

# BOLETÍN ECONÓMICO VIRTUAL

Edición 8 - N°2 - 31/Marzo/2026

## IMPLICACIONES ECONÓMICAS DE LA CRISIS DE CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES EN BOLIVIA



Univ. Fabricio Jhoel  
Calderón Romero



# **IMPLICACIONES ECONÓMICAS DE LA CRISIS DE CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES EN BOLIVIA**

## **1. INTRODUCCION**

Los combustibles fósiles siguen siendo un insumo fundamental para el funcionamiento de la economía. En Bolivia, la gasolina y el diésel sostienen actividades clave como el transporte, la producción agropecuaria, la industria y el comercio. Por ello, la calidad del combustible no es un asunto meramente técnico, sino un factor que incide de manera directa en la dinámica productiva y en la estabilidad de distintos sectores económicos (Castillo et al., 2012).

En las últimas semanas, la preocupación por la calidad de los combustibles en Bolivia se volvió un tema de interés nacional a raíz de los reportes de fallas mecánicas en vehículos que cargaron gasolina presuntamente contaminada o fuera de especificación. De acuerdo con información difundida en medios nacionales, el problema estaría vinculado tanto a deficiencias en el control del producto como a posibles fallas en su almacenamiento, lo que generó incertidumbre entre conductores, transportistas y otros actores económicos (Red Uno, 2026).

Este escenario no solo afecta a quienes utilizan combustible de manera directa, sino que también puede repercutir en toda la economía. Cuando un insumo estratégico presenta fallas de calidad, aumentan los costos de transporte, se dificulta el normal desarrollo de las actividades productivas y se generan presiones sobre los precios de bienes y servicios. En este contexto, el presente artículo analiza las principales implicaciones económicas de la reciente crisis de calidad de los combustibles en Bolivia.

## **2. IMPORTANCIA DEL COMBUSTIBLE EN LA ECONOMÍA**

El combustible ocupa un lugar estratégico en la economía, porque interviene de manera directa en actividades esenciales como el transporte, la producción agrícola, la industria y la distribución de bienes. En particular, el diésel constituye uno de los insumos energéticos más relevantes para el funcionamiento de maquinaria, vehículos de carga y sistemas de transporte, por lo que su disponibilidad y uso se encuentran estrechamente vinculados al desempeño de los sectores productivos y al crecimiento económico (Rosillo et al., 2025).

A medida que una economía amplía su actividad productiva y comercial, también aumenta su demanda de combustibles. Esto se debe a que tanto el diésel como la gasolina cumplen una función transversal dentro del aparato económico, al sostener procesos de movilización, abastecimiento y logística. En ese sentido, las variaciones en su disponibilidad, calidad o precio no se limitan al sector energético, sino que repercuten en los costos de producción, en la distribución de mercancías y, finalmente, en el precio de los bienes y servicios que llegan al consumidor (Granados et al., 2013).

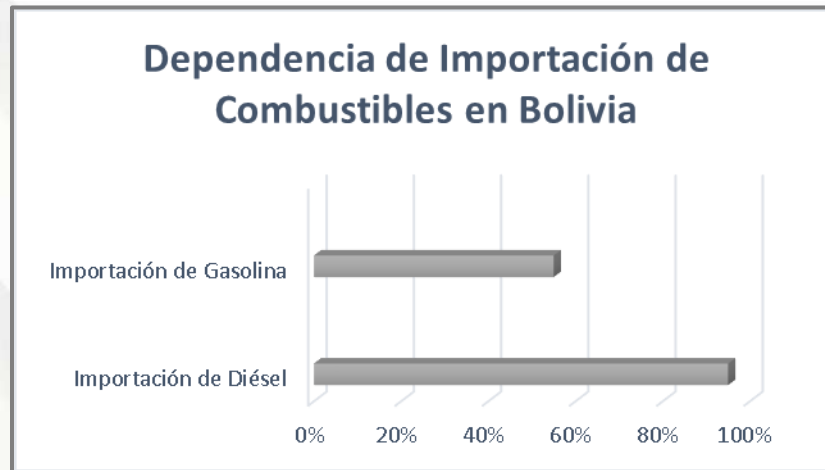
En economías como la boliviana, esta relación es aún más evidente debido al peso que tiene el transporte terrestre en la articulación del mercado interno. La circulación de productos entre regiones, el abastecimiento de centros urbanos y el funcionamiento cotidiano de numerosas actividades económicas dependen, en gran medida, de un suministro regular y adecuado de combustibles. Por ello, cualquier alteración en este insumo puede generar efectos en cadena sobre la competitividad, la eficiencia logística y el desenvolvimiento general de la economía (Perrotti y Sánchez, 2011; Rosillo et al., 2025).

