

BRÚJULA

MACROECONÓMICA N°30

Operación del MEPCO en el cuarto trimestre 2024

Enero 2025

Juan Ortiz



Observatorio del Contexto Económico

Operación del MEPCO en el cuarto trimestre de 2024

Juan Ortiz¹

Resumen

- El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular en Chile en 2024, alcanzó su mayor nivel en mayo, para posteriormente reducirse, llegando a fines de noviembre y principios de diciembre a su menor nivel en el año. Así durante el cuarto trimestre el precio fue menor a lo registrado en el trimestre previo.
- El precio por fundamentales, (es decir el precio sin incluir la operación del MEPCO) ha tendido a reducirse durante el cuarto trimestre, explicado principalmente por la caída del precio del petróleo Brent, con una reducción de 2,8% anual. La mayor oferta de crudo junto con perspectivas de una demanda más débil ha presionado el precio a la baja. Sin embargo, en el mismo periodo el tipo de cambio se ha depreciado.
- En términos anuales el precio promedio en 2024 para la gasolina 93 a nivel regional, presentó un alza. Donde el mayor incremento anual entre 2024 a 2023 se observó en la XII y II región, con un aumento de 5,8%, mientras que la menor expansión se dio en la V y VII región, con un alza del 3,6% y 4%, respectivamente.
- En el caso del diésel, la situación fue a la inversa donde la mayor reducción anual se registró en la VII con una caída de 4,9%, mientras la región que presentó la menor baja fue la XII región con una contracción del 1,8% anual.
- El componente variable durante el cuarto trimestre tuvo un alto nivel de volatilidad. En el caso de la gasolina 93 el número de semanas con subsidio e impuesto fue igual, mientras que en el caso del diésel en su mayor parte se otorgaron subsidios. Así el componente variable en promedio fue levemente positivo en este periodo.
- Para el cuarto trimestre estimamos un recaudo fiscal bruto del MEPCO por USD 12,3 millones. Esta estimación solo incluye el impacto fiscal asociado al consumo vehicular de gasolina y diésel. Este cálculo no incluye la estimación asociada al crédito de IVA del diésel y a la recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga.
- El recaudo acumulado de enero a noviembre para el impuesto a los combustibles se redujo 3% anual respecto al mismo periodo del año 2023. Este menor recaudo obedece principalmente a la caída en la venta de gasolina en 0,4% anual, en el periodo acumulado de enero a noviembre.
- Para enero se estima un alza en el precio de los combustibles de consumo vehicular. Este escenario considera un precio del petróleo Brent entre los USD 79 y 80 el barril y un tipo de cambio que fluctuó en torno a los \$1.000 por dólar. El precio del petróleo ha aumentado por una demanda menos débil y factores estacionales y por factores geopolíticos. La tendencia al alza se mantendría hasta fines de enero y el precio tendería a estabilizarse en el corto plazo.

¹ Economista Senior del Observatorio del Contexto Económico de la Universidad Diego Portales (OCEC UDP)

1. Introducción

El precio de venta al público semanal de los combustibles de consumo vehicular en el cuarto trimestre se redujo respecto a lo observado en el tercer semestre, tanto en las gasolinas como para el diésel. El menor precio obedece a la caída del precio del petróleo Brent en 5,9% en términos trimestrales, en medio de una depreciación del tipo de cambio nominal. De igual forma, entre el cuarto trimestre de este año y el mismo periodo del año previo, el precio al público promedio de las gasolinas 93 y 97 se redujo 3,4% y 4,3% respectivamente, mientras que para el diésel la reducción anual fue del 7,3%.

El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) ha suavizado la variación del precio durante el cuarto trimestre, por medio de un componente variable que en promedio ha sido levemente positivo, es decir un impuesto. Entre octubre y diciembre para la gasolina 97 en la mayor parte de las semanas se han gatillado impuestos, situación que contrasta con el diésel donde en la mayor parte del trimestre se ha otorgado un componente variable negativo (subsidio).

Por su parte, el precio mayorista sin componente variable (es decir el que se determina por fundamentales e incluye el IVA y el impuesto específico, pero sin el MEPCO) es decir el precio base, registra una tendencia a la baja. Para la gasolina 93 el precio base promedio paso en el tercer trimestre de \$1.195 por litro a \$1.142,9 por litro en el cuarto trimestre. Mientras que la variación trimestral para el precio base de la gasolina 97 y diésel, fue una caída del 6,2% y 3,4%, respectivamente.

Para el cuarto trimestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico, se estima un recaudo bruto del MEPCO de USD 12,3 millones. Este cálculo no incluye la estimación asociado crédito de IVA del diésel y a la recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga. Es decir, la estimación incluye solo el impacto fiscal bruto respecto al consumo vehicular del diésel y la gasolina dado el componente variable. Así el impacto fiscal bruto entre enero y diciembre de 2024 se estima en un costo de USD 52,8 millones aproximadamente.

En este sentido, la información publicada por el Ministerio de Hacienda es de un ingreso fiscal neto acumulado a octubre de USD 93 millones². El costo fiscal neto del MEPCO es la suma del costo fiscal bruto más el costo asociado al crédito IVA del diésel recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga.

Por otra parte, la DIPRES informa un costo fiscal neto acumulado de \$144.369 millones, según se informó en la ejecución presupuestal entre enero y noviembre. Esta cifra son USD 153,9 millones aproximadamente³. Por lo cual, existe una diferencia entre el Ministerio de Hacienda y la DIPRES. Para el análisis del costo fiscal del MEPCO, se realiza la estimación únicamente del costo fiscal bruto asociado exclusivamente al componente variable del impuesto específico para el consumo de gasolinas y diésel.

De igual forma, las ventas acumuladas de gasolina entre enero y noviembre se redujeron en 0,4% anual, mientras las ventas de diésel para consumo vehicular aumentaron 3% anual, en el mismo periodo.

