con mayor intensidad, porque la distancia amplifica el peso del flete sobre el precio final de los bienes básicos”.

EMANOELLE SANTOS
ANALISTA XTB

“Si los precios de combustibles no ceden, los efectos de segunda vuelta podrían adicionar hasta 0,7% a la inflación. La incertidumbre entonces es alta”.

SERGIO LEHMANN
ECONOMISTA JEFE BCI

mercados de XTB.

Santos añade que “las regiones extremas y zonas rurales absorberán el golpe con mayor intensidad, porque la distancia amplifica el peso del flete sobre el precio final de los bienes básicos. En conjunto, los efectos indirectos del diésel sobre transporte y alimentos podrían sumar entre 0,3 y 0,4 puntos porcentuales (pp.) adicionales al IPC, llevando el arrastre acumulado del shock a cerca de 1,35 puntos sobre la inflación anual”.

También ve un impacto relevante sobre los precios de los alimentos el economista y director de Hermann Consultores, Jorge Hermann. “El aumento del 62,2% en el diésel es relevante para la economía. Casi el 90% de la carga de los alimentos en Chile se mueve por carretera a través de camiones que usan petróleo. Además, el sector agrícola utiliza maquinaria diésel. Este aumento en los costos de producción y flete se traspasará inevitablemente al precio final de frutas, verduras, abarros y bienes”, alertó.

Hermann ve, además, un estrés sobre el transporte y la logística. “Un encarecimiento tan

fuerte del diésel pone presión sobre los costos del transporte de carga y pasajeros. Los camioneros deberán traspasar el mayor costo del flete a las empresas. Además, se generará aumentos de las tarifas de buses interurbanos, taxis y transporte escolar. La aplicación del impuesto específico a las fuentes fijas que utilizan diésel entre abril y septiembre del 2025 impactará los costos de empresas que utilizan generadores eléctricos de respaldo, motobombas, calderas menores, centrales termoeléctricas, hornos y calderas industriales, impactando en un alza de los precios”, proyectó.

El decano de la Facultad de Economía de la Universidad Autónoma, Rodrigo Montero, también ve efectos colaterales en los alimentos y transporte por el shock de precios que tendrán los hidrocarburos de uso vehicular.

“Es probable que el efecto inicial gatille o desencadene efectos de segunda vuelta en otros bienes y servicios de la economía. La bencina es un insumo clave, transversal a toda actividad económica. Por lo tanto, lo esperable es que este incremento inicial se traduzca también en incremento

en otros precios relacionados, sobre todo del rubro transporte y alimentación”, dice.

Alta incertidumbre

El economista jefe de Bci, Sergio Lehmann, es más cauto y cree que hay que esperar cómo evoluciona la guerra en Irán para cuantificar el impacto final hacia otros bienes en la economía.

“Los combustibles son un insumo importante en algunos sectores, como transporte e industria. Qué tan importante sean (los efectos) dependerá de qué tanto se sostienen los altos precios del petróleo y, por consiguiente, el tiempo que se prolongue la guerra en Medio Oriente. Por lo pronto, aún con una guerra que termine antes de mayo, va a llevar a una inflación de 3,9%, con efectos de segunda vuelta acotados”, explicó Lehmann. Advierte que “si los precios de combustibles no ceden, los efectos de segunda vuelta podrían adicionar hasta 0,7% a la inflación. La incertidumbre entonces es alta, lo que exige entonces estar especialmente atentos a los desarrollos de la guerra”.