### **3. SITUACION DEL SECTOR COMBUSTIBLE EN BOLIVIA**

El sector de combustibles en Bolivia se caracteriza por una marcada participación del Estado, principalmente a través de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), institución encargada de la importación, refinación y distribución de carburantes en el país. Esta estructura refleja un modelo centralizado de gestión de los recursos energéticos, en el que el Estado no solo cumple una función empresarial, sino también un papel estratégico en el abastecimiento interno y en la regulación del mercado.

En los últimos años, sin embargo, este sector ha mostrado señales de creciente fragilidad. La caída de la producción nacional de hidrocarburos, sumada al aumento sostenido de la demanda interna, ha profundizado la dependencia del país respecto a la importación de combustibles. Datos recientes muestran que Bolivia importa aproximadamente el 95% del diésel y el 55% de la gasolina que consume, lo que revela un cambio estructural importante frente a etapas anteriores en las que la producción nacional tenía mayor peso dentro del abastecimiento interno (El País, 2026).

Gráfico 1: Dependencia de Importación de Combustibles en Bolivia



Fuente: Elaboración propia

Esta mayor dependencia externa ha vuelto más vulnerable al sistema de suministro de combustibles, ya que lo expone con mayor intensidad a factores internacionales como las variaciones de precios, los costos logísticos, la disponibilidad de divisas y las condiciones del mercado externo. En otras palabras, el abastecimiento nacional ya no depende únicamente de la capacidad operativa interna, sino también de variables que escapan al control directo del país.

Las presiones sobre el sector se han intensificado y han generado un aumento sostenido del gasto público destinado a la importación de carburantes. Esta situación no solo afecta las finanzas estatales, sino que también plantea desafíos importantes en términos de sostenibilidad fiscal, especialmente por el peso que siguen teniendo los subsidios a los combustibles dentro del presupuesto público. A su vez, esta carga puede reducir el margen del Estado para asignar recursos a otras áreas prioritarias, con efectos indirectos sobre el desarrollo económico y la estabilidad del país.

#### 4. PROBLEMAS RECIENTES DE LA CALIDAD DEL COMBUSTIBLE

En los últimos meses, la calidad del combustible se convirtió en un tema de preocupación pública en Bolivia, luego de que distintos sectores, especialmente el transporte, denunciaron fallas mecánicas atribuidas al uso de carburantes distribuidos en estaciones de servicio del país. De acuerdo con los reportes difundidos en medios nacionales, varios vehículos presentaron daños poco después de cargar combustible, lo que dio lugar a sospechas sobre la

presencia de impurezas o alteraciones en su composición. Entre las sustancias observadas se mencionaron residuos como manganeso y goma, elementos que, de confirmarse en niveles no permitidos, comprometen el desempeño normal del motor y afectan la seguridad operativa de los vehículos (El País, 2026; Correo del Sur, 2026).