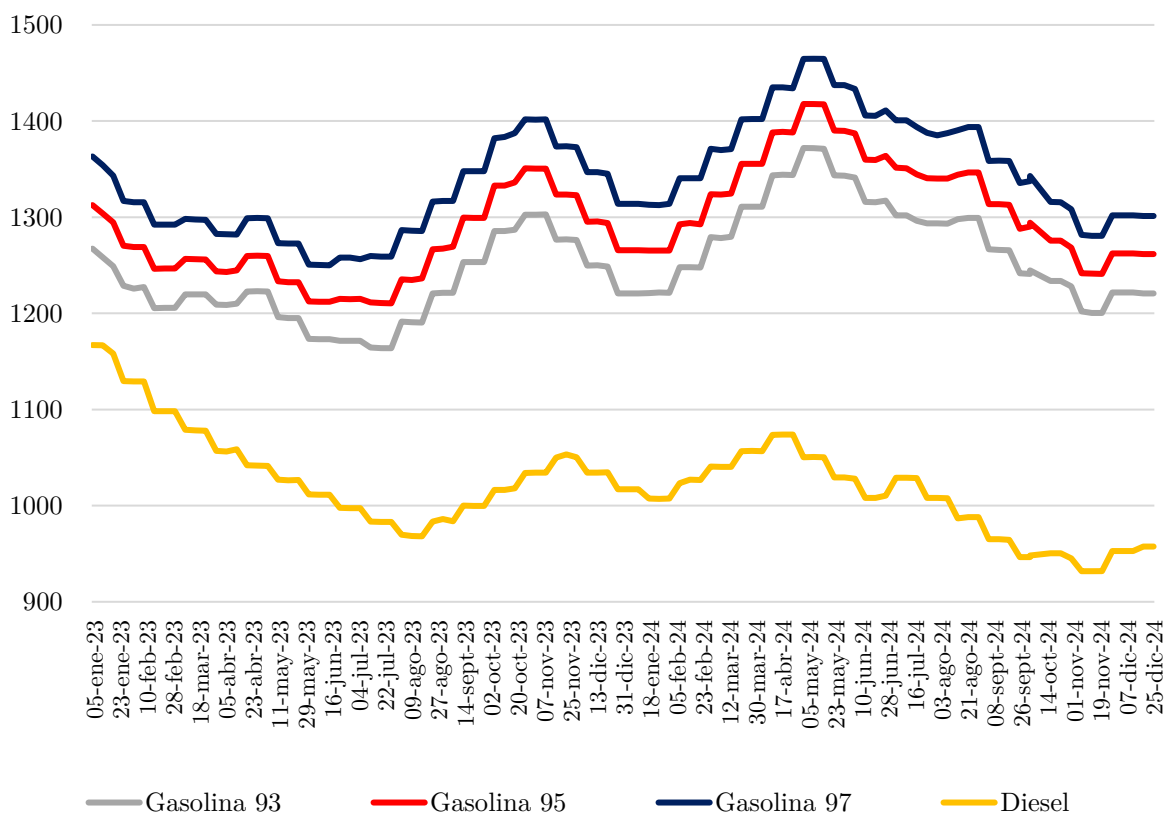
2. Precios de los combustibles de consumo vehicular

El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular el Chile se redujo durante el cuarto trimestre respecto al trimestre previo. En la región metropolitana el precio de la gasolina 93 paso de \$1.303,3 por litro en el tercer trimestre hasta los \$1.229 por litro en el cuarto trimestre, siendo la cifra trimestral más baja en el año 2024. En el caso del diésel, el precio de venta al público trimestral también se redujo llegando a \$948 por litro en el cuarto trimestre en la región metropolitana, después de llegar a un precio promedio de \$1.002 por litro, durante el tercer trimestre, (Figura 1). Esta reducción se explica fundamentalmente por el menor precio del petróleo Brent.

² El Ministerio de Hacienda indica que hasta el mes de octubre de 2024 el MEPCO corresponde a un subsidio por USD 11 millones y un recaudo por USD 102 millones.

³ Para el cálculo del costo fiscal neto en dólares, utiliza el tipo de cambio mensual que reporta el Banco Central de Chile.

Figura 1
Precio de venta al público en la Región Metropolitana
(\$/litro)

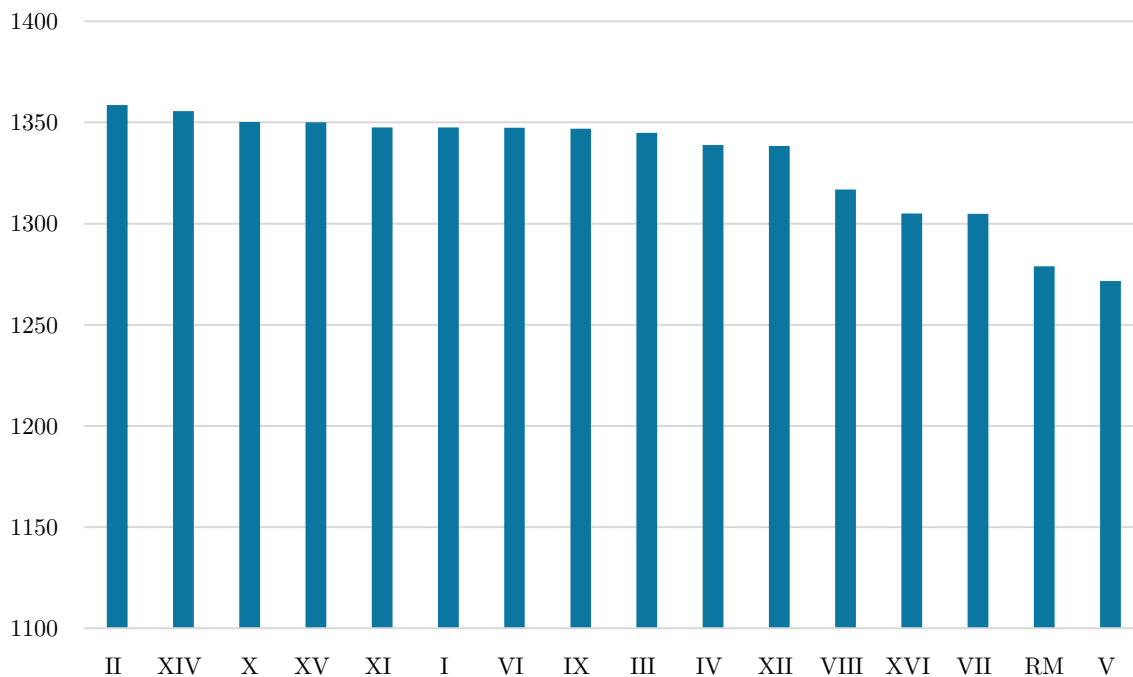


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

Frente a los precios promedio anual de la gasolina 93 a nivel regional, la mayor alza entre 2024 respecto a 2023 se observó en la XII y II región, con un incremento de 5,8%, mientras que la menor expansión se dio en la V y VII región, con un alza de 3,6% y 4%, respectivamente. Así el mayor incremento anual del precio fue de \$75 por litro en la II región, en tanto el menor aumento fue en la V región con un aumento de \$45 por litro.

