



Cuando sube la bencina: petróleo, guerra y el seguro público contra la volatilidad

Carlos J. Ponce, PhD en Economía, University of California, Los Ángeles. Académico Facultad de Economía y Negocios, UAH.

Introducción

Durante marzo y abril, el precio de los combustibles volvió a ocupar un lugar central en la discusión económica. La razón inmediata fue el conflicto en Medio Oriente y su impacto sobre el mercado internacional del petróleo. Cuando una zona clave para la producción y el transporte de crudo entra en tensión, el efecto no queda contenido en los mercados financieros o energéticos: llega al precio de la bencina y del diésel, al costo del transporte, a la logística de las empresas y, finalmente, al bolsillo de los hogares.

El canal de transmisión es relativamente simple, aunque sus efectos concretos dependen de la estructura productiva y comercial de cada economía. El precio local de los combustibles depende del precio internacional del petróleo y sus derivados, del tipo de

cambio, de los costos de refinación y transporte, y de los impuestos, subsidios o mecanismos de estabilización que cada país utiliza. Por eso, cuando el precio internacional del petróleo sube, los países importadores de combustibles suelen enfrentar presiones inmediatas sobre sus precios internos. Incluso los países productores pueden verse afectados si importan combustibles refinados, enfrentan restricciones de refinación o tienen precios internos vinculados a referencias internacionales.

La importancia de este shock se entiende mejor al mirar la geografía del mercado petrolero. El estrecho de Ormuz es uno de los puntos más sensibles del comercio mundial de petróleo. Según la Energy Information Administration de Estados Unidos, en 2024 transitaron por esa ruta cerca de 20 millones de barriles diarios de petróleo y líquidos asociados, aproximadamente una quinta parte



del consumo mundial de petróleo. Por eso, una guerra que amenace la seguridad de esa ruta no solo afecta a los países directamente involucrados, sino que también altera las expectativas sobre el crecimiento mundial, eleva las primas de riesgo y aumenta la volatilidad de los precios internacionales.

Para América Latina, el episodio abrió nuevamente una pregunta conocida: ¿deben los gobiernos dejar que el alza internacional del petróleo se traspase a los precios locales de los combustibles, o deben amortiguar parte del golpe? La respuesta no es trivial, porque cada alternativa implica distribuir el costo del shock de una manera distinta.

América Latina

La siguiente tabla resume algunos casos seleccionados de América Latina. Conviene

interpretarla como una comparación de órdenes de magnitud de las alzas de precios y de los tipos de respuesta usados por los gobiernos, no como una medición perfectamente homogénea. La información sobre combustibles no se reporta del mismo modo en todos los países: algunos informan precios por litro, otros por galón; algunos tienen precios administrados, mientras que otros tienen precios más cercanos a las condiciones del mercado internacional.

La tabla muestra que la respuesta gubernamental en América Latina fue heterogénea. No hubo una única estrategia para enfrentar al shock petrolero: algunos países optaron por rebajas tributarias o subsidios transitorios, otros recurrieron a fondos de estabilización y otros permitieron aumentos graduales de precios. Esta diversidad revela que el problema no consiste solamente

en cuánto sube el precio internacional del petróleo, sino en cómo se reparte internamente el costo de esa alza. Cuando el Estado reduce impuestos o subsidia combustibles, una parte del costo se traslada al fisco y, eventualmente, a los contribuyentes presentes o futuros. Cuando se permite un mayor traspaso a precios, el costo recae más directamente sobre hogares y empresas consumidoras de energía. Y cuando intervienen empresas estatales o mecanismos de estabilización, el ajuste puede suavizarse en el corto plazo, pero no desaparece: se desplaza en el tiempo o hacia otros balances públicos. Por eso, las diferencias entre países no dependen solo de si producen, exportan o importan petróleo. También reflejan cuánto espacio fiscal tienen, qué tan sensible es su inflación a los precios de la energía y qué instrumentos institucionales estaban disponibles antes del shock.

Tabla 1. Shock de precios de combustibles y respuestas de política en América Latina

País	Shock en precios	Idea clave
Chile	Fines de marzo: alza cercana a +30% en gasolina 93 y +60% en diésel; luego, estabilización parcial en abril-mayo.	El MEPCO (Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles) y el FEPP (Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo) operaron como amortiguadores frente a la volatilidad externa.
Uruguay	+7% en abril; en mayo, +7% para nafta, +14% para gasoil y +7% para GLP (gas licuado de petróleo). Acumulado abril-mayo: cerca de 14,5% en nafta/GLP y 22% en gasoil.	El gobierno aplicó aumentos administrados y graduales, por debajo de las referencias internacionales, evitando un traspaso completo e inmediato del shock externo.
Brasil	Hacia fines de marzo, gasolina cerca de +5,9% y diésel cerca de +20,7%, según DIEESE con datos de la ANP.	Ser productor no elimina la vulnerabilidad si existen importaciones de refinados, costos logísticos y precios internos conectados al mercado internacional.
Argentina	La nafta acumuló aumentos cercanos a +23% desde el inicio del conflicto, según relevamientos privados; luego hubo contención vía YPF S.A. y postergación parcial de impuestos.	La respuesta combinó contención empresarial y diferimiento tributario en un contexto inflacionario especialmente delicado. YPF S.A. corresponde a la empresa energética argentina originalmente llamada Yacimientos Petrolíferos Fiscales.
Colombia	Gasolina: +\$375 por galón en abril y +\$400 adicionales en mayo, cerca de +5% acumulado abril-mayo. ACPM/diésel (Aceite Combustible Para Motores): +\$200 por galón en mayo.	El FEPC (Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles) amortigua el traspaso internacional, pero puede acumular costos fiscales cuando el shock persiste.