**Tabla 1: Síntesis de los Problemas Asociados a la Calidad del Combustible en Bolivia**

Problema Detectado	Descripción	Consecuencia Técnica	Consecuencia Económica	Sectores Afectados
Combustible Fuera de Especificación	Distribución de combustibles que no cumplen estándares de calidad.	Disminución del rendimiento del motor, combustión ineficiente.	Mayor consumo de combustible y aumento de costos operativos.	Transporte público, privados y de carga.
Presencia de Impurezas	Existencia de impurezas(residuos de goma y manganeso) en el combustible.	Obstrucción de filtros y daño en inyectores.	Costos de mantenimiento y reparación mecánica.	Transporte, talleres mecánicos.
Fallas Mecánicas	Daños progresivos en el sistema de combustión de los vehículos.	Desgaste prematuro del motor y pérdida de potencia.	Reparaciones costosas o reemplazo de plazas.	Conductores particulares, empresas de transporte.
Reclamos del Transporte	Protestas y denuncias de transportistas por combustible defectuoso.	Saturación de talleres mecánicos y paralización de vehículos.	Pérdida de ingresos diarios y aumento de tarifas.	Sector transporte.
Costos de Reparación Elevados	Incremento en el precio de repuestos y servicios técnicos.	Limitación en el mantenimiento oportuno de vehículos.	Impacto directo en la rentabilidad del transportista.	Transporte, consumidores finales.

*Fuente: Elaboración propia*

La gravedad del problema aumentó cuando el propio Gobierno reconoció que parte del combustible distribuido no se encontraba en condiciones adecuadas, atribuyendo el hecho a fallas en la mezcla del producto. Sin embargo, esta admisión oficial se produjo después de múltiples denuncias realizadas por transportistas, sindicatos y federaciones del sector, que ya habían alertado sobre la disminución del rendimiento de sus motorizados y sobre la aparición de desperfectos mecánicos luego del carguío. Esta secuencia de hechos puso en

evidencia no solo un problema técnico, sino también una debilidad en los mecanismos de control y verificación previos a la distribución del combustible en el mercado interno (Correo del Sur, 2026).

Entre los daños más reportados se encuentran la obstrucción de filtros, el deterioro de inyectores, fallas en el sistema de combustión y, en los casos más severos, afectaciones de mayor magnitud en el motor. Estos problemas tienen una consecuencia económica inmediata: elevan los costos de mantenimiento y reparación para los propietarios de los vehículos. Según los reportes citados en el documento, los gastos de reparación oscilaron entre aproximadamente 715 y 6.500 dólares, dependiendo del nivel del daño y de la necesidad de reemplazar piezas o incluso el motor completo. Frente a ello, los sectores afectados demandaron compensaciones económicas e indemnizaciones, argumentando que los perjuicios no fueron producto del desgaste normal, sino de un combustible fuera de especificación (El País, 2026).

Más allá del daño individual ocasionado a cada vehículo, este episodio revela un problema de mayor alcance económico. El combustible es un insumo estratégico que sostiene el transporte, la producción agropecuaria, la actividad industrial y la distribución de bienes en todo el país. Por tanto, cuando su calidad se ve comprometida, no solo se perjudica al usuario directo, sino que se generan efectos en cadena sobre distintos sectores de la economía. Las fallas mecánicas reducen la capacidad operativa del transporte, ocasionan retrasos en el traslado de mercancías, incrementan los costos logísticos y afectan la continuidad de actividades que dependen del uso intensivo de carburantes.

En el caso boliviano, estos efectos son especialmente sensibles porque gran parte del comercio interno y del abastecimiento de mercados depende del transporte terrestre. Si los vehículos de carga, de servicio público o de trabajo agrícola presentan desperfectos por el uso de combustible defectuoso, los costos extraordinarios terminan trasladándose al precio final de los bienes y servicios. De este modo, una falla inicialmente técnica puede transformarse en un problema económico más amplio, con repercusiones sobre la estructura de costos de sectores clave y sobre el bolsillo de las familias bolivianas.

Desde una perspectiva más amplia, la reciente crisis de calidad del combustible también plantea interrogantes sobre la eficiencia de los sistemas de control, trazabilidad y fiscalización

dentro de la cadena de suministro. La calidad de la gasolina y del diésel no es un aspecto menor, ya que sus propiedades fisicoquímicas influyen directamente en el rendimiento del motor, en la eficiencia energética y en la vida útil de los sistemas mecánicos. Por ello, cuando el producto distribuido no cumple los estándares técnicos requeridos, los efectos no se limitan al plano operativo, sino que pueden derivar en pérdidas económicas, conflictos sociales y una mayor desconfianza hacia las instituciones responsables del abastecimiento y control del sector (Castillo et al., 2012).

