

BASADO EN "EL ACTUAL ESCENARIO ECONÓMICO Y SU IMPACTO EN LOS HOGARES":

SEC posterga alza de la luz pese a que correspondía un cobro en abril

El contexto apunta a complicaciones en los recientes traspasos de precios en los combustibles, en un país que es aún muy dependiente del petróleo.

CATALINA MUÑOZ-KAPPEL

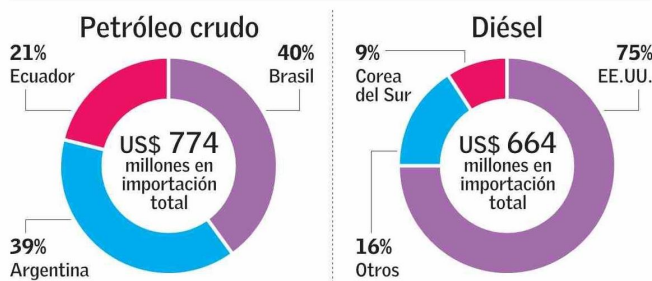
El lunes el Gobierno anunció la mayor alza en los precios de los combustibles en 46 años (desde que existen registros), lo que ha generado una caída inédita (al menos desde 1990) en la aprobación presidencial en sus primeras semanas en el poder. Pero no iba a ser lo único: a partir de abril correspondía que el Ejecutivo informara sobre un incremento en las cuentas de la luz, debido a otra de las deudas que tenía pendientes con actores del mundo eléctrico.

Ayer ese cumplimiento fue suspendido hasta julio.

La Superintendencia de Electricidad de Combustibles (SEC) informó que postergó el pago de la deuda con las empresas distribuidoras, un pasivo de US\$ 800 millones que se arrastra desde la pandemia. En un comunicado transparentó los motivos: "La medida responde a solicitudes de parlamentarios y empresas distribuidoras, considerando el actual escenario

¿De dónde vienen las importaciones de hidrocarburos de Chile?

Importaciones en millones de dólares (CIF) en enero y febrero de 2026.



Fuente: Banco Central

EL MERCURIO

rio económico y su impacto en los hogares".

Tras ello, el Ministerio de Energía, que encabeza Ximena Rincón, declaró que la determinación de la SEC "va en directo alivio de los bolsillos de las familias chilenas. Si bien, y tal como dice la SEC, existe

una deuda que debemos pagar, este es un momento muy sensible para comenzar este proceso de reliquidación tarifaria".

El actor a quien se le debe dinero, en todo caso, estaba entre los que pidieron el ajuste. "Esta solicitud está en línea con el interés pú-

blico, resguardando tanto la certeza regulatoria como la adecuada protección de los clientes", comentó Juan Meriches, director ejecutivo del gremio de las distribuidoras, Empresas Eléctricas. "Creemos que es posible colaborar en la búsqueda de mecanismos que permitan gestionar adecuadamente los efectos económicos asociados a este proceso, de manera de mitigar impactos relevantes en las familias y las empresas en el país", agregó.

Según cálculos de Daniel Salazar, socio director del grupo energiE, un promedio nacional del alza prevista para abril hubiese sido 2,8%.

Ese cobro hubiese sumado a las distribuidoras a la regularización de obligaciones que el Estado suspendió con los otros dos actores del mundo eléctrico: generadoras y transmisoras, a las cuales se les pagó el monto atrasado desde 2024 e implicó una drástica alza de tarifas.

SIGUE EN B 2

Los desafíos de los vehículos eléctricos y los avances en minería

VIENE DE B 1

Dependencia energética

Buena parte de la energía eléctrica se alimenta de fuentes renovables. Sin embargo, el petróleo sigue condicionando a Chile.

Chile no produce casi ningún hidrocarburo, por lo que es casi un importador neto de estos combustibles. Según cifras del Banco Central, en los dos primeros meses del año el petróleo crudo fue el tercer producto con mayor monto de importación, seguido del diésel (ver infografía).