Fuentes y metodología: La información combina fuentes oficiales y prensa económica cuando no existe una publicación homogénea para todos los países.¹

Chile

El caso chileno merece una discusión más detallada porque ofrece un ejemplo claro de estabilización tributaria. El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles, MEPCO, fue creado en 2014 para suavizar las variaciones de los precios internos de la gasolina automotriz, el petróleo diésel, el gas licuado de petróleo vehicular y el gas natural comprimido vehicular. Su lógica no es fijar

directamente el precio final en la estación de servicio, sino ajustar un componente variable del impuesto específico a los combustibles. En términos simples, cuando las condiciones externas presionan al alza los precios internos, el componente variable puede hacerse negativo y reducir el impuesto efectivo. Cuando esas presiones disminuyen, el impuesto puede recomponerse gradualmente. La tabla 2 resume con mayor precisión los elementos técnicos del mecanismo.

Tabla 2. MEPCO

Elemento	Cómo opera
Combustibles cubiertos	El MEPCO se aplica a la gasolina automotriz, el petróleo diésel, el gas licuado de petróleo vehicular y el gas natural comprimido vehicular.
Precio de paridad	Es una estimación semanal del costo actual de importar cada combustible a Chile desde mercados internacionales relevantes. Captura el shock externo más inmediato: si sube fuerte el precio internacional el precio tiende a subir.
Precio de referencia intermedio	Es una referencia de precio más suavizada, calculada por la Comisión Nacional de Energía (CNE) a partir de precios internacionales del crudo, diferenciales de refinación y otros costos. Busca representar un precio menos expuesto a la volatilidad semanal y sirve como centro de la banda de referencia.
Banda de referencia	A partir del precio de referencia intermedio se construye una banda con un límite inferior y un límite superior. Esa banda corresponde a +/-5% respecto de dicho precio. Define el margen dentro del cual el sistema tolera variaciones antes de ajustar con fuerza el impuesto
Ajuste: Comparación entre Paridad y Banda	El precio de paridad se compara con la banda de los precios de referencia. Si el precio de paridad queda por encima de la banda, el mecanismo identifica una presión al alza. Si queda por debajo, identifica espacio para recomponer el impuesto
Componente variable del impuesto	Es el instrumento que implementa el ajuste: puede ser negativo, positivo o cero, y se suma al componente base del impuesto específico

Fuentes y metodología: Elaboración en base a información oficial de la CNE, el Ministerio de Hacienda y el Servicio de Impuestos Internos.

En otras palabras, el MEPCO no elimina el shock petrolero: cambia la velocidad con que ese shock llega al consumidor. Es un amortiguador tributario. En vez de permitir que la bencina o el diésel reflejen abruptamente toda la volatilidad externa, el mecanismo reparte parte del ajuste en el tiempo. Pero esa estabilización no es gratuita. Si el Estado reduce el impuesto específico para contener el precio, el costo de la medida aparece como menor recaudación fiscal o como mayor presión sobre el equilibrio presupuestario. El shock deja de aparecer completamente en la estación de servicio y pasa a aparecer parcialmente en la caja fiscal.

Lo ocurrido en marzo muestra esta tensión. De acuerdo con los datos del Servicio de Impuestos Internos², el 19 de marzo el componente variable del MEPCO fue fuertemente negativo: en gasolina 93 llegó a -3,8443 UTM por metro cúbico y en diésel a -6,7108 UTM por metro cúbico. En el caso del diésel, el impuesto específico resultante fue incluso negativo. Una semana después, el 26 de marzo, el componente variable se redujo fuertemente en magnitud: llegó a -0,0061 UTM por metro cúbico en gasolina 93 y a -0,0037 UTM por metro cúbico en diésel. Con ello, el impuesto específico resultante volvió a ubicarse prácticamente en torno al componente base. En la práctica, el mecanismo pasó de absorber una parte muy importante del shock mediante una rebaja tributaria intensa a permitir un mayor traspaso hacia el precio interno.