Los problemas recientes vinculados a la calidad del combustible en Bolivia deben ser entendidos no solo como un incidente aislado, sino como una señal de alerta sobre las vulnerabilidades existentes en el sistema de provisión y supervisión de carburantes. Lo ocurrido muestra que la calidad del combustible tiene implicaciones directas sobre la productividad, los costos del transporte, la estabilidad de precios y, en última instancia, sobre el funcionamiento general de la economía.

## **5. IMPACTO EN EL SECTOR TRANSPORTE**

El sector transporte fue uno de los más afectados por los recientes problemas en la calidad del combustible en Bolivia, debido a su dependencia directa de un suministro continuo y técnicamente adecuado para el normal funcionamiento de los vehículos. En el país, el transporte terrestre cumple un papel fundamental en la articulación del mercado interno, ya que permite el traslado de pasajeros, alimentos, materias primas, insumos y productos terminados entre distintas regiones. Por esta razón, cualquier alteración en la calidad del carburante tiene efectos inmediatos sobre la movilidad, la logística y el abastecimiento.

Las denuncias por combustible fuera de especificación mostraron que los daños no se limitaron a un problema aislado de consumo, sino que afectaron directamente la operatividad del parque automotor. Entre los principales perjuicios reportados se encuentran la obstrucción de filtros, fallas en inyectores, irregularidades en la combustión y, en casos más graves, daños de mayor magnitud en el motor. Estas fallas implican gastos extraordinarios de reparación, paralización temporal de vehículos y pérdida de ingresos para los transportistas, especialmente en aquellos casos en los que la unidad constituye su principal herramienta de trabajo (El País, 2026).

A ello se suma que la reducción de la capacidad operativa del transporte genera efectos más amplios sobre la economía. Cuando los vehículos no pueden circular con normalidad o deben salir de servicio por desperfectos mecánicos, se producen retrasos en la entrega de mercancías, dificultades en la distribución de productos y mayores costos logísticos. Esta situación afecta tanto al transporte público como al transporte de carga, repercutiendo en la regularidad del abastecimiento y en el encarecimiento de distintos bienes y servicios. En consecuencia, el problema no solo perjudica a los transportistas, sino también a productores, comerciantes y consumidores.



En Bolivia, la distribución de combustible de mala calidad ha tenido un impacto significativo en el sector transporte, ya que se estima que cerca del 60% de los vehículos en talleres mecánicos presentan fallas asociadas a este problema, lo que ha incrementado los costos de reparación y afectado la actividad económica de los transportistas (El País 50, 2026).

Frente a esta situación, el Gobierno anunció la activación de un seguro solidario de daño contra terceros, a través de YPFB Logística, con el fin de cubrir las reparaciones de los vehículos afectados por la gasolina “desestabilizada”. Según la información difundida, la compensación no se realizaría mediante pagos en efectivo, sino a través de la cobertura directa de los arreglos en talleres autorizados, previa verificación técnica de los daños ocasionados (Correo del Sur, 2026). Esta medida representó una respuesta correctiva importante para contener parte de los efectos inmediatos del problema y reducir la conflictividad con el sector transportista.

Sin embargo, aunque esta intervención permitió amortiguar parcialmente las pérdidas en el corto plazo, no resuelve las causas de fondo. La experiencia reciente demuestra que el transporte es especialmente vulnerable a fallas en la calidad del combustible y que cualquier deficiencia en este insumo puede traducirse rápidamente en mayores costos, interrupciones

operativas y tensiones en la cadena de suministro. Por ello, más allá de las medidas de compensación, resulta indispensable fortalecer los controles de calidad y los mecanismos de supervisión para evitar que una situación similar vuelva a afectar a uno de los sectores más sensibles y estratégicos de la economía boliviana.