Para el año 2024 hay se registra heterogeneidad en los precios a nivel regional, explicado por factores asociados a costos de transporte de combustibles líquidos, como por efecto de grado de competencia a nivel de distribución. Para la gasolina 93 el menor precio promedio en la V región fue de \$1.272 por litro, menor en \$87 por litro, respecto al precio promedio de la II region que fue de \$1.359 por litro (Figura 2).

Figura 2
Precio promedio anual de venta al público de la gasolina 93 por región en 2024
(\$/litro)

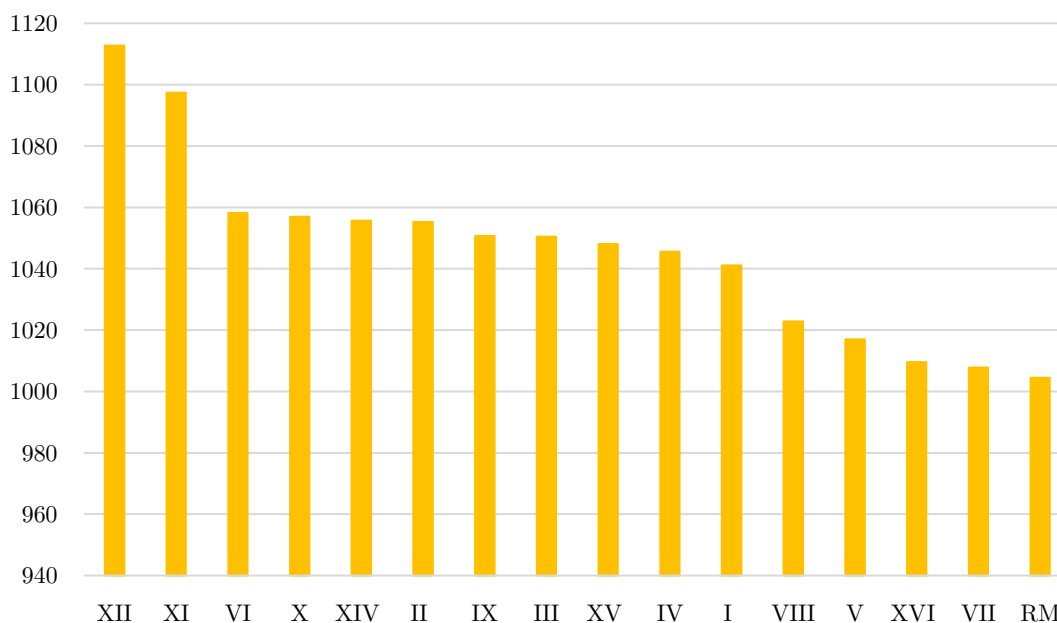


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

En el caso del diésel, la situación fue a la inversa donde la mayor reducción se registró en la VII con un 4,9% anual, llegando en valor a ser \$52 por litro menor en 2024 frente al 2023, mientras la región que presentó la menor reducción fue la XII región, con una contracción del 1,8% anual, es decir \$20 por litro entre el precio 2023 frente al precio 2024.

Así mismo, al comparar los precios a nivel regional se observa que la región Metropolitana tiene el menor precio promedio en 2024 llegando a \$1.005 por litro, mientras que la XII región presentó el mayor precio promedio en 2024, alcanzado los \$1.112 por litro (Figura 3).

Figura 3
Precio promedio anual de venta al público del diésel por región en 2024
(\$/litro)