La razón de fondo era fiscal. Mantener un componente variable muy negativo permite contener el precio que enfrentan los consumidores, pero reduce la recaudación e incluso puede transformar el impuesto en un crédito o subsidio implícito. Por eso, la respuesta chilena combinó varios instrumentos: una recalibración del MEPCO, un fortalecimiento del FEPP para contener el precio del kerosene doméstico o parafina, y apoyos específicos a sectores particularmente expuestos, como taxis, colectivos y transporte escolar. Hacienda propuso, por ejemplo, incrementar hasta en US\$60 millones los recursos del FEPP, reducir y congelar el precio de la para-



Para América Latina, el episodio abrió nuevamente una pregunta conocida: ¿deben los gobiernos dejar que el alza internacional del petróleo se traspase a los precios locales de los combustibles, o deben amortiguar parte del golpe? La respuesta no es trivial, porque cada alternativa implica distribuir el costo del shock de una manera distinta”



fina durante otoño e invierno, y crear un bono mensual de \$100.000 para taxis, colectivos y transporte escolar por hasta seis meses.³

La distinción entre instrumentos importa. El MEPCO es el mecanismo central para combustibles vehiculares: gasolina automotriz, petróleo diésel, GLP y GNC vehiculares. El FEPP, en cambio, cumple actualmente un rol focalizado en el kerosene doméstico o parafina, un combustible especialmente sensible para los hogares durante los meses fríos. La CNE señala que, tras modificaciones legales, el FEPP quedó con aplicación exclusiva para el kerosene doméstico.

Reflexiones Económicas

La discusión anterior plantea un problema económico más profundo. Cuando sube el precio del petróleo, la pregunta relevante no es simplemente si el gobierno debe intervenir o no, sino qué tipo de shock está enfrentando y cómo decide repartir su costo. Si el aumento del precio del petróleo es transitorio, un mecanismo de estabilización puede ser una buena política: evita que hogares y empresas ajusten bruscamente sus decisiones de con-

sumo, transporte o producción frente a una volatilidad que puede revertirse en pocas semanas o meses. En ese caso, la estabilización funciona como un puente. Suaviza el golpe mientras pasa la turbulencia.

Pero si el shock es persistente, la lógica cambia. Un precio internacional más alto deja de ser solo una fluctuación y pasa a ser una señal de escasez relativa. Mantener artificialmente bajo el precio interno durante mucho tiempo puede generar tres problemas. Primero, aumenta el costo fiscal. Segundo, retrasa ajustes que pueden ser necesarios en distintos sectores de la economía, como reducir el consumo de combustibles, reorganizar rutas logísticas o invertir en eficiencia energética. Tercero, puede tener efectos distributivos discutibles, porque los subsidios generales a combustibles tienden a beneficiar más, en monto, a quienes más consumen. En ese escenario, la estabilización deja de ser solo un seguro contra la volatilidad y puede transformarse en un subsidio permanente al consumo de energía.

Esta distinción permite entender mejor el caso chileno. El MEPCO puede interpretarse

como un seguro público frente a la volatilidad de los combustibles. A los consumidores no solo les importa el precio promedio de la bencina o el diésel; también les importa su variabilidad. Para un hogar con presupuesto ajustado, no es equivalente enfrentar precios relativamente estables que saltos bruscos semana a semana. La volatilidad dificulta la planificación, afecta gastos de transporte, calefacción y alimentación, y aumenta la incertidumbre para pequeñas empresas que dependen del diésel o de servicios de reparato. El Estado, en cambio, tiene mayor capacidad para distribuir ese riesgo en el tiempo y a través del presupuesto público. Pero ese seguro tiene una prima: menor recaudación, mayor presión fiscal o menos espacio para financiar otras políticas.

Por eso, la justificación del MEPCO es más fuerte cuando el shock es transitorio, la volatilidad es alta y el ajuste inmediato puede generar costos sociales relevantes. Pero mientras más permanente parezca el aumento del petróleo, más importante se vuelve transparentar el costo fiscal, permitir cierto ajuste de precios y focalizar la ayuda en los hogares y sectores más vulnerables. En simple, el Estado no puede impedir gratis que suba la bencina. La verdadera pregunta es cuánto del golpe conviene suavizar, durante cuánto tiempo y quién debe pagar la cuenta.

El punto, entonces, no es concluir que estabilizar precios sea siempre bueno o malo. La calidad de la política depende de su diseño. Un buen mecanismo de estabilización debe evitar dos extremos: traspasar de golpe todo shock externo a los hogares, especialmente cuando la volatilidad puede ser transitoria; y congelar indefinidamente los precios internos cuando el mundo enfrenta un petróleo persistentemente más caro. La estabilización debe suavizar la trayectoria, no borrar por completo la señal de precios. **OE**

(1) Chile: ENAP, Informes semanales de precios de combustibles CNE, Hacienda y Reuters; Uruguay: comunicados oficiales del gobierno; Brasil: DIEESE y ANP; Argentina: prensa económica y decretos oficiales sobre impuestos a los combustibles; Colombia: prensa económica y documentos oficiales sobre el FEP

(2) Servicio de Impuestos Internos, "Impuesto al petróleo: componentes base y variable", año 2026. https://www.sii.cl/valores_y_fechas/mepco/mepco2026.htm

(3) Ministerio de Hacienda, "Ministerio de Hacienda destaca aprobación en el Congreso de medidas para mitigar el alza de los combustibles y apoyar a los hogares", 26 de marzo de 2026. <https://www.hacienda.cl/noticias-y-eventos/ministerio-de-hacienda-destaca-aprobacion-en-el-congreso-de-medidas-para>.