## 6. IMPACTO EN LOS PRECIOS DE LOS BIENES.

Cuando se incrementan los costos de producción y distribución, es habitual que las empresas trasladen una parte de ese aumento al precio final de sus productos. En consecuencia, el consumidor termina asumiendo de manera indirecta los mayores costos generados a lo largo de la cadena económica. En contextos como el boliviano, donde el transporte terrestre cumple un papel central en el abastecimiento de mercados y en la circulación de mercancías, cualquier alteración en el costo o en la calidad del combustible puede repercutir en el precio de alimentos, productos de primera necesidad y otros bienes de consumo cotidiano.

En este sentido, Aimara et al. (2025) señalan que se produce un efecto en cadena: el incremento en los costos de transporte eleva los costos de producción y distribución, y posteriormente se refleja en el precio final de los bienes que se comercializan en el mercado. Este fenómeno se explica porque el transporte no constituye una actividad aislada, sino un componente transversal del sistema económico, ya que interviene en el traslado de materias primas, insumos, productos terminados y mercancías destinadas al consumo final. Por ello, incluso una variación relativamente pequeña en sus costos puede tener repercusiones amplias sobre distintas actividades productivas.

**Ilustración 1: Efecto del Combustible de Baja Calidad en la Estructura de Costos y Precios de la Economía**



*Fuente: Elaboración propia*

A ello se suma que, cuando el combustible presenta problemas de calidad, no solo aumentan los gastos operativos habituales, sino también los costos extraordinarios vinculados al mantenimiento, reparación o paralización temporal de vehículos. Estas afectaciones encarecen aún más el servicio de transporte y reducen su eficiencia, generando presiones adicionales sobre la estructura de costos de empresas productoras, comerciantes y distribuidores. Como resultado, muchos agentes económicos optan por reajustar sus precios para sostener sus márgenes de rentabilidad, trasladando el impacto al consumidor final.

Desde una perspectiva macroeconómica, esta situación puede contribuir a presiones inflacionarias, especialmente en bienes sensibles para el consumo de los hogares. Si el aumento de costos afecta al transporte de alimentos, insumos agrícolas, productos industriales o mercadería de uso cotidiano, el encarecimiento tiende a extenderse a diferentes rubros de la economía. De esta manera, un problema inicialmente vinculado al combustible puede terminar afectando el nivel general de precios y debilitando el poder adquisitivo de las familias.

## **7. IMPLICACIONES MACROECONÓMICAS**

Desde una perspectiva macroeconómica, los recientes problemas en la calidad del combustible en Bolivia ponen en evidencia la alta dependencia de la economía nacional respecto a este insumo estratégico. Este tipo de fallas no afecta únicamente al sector del transporte, sino que también genera efectos indirectos sobre el conjunto de la actividad productiva, debido a que el combustible interviene de manera transversal en los procesos de producción, distribución y comercialización. En ese sentido, como señalan Aimara et al. (2025), las alteraciones en los costos del transporte y en la operatividad logística repercuten en sectores clave como la industria, la agricultura y el comercio.

Entre las principales consecuencias se encuentra el incremento de los costos operativos y de producción. Esto ocurre tanto por los gastos adicionales asociados a reparaciones mecánicas y mantenimiento de vehículos, como por las interrupciones e ineficiencias dentro de la cadena de suministro. Al respecto, Orjuela et al. (2016) sostienen que los costos operativos constituyen un componente central del desempeño logístico, ya que reflejan el uso de recursos necesarios para el transporte, almacenamiento y distribución de bienes. Por ello, cuando un

insumo tan importante como el combustible presenta fallas de calidad, estos costos tienden a elevarse, afectando la eficiencia económica y reduciendo la productividad.

**Tabla 2: Implicaciones Macroeconómicas del Deterioro en la Calidad del Combustible en Bolivia**

Factor	Efecto Inmediato	Efecto Macroeconómico
Aumento de Costos Operativos	Incremento en gastos de transporte y logística.	Presión sobre los costos de producción y distribución.
Menor Eficiencia Logística	Retrasos en distribución y menor rendimiento del transporte.	Reducción de la productividad y del crecimiento económico.
Interrupciones en el Suministro	Escasez temporal de combustibles y fallos en abastecimiento.	Inestabilidad en mercados y riesgo de desaceleración económica.
Presión Sobre Precios	Aumento en precios de transporte y productos básicos.	Encarecimiento general de los bienes y servicios.
Afectación de la Productividad	Paralización de actividades económicas dependientes del transporte.	Disminución del PIB y menor dinamismo económico.
Impacto en Inflación	Incremento sostenido de precios en la economía.	Aumento del índice de inflación y pérdida del poder adquisitivo.