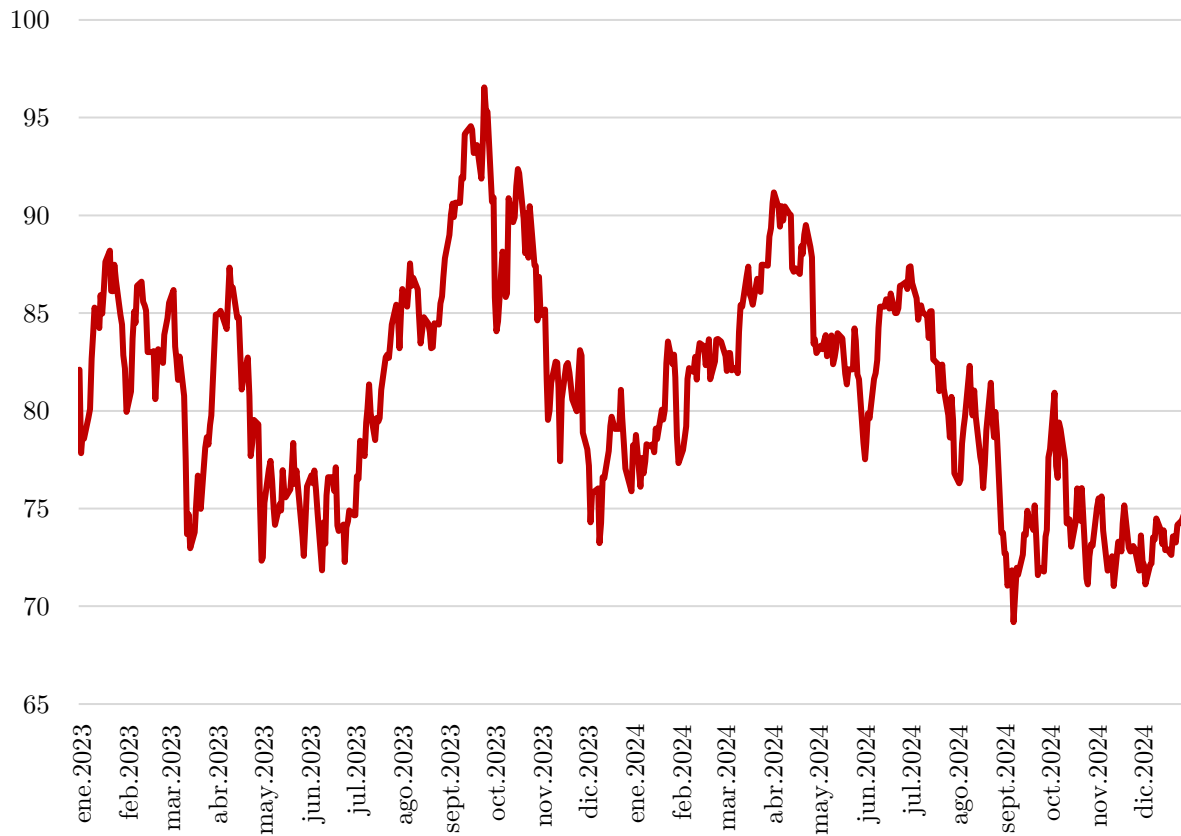


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

En 2024 para el primer trimestre el precio promedio del petróleo Brent fue de USD 81,8 el barril, aumentado hasta los USD 85,1 el barril en el segundo trimestre. En el tercer trimestre la cifra se redujo a USD 78,6 el barril, mientras que la tendencia a la baja se mantuvo llegando a USD 74 el barril, durante el cuarto trimestre.

En resumen, el precio promedio del petróleo Brent bajó entre 2024 y 2023 un 2,8%. En el corto plazo, los factores estructurales de demanda explican en su mayor parte la caída, con una demanda más débil por parte de China y mayor oferta de crudo a nivel mundial de países petroleros no OPEP, lo cual ha llevado a un exceso de oferta.

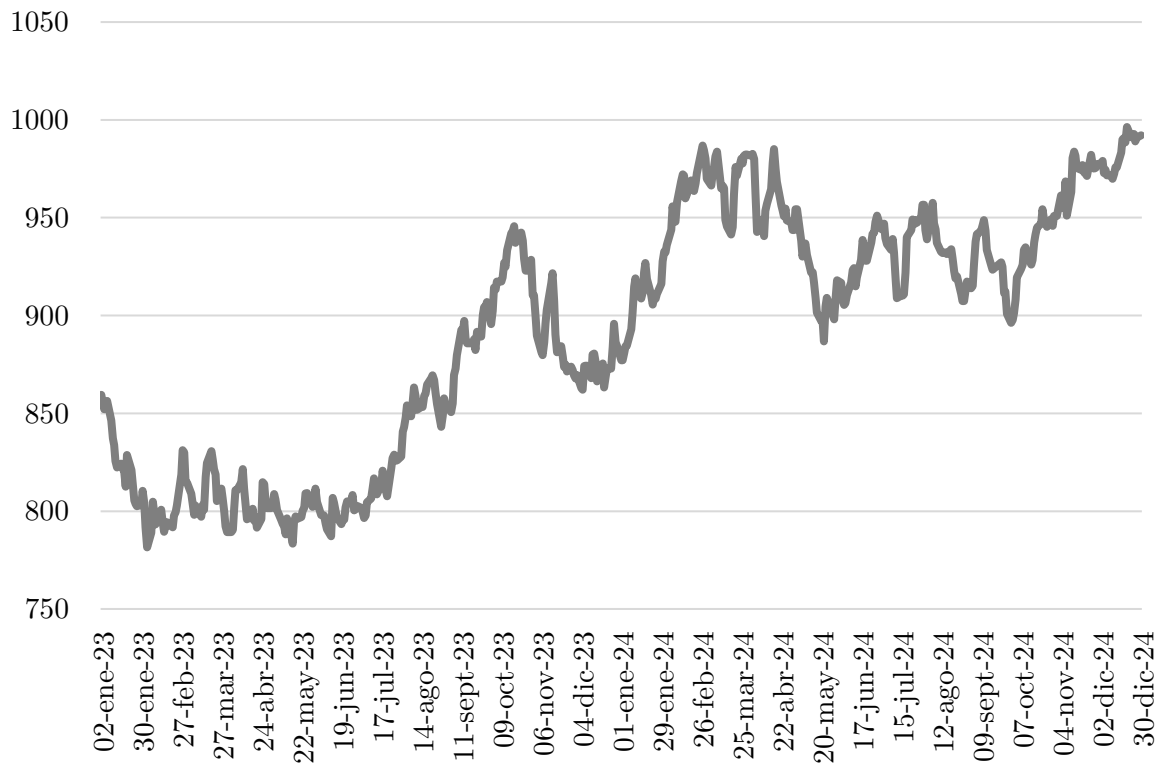
Figura 4
Precio del petróleo Brent
(USD/barril)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos de Investing.

La otra variable relevante para el precio del combustible de consumo vehicular es el tipo de cambio, toda vez que cerca de un 97% del crudo es importado. Así el tipo de cambio nominal fue \$961,6 por dólar para el cuarto trimestre, con un alza anual del 7,3% (Figura 5).

Figura 5
Tipo de cambio nominal
(Pesos por dólar)