Pese a que el país no interna las benzinas desde países del Medio Oriente —el crudo viene principalmente de Brasil, el diésel y las gasolinas, de Estados Unidos—, la importación de los hidrocarburos está supeditada al precio del mercado internacional.

Ronald Fischer, académico del Departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile resalta que Chile se ha independizado del petróleo en algunos sectores más que en otros. Chile ha invertido “hasta ahora en energías renovables para producir electricidad. No es

en todos los sectores, no hemos hecho casi nada de inversiones en transporte. Hay cuatro usos básicamente de la energía: el sector transporte, el eléctrico, el industrial, (donde está) el sector minero, y los hogares. Hay cuatro sectores, de los cuales hemos resuelto más o menos el problema en uno, el sector eléctrico”, dice.

Efectivamente, en febrero de este año el 66% de la energía generada provino de fuentes renovables: 47% de energía solar y eólica y 19% de fuentes hidráulicas, según datos de Acera.

Modificar el “subsidio al lujo”

En el caso del transporte existen dos tópicos independientes: la adopción de autos eléctricos y el transporte de larga distancia. En el caso de los autos, Fischer cree que el mayor uso de vehículos eléctricos se dará con el tiempo, a medida que bajen de valor. Sebastián Galarza, director ejecutivo del Centro de Movilidad Sostenible, apunta a que el año

de mayor venta de autos a combustión en Chile fue en 2019, y en los sucesivos ejercicios ha ido en disminución.

Sin embargo, existen incentivos para la adopción de vehículos eléctricos que podrían replantearse. Por ejemplo, un estudio del Centro de Movilidad Sostenible de febrero de 2026 encontró que la exención del pago de patente de autos eléctricos o híbridos ha ido a financiar vehículos que superan el umbral del lujo (\$52 millones), es decir, un “subsidio al lujo”. En 2024, estos autos de alto costo representaron el 23% del monto total exento. “En un momento en donde estamos en una situación fiscal restrictiva, tenemos que focalizar esos incentivos”, dice.

En la misma línea, otro problema es la falta de infraestructura de carga de estos vehículos a lo largo de Chile. “El 60% de las comunas de Chile no tiene acceso a infraestructura de carga pública. Eso limita el despliegue de la electromovilidad en sí”, indica Galarza.

Por otro lado, Galarza propone implementar una tarifa diferenciada del precio

de la electricidad en los horarios de menor consumo de energía, que coincide con el período en el que hay más vertimiento de las energías renovables. “Durante el día tenemos *peaks* de energía limpia, muy barata, pero no suficiente consumo. Si tuviéramos una tarifa que en el horario de día permita cargar los vehículos eléctricos a un menor costo, se generaría un beneficio doble”, asegura.

El caso del transporte de larga distancia, como el marítimo o el aéreo, es más complicado. “Todavía no se ha resuelto el problema de transporte por camión con medios que no sean combustibles”, indica Fischer.

La electrificación minera

“La principal medida para electrificar el sector minero es convertir gran parte de la maquinaria que hoy día todavía consume diésel a electricidad, por ejemplo, los camiones de los rajos”, dice Juan Ignacio Guzmán, CEO de GEM Mining Consulting.

Por ejemplo, en diciembre de 2025 las empresas BHP y Río Tinto iniciaron un programa de testeo con dos camiones eléctricos de transporte pesado de Caterpillar en una mina de hierro en Australia. Las empresas australianas concentran sobre el 80% de propiedad de Escondida, la mina de cobre más grande de Chile y el mundo.

El rol de las baterías

Las centrales a hidrocarburos aún cumplen un rol de seguridad y resiliencia del sistema eléctrico. Lo son aun pese al avance de la tecnología de baterías.

“Las baterías pueden contribuir a la energía, la suficiencia y la seguridad del sistema; no obstante, ninguna tecnología en sí misma puede entregar todos los atributos por sí sola, por lo que el uso responsable y eficiente de las diferentes tecnologías es actualmente un imperativo de la operación del sistema eléctrico”, dice Camilo Charme, director ejecutivo de Generadoras.