*Fuente: Elaboración propia*

A su vez, el aumento de estos costos no permanece aislado dentro de los sectores directamente afectados, sino que suele trasladarse progresivamente a los precios finales de bienes y servicios, generando presiones inflacionarias. Esto se explica porque el transporte forma parte esencial de la mayoría de las cadenas productivas, por lo que cualquier encarecimiento en su funcionamiento impacta en la estructura general de costos de la economía. De esta manera, un problema inicialmente técnico puede terminar reflejándose en el precio de alimentos, insumos, productos manufacturados y otros bienes de consumo cotidiano.

En consecuencia, lo ocurrido con la gasolina “desestabilizada” no debe interpretarse únicamente como una falla operativa o coyuntural, sino como un hecho con implicaciones macroeconómicas más amplias, ya que afecta la eficiencia del aparato productivo, incrementa costos, alimenta presiones inflacionarias y revela vulnerabilidades en un sector estratégico para la economía boliviana.

## 8. ROL DEL ESTADO Y REGULACIÓN

Los acontecimientos recientes también ponen de manifiesto la importancia del Estado en la regulación del mercado de combustibles y en la garantía de su calidad. En un sector tan estratégico como el energético, la intervención estatal no se limita al abastecimiento o a la

fijación de políticas, sino que también comprende la supervisión técnica, el control de calidad y la fiscalización de toda la cadena de comercialización. En Bolivia, instituciones como la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) y Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) desempeñan un papel central en estas funciones, ya que de su accionar depende, en gran medida, que el combustible distribuido en el mercado interno cumpla con las condiciones necesarias para su uso seguro y eficiente.

Sin embargo, la circulación de combustibles fuera de especificación sugiere la existencia de debilidades en los mecanismos de control, monitoreo y fiscalización. Este tipo de episodios evidencia que no basta con garantizar el suministro, sino que también es indispensable asegurar que los carburantes cumplan los estándares técnicos requeridos antes de llegar al consumidor final. Cuando estos controles fallan, no solo se producen daños materiales en vehículos y maquinaria, sino que también se genera desconfianza en la población y en los sectores productivos que dependen del uso permanente de este insumo.

Diversos estudios han señalado que el mercado de combustibles en América Latina enfrenta desafíos estructurales vinculados a la regulación, el control de calidad y la seguridad energética, lo que demanda marcos institucionales más sólidos y sistemas de supervisión más eficientes (Carpio y Reategui, 2025). En ese sentido, el caso boliviano no debe analizarse únicamente como un problema puntual, sino también como una muestra de las limitaciones que aún persisten en la gestión y fiscalización de un sector estratégico para la economía.

Fortalecer la capacidad reguladora del Estado resulta fundamental para prevenir situaciones similares en el futuro. Esto implica mejorar los sistemas de control en toda la cadena de suministro, reforzar los protocolos de verificación técnica, establecer mecanismos de trazabilidad más rigurosos y aplicar medidas correctivas con mayor rapidez y transparencia. De igual manera, una regulación eficaz no solo protege al consumidor, sino que también contribuye a preservar la estabilidad económica, reducir riesgos para los sectores productivos y recuperar la confianza en las instituciones encargadas del abastecimiento y control del mercado de combustibles.

Ilustración 2: Flujo de Acción del Estado Ante Problemas en la Calidad del Combustible



*Fuente: Elaboración propia*

## 9. PERSPECTIVAS FUTURAS

La situación reciente del sector de combustibles en Bolivia muestra que los problemas observados no pueden entenderse solo como fallas aisladas o coyunturales. Por el contrario, ponen en evidencia la necesidad de revisar la política energética desde una visión más amplia, estructural y de largo plazo. Las deficiencias en la calidad del combustible revelan no solo dificultades operativas, sino también limitaciones en la planificación, en la regulación y en la capacidad de control del sistema energético en su conjunto.