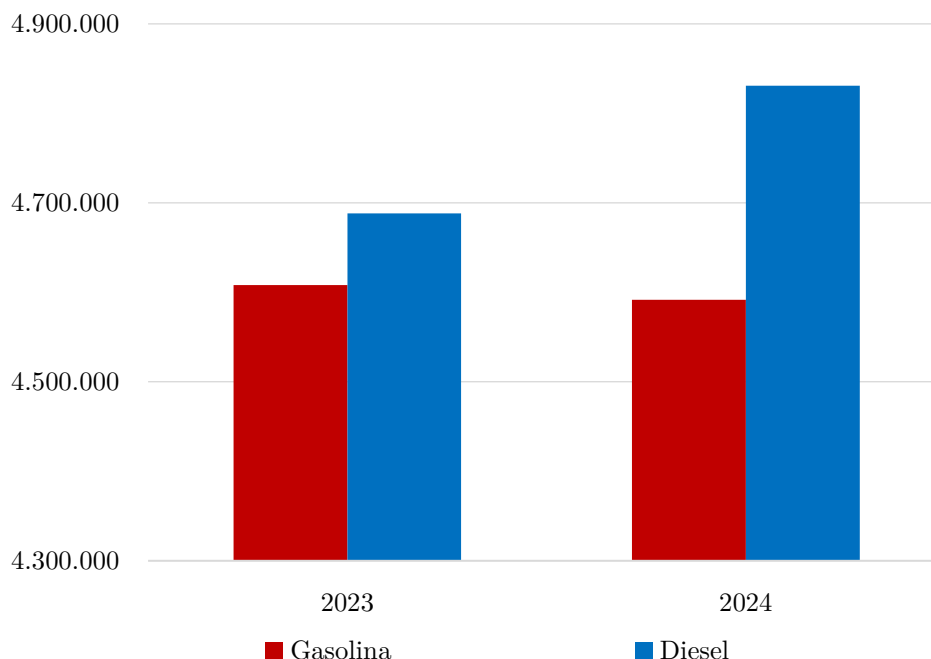


Fuente: OCEC-UDP en base a datos del Banco Central de Chile.

3. Consumo vehicular

La venta de diésel acumulado para consumo vehicular entre enero y noviembre aumento 3% anual. Por su parte, la venta de gasolina se redujo 0,4% anual, en el mismo periodo (Figura 6).

Figura 6
Venta de Combustibles de consumo vehicular acumulado enero – noviembre
(Metros Cúbicos)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

Por tipo de gasolina, la caída se concentró en la gasolina 97, con una contracción anual del 14,1%, mientras la gasolina 93 se redujo 2,5%. Por su parte, la gasolina 95 aumento en 10,9%. Es decir, parte de la caída de la gasolina 97 obedece a un efecto sustitución respecto a la gasolina 95. Donde la razón entre el consumo de la gasolina 93 y la gasolina 97, se ha incrementado, pasando de 5,4 veces entre enero y noviembre de 2023 a 6,1 veces para el mismo periodo de 2024.

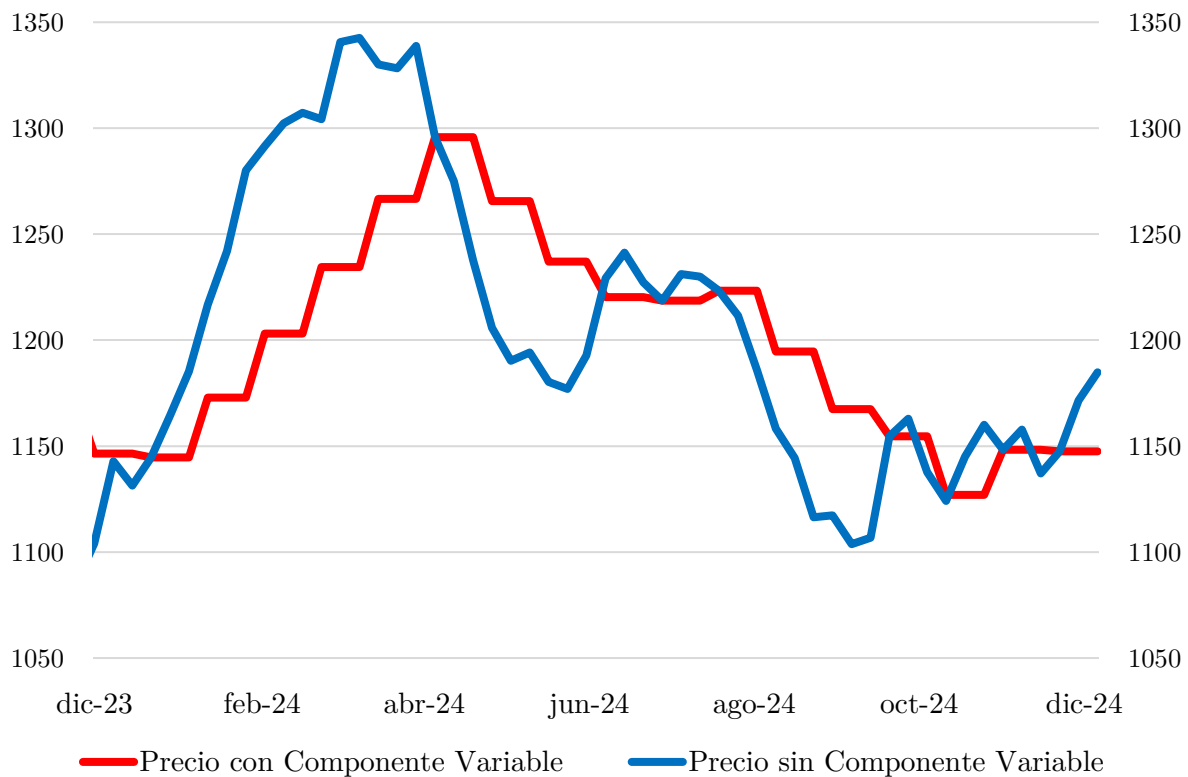
En todo caso, el consumo de la gasolina 93 entre enero y noviembre mantiene en la práctica su participación dentro del total, llegando a un 62% del total de gasolinas en 2023 y a un 61% del total del consumo de gasolina en 2024.