En este escenario, resulta imprescindible fortalecer los mecanismos de control de calidad y la trazabilidad del combustible en todas las etapas de la cadena de suministro, desde la importación hasta la distribución final. Una supervisión más rigurosa permitiría detectar oportunamente posibles irregularidades, reducir riesgos para los consumidores y evitar que combustibles fuera de especificación lleguen al mercado. Al mismo tiempo, una regulación eficiente no solo contribuye al cumplimiento de estándares técnicos, sino que también ayuda a corregir fallas que terminan afectando el normal desenvolvimiento de la actividad económica.

De igual manera, será necesario mejorar la eficiencia del sistema logístico y de distribución, considerando que el transporte y la provisión de combustibles tienen una incidencia directa en la competitividad del país. Cuando existen deficiencias en la logística, aumentan los costos de operación, se debilita la capacidad de respuesta del sistema y se generan mayores presiones sobre los sectores productivos. En economías como la boliviana, donde gran parte del abastecimiento y de la articulación del mercado interno depende del transporte terrestre, estos problemas adquieren una relevancia aún mayor.

Otro desafío importante hacia adelante será recuperar la confianza de la población y de los sectores económicos en las instituciones responsables del abastecimiento y control del combustible. Para ello, no basta con aplicar medidas correctivas una vez producido el daño; también es necesario avanzar hacia mecanismos preventivos más sólidos, con procesos de fiscalización transparentes, respuestas oportunas y una mayor capacidad técnica de supervisión. La confianza institucional es un elemento clave para garantizar estabilidad en un sector tan sensible para la economía nacional.

Estos desafíos muestran que la reciente crisis debe ser asumida como una oportunidad para impulsar reformas de fondo en el sector energético. Más que una respuesta limitada al problema inmediato, lo que se requiere es una estrategia orientada a fortalecer la regulación, mejorar la eficiencia del sistema, reducir vulnerabilidades y garantizar un abastecimiento seguro, continuo y de calidad para todo el país. Solo así será posible disminuir los riesgos de futuras contingencias y dotar al sector de combustibles de mayor estabilidad y sostenibilidad en el largo plazo.

## **10. CONCLUSIONES**

Los recientes problemas en la calidad de los combustibles en Bolivia han puesto en evidencia la elevada dependencia de la economía nacional respecto a este insumo estratégico, así como las debilidades aún existentes en los mecanismos de control, supervisión y fiscalización dentro del sector hidrocarburífero. Lo ocurrido demuestra que una falla aparentemente técnica puede proyectarse rápidamente hacia el conjunto de la economía, afectando la eficiencia productiva, elevando los costos operativos y generando presiones sobre el nivel general de precios.

Asimismo, se observa que el transporte terrestre, por su papel central en la articulación del mercado interno, amplifica los efectos de este tipo de contingencias. Cuando el combustible presenta problemas de calidad, no solo se perjudica a los vehículos y operadores directamente afectados, sino que también se generan alteraciones en la cadena de suministro, retrasos en el abastecimiento y mayores costos de distribución. En consecuencia, estas afectaciones terminan trasladándose al consumidor final mediante el encarecimiento de bienes y servicios, con impacto directo sobre la economía de las familias.

Por otra parte, la respuesta del Estado, expresada en medidas como la activación de mecanismos de cobertura para los daños ocasionados a los vehículos, constituye una acción correctiva relevante para contener parte de los efectos inmediatos del problema. Sin embargo, aunque estas medidas permiten mitigar parcialmente las pérdidas en el corto plazo, resultan insuficientes si no van acompañadas de políticas preventivas orientadas a fortalecer los controles de calidad, mejorar la trazabilidad del combustible y elevar la capacidad de supervisión en toda la cadena de suministro.

La reciente crisis del combustible en Bolivia no debe entenderse únicamente como un episodio coyuntural, sino como una señal de alerta sobre la necesidad de introducir mejoras estructurales en la gestión del sector. Garantizar combustibles de calidad no solo es una cuestión técnica, sino también una condición necesaria para preservar la estabilidad económica, proteger a los sectores productivos y resguardar el bienestar de la población.

## 11. BIBLIOGRAFÍA

- Carpio Escalante, E. A., & Reategui Vega, J. (2025). Informalidad en el Mercado de Combustibles Líquidos en América Latina y sus Implicancias en Seguridad Energética. *IMPULSO. Revista de Administración*, 108 - 128. <http://doi.org/10.59659/impulso.v.5i11.133>
- Castillo Hernández, P., Mendoza Domínguez, A., & Caballero Mata, P. (2012). Análisis de las Propiedades Fisicoquímicas de Gasolina y Diesel Mexicanos Reformulados con Etanol. *Ingeniería Investigación y Tecnología*, 293-306.
- Correo del Sur. (7 de febrero de 2026). Gasolina de mala calidad: Seguro no entregará dinero; solo cubrirá reparaciones en talleres autorizados. Obtenido de Correo del Sur: <https://correodelsur.com/economia/20260207/gasolina-de-mala-calidad-seguro-no-entregara-dinero-solo-cubrira-reparaciones-en-talleres-autorizados.html>
- El País. (24 de marzo de 2026). Bolivia importa el 95% de diésel y el 55% de gasolina. El País.
- Granados Hernández, E., López Andrade, X., Bravo Álvarez, H., & Sosa Echeverría, R. (2013). Refinación de Petróleo y su Impacto Económico-Tecnológico para la Producción de Gasolinas en México al 2030. *Ingeniería Investigación y Tecnología*, 475-487.

- Núñez, S. B. (6 de marzo de 2026). ¿Qué pasó con la gasolina en Bolivia y por qué preocupa? Esto dijo el analista Álvaro Ríos. Obtenido de Red Uno: <https://www.reduno.com.bo/economia/que-paso-con-la-gasolina-en-bolivia-y-por-que-preocupa-esto-dijo-el-analista-alvaro-rios-2026368491>
- Orjuela Castro, J. A., Chinchilla Ospina, Y. I., & Suárez Camelo, N. (2016). Costos Logísticos y Metodologías para el Costeo en Cadenas de Suministro: Una Revisión de la Literatura. Cuadernos de Contabilidad, 377-420. <https://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.cc17-44.clmc>
- Perrotti, D. E., & Sánchez, R. J. (2011). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Rosillo, M. M., Rosillo, W. V., & Peña, L. A. (2025). Las Importaciones de Combustible Diésel en el Crecimiento Económico del Ecuador (2004 - 2024). Revista Espacios, 232 - 243. DOI: 10.48082/espacios-a25v46n02p18
- Ruvenal, C. (4 de febrero de 2026). El Gobierno de Bolivia admite haber distribuido gasolina de mala calidad y los conductores piden una compensación. Obtenido de El País 50: <https://elpais.com/america/2026-02-04/el-gobierno-de-bolivia-admite-haber-distribuido-gasolina-de-mala-calidad-y-los-conductores-piden-una-compensacion.html>

# BOLETÍN ECONÓMICO VIRTUAL

Edición 8 - N°2 - 31/Marzo/2026



## AUTORIDADES:

*Decana Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*

*Ph.D. Raquel Arancibia Padilla*

*Director de la Carrera de Economía*

*MSc. Rubén Julio Porcel Arancibia*

*Director en jefe del Boletín*

*MSc. Rubén Julio Porcel Arancibia*

*Coordinador del Boletín*

*Lic. Roberto Zárate Herrera*

“IMPLICACIONES ECONÓMICAS DE LA CRISIS DE CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES EN BOLIVIA”

## EQUIPO INVESTIGADOR:



Univ. Fabricio Jhoel  
Calderón Romero



Carrera de Economía USFX

economia.usfx

economia.usfx



**USFX**  
UNIVERSIDAD MAYOR REAL Y PONTIFICIA DE  
SAN FRANCISCO XAVIER  
DE CHUQUISACA