4. Operación del MEPCO en 2024

El MEPCO ha permitido reducir la volatilidad del precio mayorista. Entre octubre y diciembre el componente variable ha tenido una mayor variabilidad entre

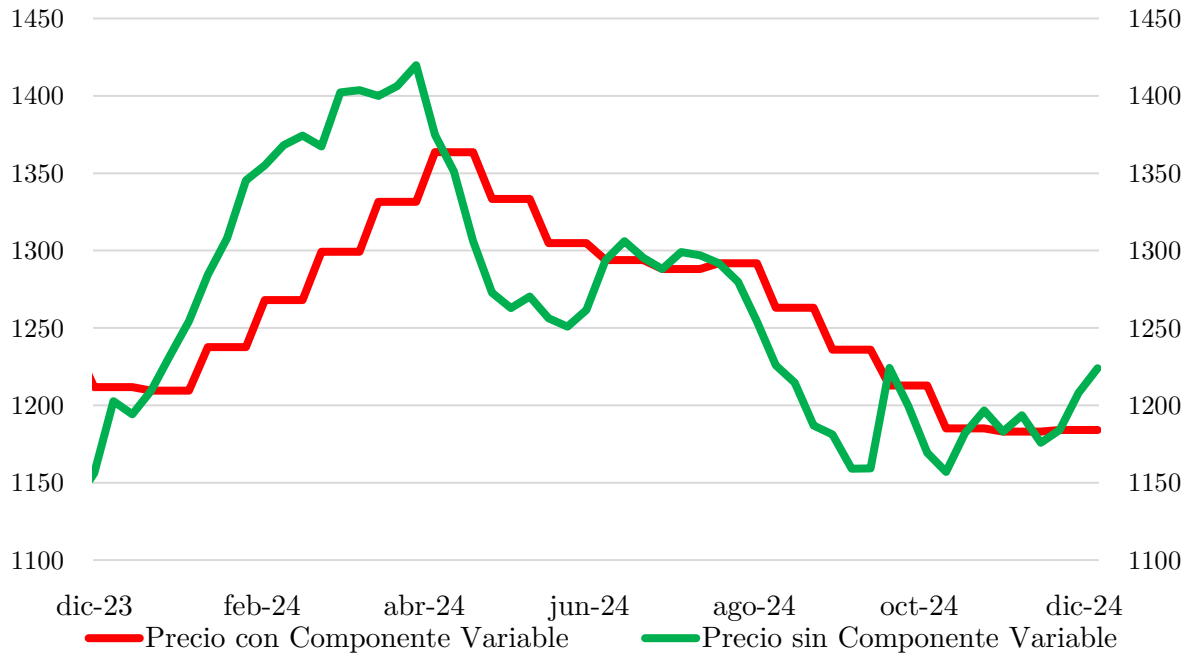
impuestos y subsidios, respecto a trimestres previos. Para la gasolina 93 se otorgaron subsidios en un 38% del periodo, cifra similar al periodo de impuestos. En el caso del diésel el componente variable fue negativo (subsidio) un 54% del periodo y positivo (impuesto) en un 23% del periodo, es decir durante 3 semanas en el cuarto trimestre (Figuras 7, 8 y 9). Cuando el precio sin componente variable se ubica sobre el precio con componente variable (precio mayorista de ENAP), se gatilla un subsidio, en caso contrario cuando el componente variable es positivo opera un impuesto, para mitigar la caída del precio ENAP o precio mayorista.

Figura 7
Precio Mayorista gasolina 93
(\$/litro)



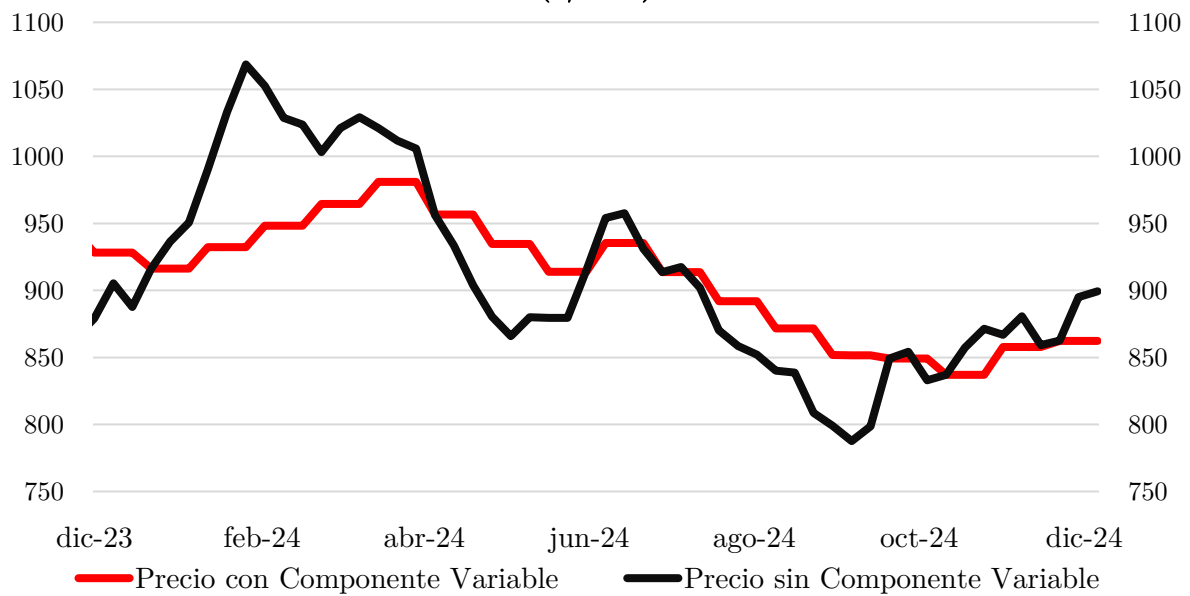
Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

Figura 8
Precio Mayorista gasolina 97
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

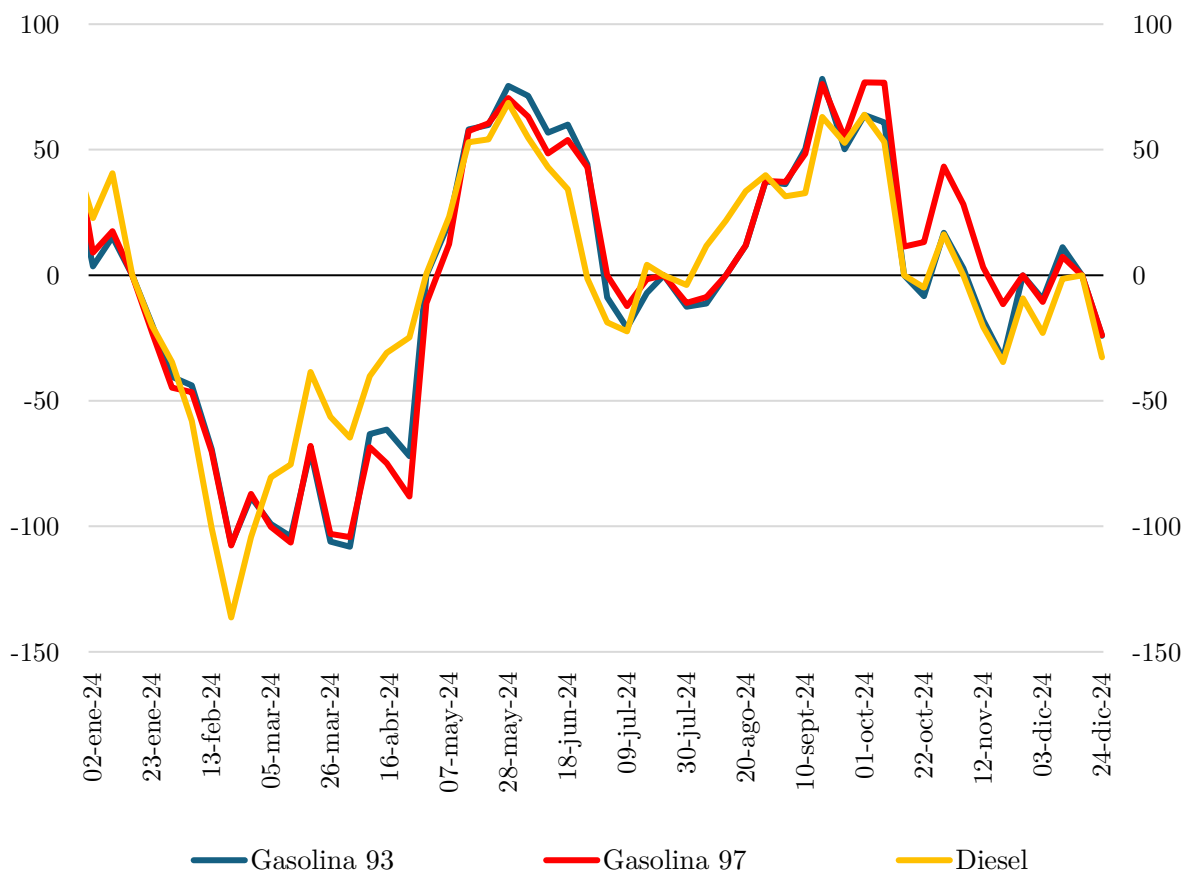
Figura 9
Precio Mayorista diésel
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

El componente variable - CV promedio durante el cuarto trimestre fue \$4,8 por litro para la gasolina 93. En el caso de la gasolina 97 y diésel el CV promedio fue \$16,5 y \$0,5 por litro, respectivamente. Así en el cuarto trimestre el componente variable registro el nivel más alto a principios de octubre, para después tener una leve tendencia a la baja y niveles más acotados tanto a nivel de subsidios e impuestos. Por lo tanto, en el neto para el cuarto trimestre, la operación del MEPCO logro en el margen un leve recaudo bruto. (Figura 10).

Figura 10
Componente Variable del Impuesto Específico final
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a información del Diario Oficial.

En 2024 en medio del alza de los subsidios durante los primeros meses del año, para posteriormente tener impuestos en su mayor parte del tiempo desde mayo, se estimó un costo fiscal bruto de USD 113 millones en el primer semestre del año. En

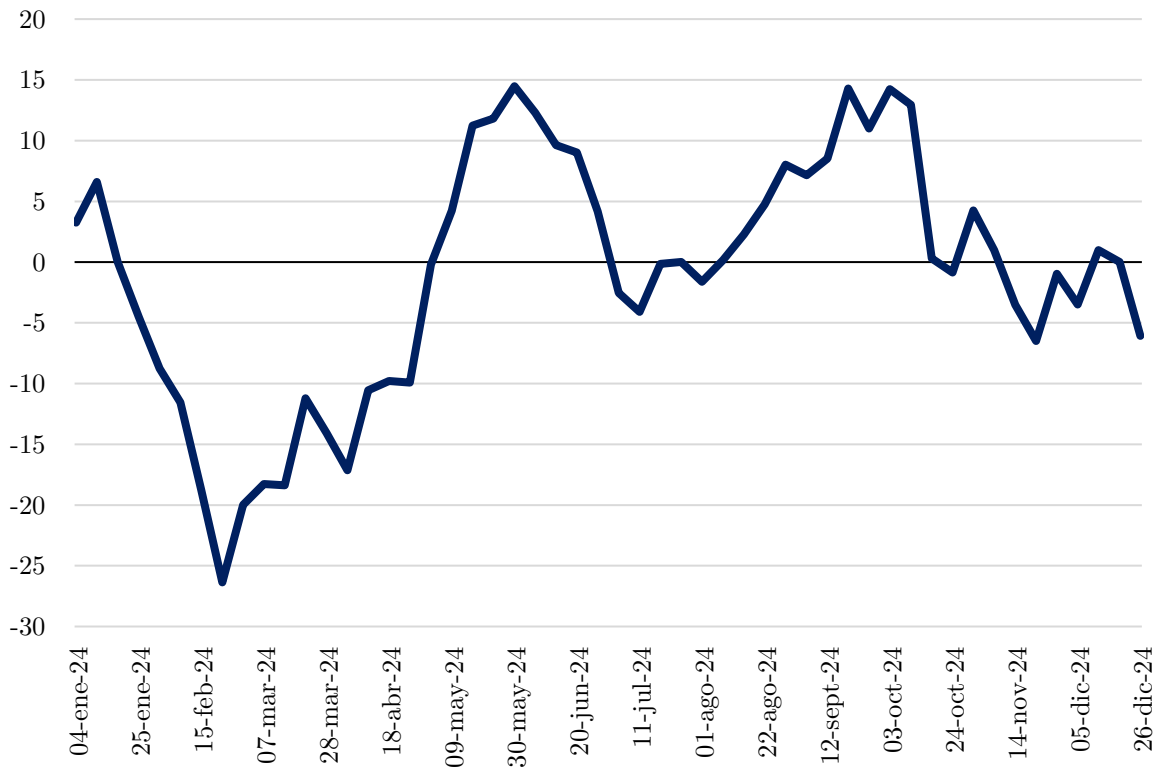
el tercer trimestre el CV fue positivo en promedio (impuesto), con una estimación de recaudo bruto de USD 47,3 millones, en tanto para el último trimestre del año se proyecta un recaudo bruto más acotado de USD 12,3 millones. Así para el año 2024 se estima un costo fiscal bruto de USD 52,8 millones.

La dinámica de costos e ingresos netos del MEPCO a lo largo del año, tienen una trayectoria similar a la observada en el componente variable descrito anteriormente (Figura 10), lo cual es esperable. Es importante indicar y recalcar que esta estimación no incluye el costo fiscal por la operación del MEPCO asociado al crédito especial⁴ y a la recuperación del impuesto del petróleo diésel para transporte de carga⁵. (Figura 11).

⁴ El Artículo 7° de la Ley N° 18.502 faculta al Presidente de la República para que, dentro de un año, mediante decretos expedidos a través del Ministerio de Hacienda, pueda establecer para las empresas afectas al IVA y para las empresas constructoras, que usen petróleo diésel, que no esté destinado a vehículos motorizados que transiten por las calles, caminos y vías públicas en general, la recuperación del impuesto de dicha Ley (18.502) soportado en la adquisición de dicho producto, como crédito fiscal del IVA del período tributario correspondiente, o mediante su devolución

⁵ La Ley N° 19.764 del año 2001 establece un mecanismo de devolución o recuperación de parte del Impuesto Específico al Petróleo Diesel establecido en el artículo 6° de la Ley N° 18.502, para empresas de transporte de carga que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, sin perjuicio de porcentajes y fechas señalados en otras leyes.

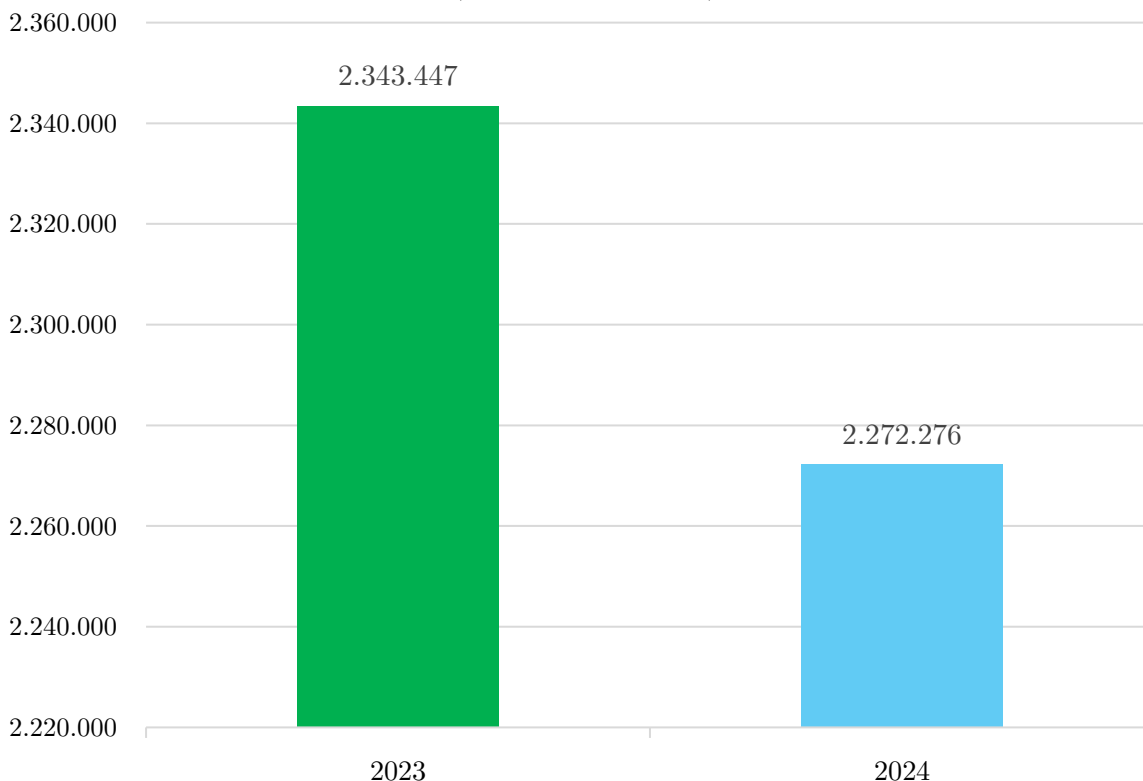
Figura 11
Costo Fiscal Bruto del MEPCO en 2024
(Millones de dólares)



Fuente: Cálculos del OCEC-UDP en base a información del diario oficial, el Banco Central de Chile y la SEC.

Por su parte, el recaudo del impuesto a los combustibles acumulado al mes de noviembre se redujo 3% anual (Figura 12). El menor recaudo obedece en parte a las menores ventas de gasolina para consumo vehicular en lo corrido del año al mes de noviembre, frente a lo observado el año pasado.

Figura 12
Ingresos Tributarios de los Combustibles Acumulados enero - noviembre
(Millones de pesos)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos del Banco Central de Chile.

5. Perspectivas de Corto plazo

En lo más reciente, el precio del petróleo Brent se ha recuperado levemente pasando de USD 73 el barril en promedio durante el mes de diciembre, hasta llegar a niveles de USD 75 a 77 el barril, durante los primeros días del mes de enero, para posteriormente aumentar en la segunda semana del mes a valores en torno a los USD 80 el barril. Esta alza obedece a perspectivas relativamente mejores de demanda de crudo, principalmente por los efectos de un invierno más frío en el hemisferio norte. Sin embargo, ha sido el importante repunte del tipo de cambio, el que más ha presionado al alza del precio a nivel local.

Así el MEPCO ha otorgado subsidios para contener el alza del precio y se espera un alza durante mediados y finales del mes de enero, para posteriormente lograr una estabilización del precio, ya que se estima que el tipo de cambio nominal

se mantenga en niveles en torno a \$1.000 por dólar y el precio del petróleo Brent se mantenga en niveles de USD 79 a 80 por barril.



 **CEC** **udp**

Observatorio del Contexto Económico