

# BRÚJULA MACROECONÓMICA N°39

Operación del MEPCO en el tercer trimestre de 2025

Diciembre 2025

Juan Ortiz

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA



Observatorio del Contexto Económico

## Operación del MEPCO en el tercer trimestre de 2025

Juan Ortiz<sup>1</sup>

### Resumen

- En el tercer trimestre del año, el precio de venta al público semanal de las gasolinas se redujo respecto al mismo periodo del año previo en 7% anual para la gasolina 93, mientras que para la gasolina 95 y 97 los precios bajaron 7,5% y 8,1%, respectivamente. En el caso del diésel la variación del precio anual fue -3,9%.
- La caída obedeció fundamentalmente al menor precio del petróleo brent en el mercado internacional, el cual se redujo 13,3% entre el tercer trimestre de 2025 y el tercer trimestre de 2024. Mientras el tipo de cambio se depreció levemente en 3%, en el mismo periodo.
- Para el precio al consumidor final de la gasolina 93 al descomponer los factores que lo determinan durante el tercer trimestre de 2025, respecto a un año atrás, se observa una caída anual en el Precio en Maipú e IVA en 9,3%, así como una reducción anual en el margen de comercialización en 4%, mientras que el impuesto específico de los combustibles aumento 1,8% anual en el mismo periodo. Así, por cada \$100 pesos por litro del precio, \$44 por litro fueron impuestos (IVA más el impuesto específico de los combustibles), \$50 por litro asociado al precio en Maipú y \$6 por litro, es por margen de comercialización.
- En el caso del diésel, entre el tercer trimestre de 2025 respecto al mismo periodo del año previo, el Precio en Maipú y el IVA cayeron 0,7% anual, mientras que el impuesto específico de los combustibles se redujo 11,2%, en tanto el margen de comercialización se incrementó 2,5% anual, en el mismo periodo. Por ende, de cada \$100 por litro, \$27 por litro, fueron por impuestos, \$63 por litro, fue por precio en Maipú y \$10 por litro, por margen de comercialización.
- La operación del MEPCO permitió suavizar la variación del precio mayorista de los combustibles de consumo vehicular. El nivel acumulado del componente variable durante el tercer trimestre fue \$27,6 y \$122,6 por litro para la gasolina 93 y 97, respectivamente. En el caso del diésel el componente variable acumulado fue -\$21,3 por litro, en el mismo periodo.
- Para el tercer semestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico y el consumo, se estima un ingreso bruto del MEPCO de USD 5,2 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. Mientras el ingreso bruto del MEPCO acumulado entre enero a septiembre se estima en USD 38,7 millones.
- Por otra parte, el recaudo del impuesto a los combustibles acumulado al mes de septiembre aumento 17,4% anual en medio de un alza del consumo de combustibles de consumo vehicular tanto para el diésel como para la gasolina y un ingreso bruto por parte de la operación del MEPCO.

---

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

## 1. Introducción

El precio de venta al público semanal de las gasolinas se redujo en el tercer trimestre de 2025, respecto al mismo periodo del año previo, con una reducción del 7% anual para la gasolina 93, mientras que para la gasolina 95 y 97 los precios se bajaron en 7,5% y 8,1%, respectivamente. En el caso del diésel la variación del precio anual fue del -3,9%.

Esta dinámica obedece a la reducción del precio del petróleo brent en el mercado internacional en 13,3% anual, entre el tercer trimestre de 2025 respecto al mismo periodo del año 2024.

Al descomponer los factores que determinan el precio promedio al consumidor final para la gasolina 93, durante el tercer trimestre de 2025, respecto a un año atrás, se observa una caída anual en el Precio en Maipú<sup>2</sup> e IVA en 9,3%, así como una reducción anual en el margen de comercialización en 4%, mientras que el impuesto específico de los combustibles aumentó 1,8% anual en el mismo periodo. En el caso del diésel, el Precio en Maipú y el IVA cayó 0,7% anual, cada uno de ellos, mientras que el impuesto específico de los combustibles se redujo 11,2%, en tanto el margen de comercialización se incrementó 2,5% anual en el mismo periodo.

El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) sigue suavizado la variación del precio, primero por medio de un componente variable que ha sido positivo (impuesto) en julio y agosto para la gasolina 93 y 97 lo cual limitó la caída del precio mayorista, mientras que en septiembre se generó un subsidio para contener el alza del precio mayorista. Para el diésel, la dinámica del componente variable es más volátil, durante julio fue negativo, mientras que en los meses de agosto y septiembre el promedio del componente variable fue positivo, lo cual contuvo la caída del precio mayorista.

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), se mantuvo relativamente estable entre el tercer trimestre de 2024 y el tercer trimestre de 2025. El precio mayorista de la gasolina 93 fue \$1.137 por litro, en el tercer trimestre del año, inferior en 4,9% respecto al precio mayorista del tercer trimestre

---

<sup>2</sup> El precio en Maipú se construye a partir de la suma del precio FOB, fletes y seguros y costos de internación.

de 2025, cuando el precio promedio fue \$1.195 por litro. En el caso del diésel para el mismo periodo, el precio mayorista sin componente variable se mantuvo, toda vez que alcanzo \$880,2 por litro en el tercer trimestre de 2024 y \$876,3 por litro para el tercer trimestre de 2025, es decir una leve caída anual de 0,4%.

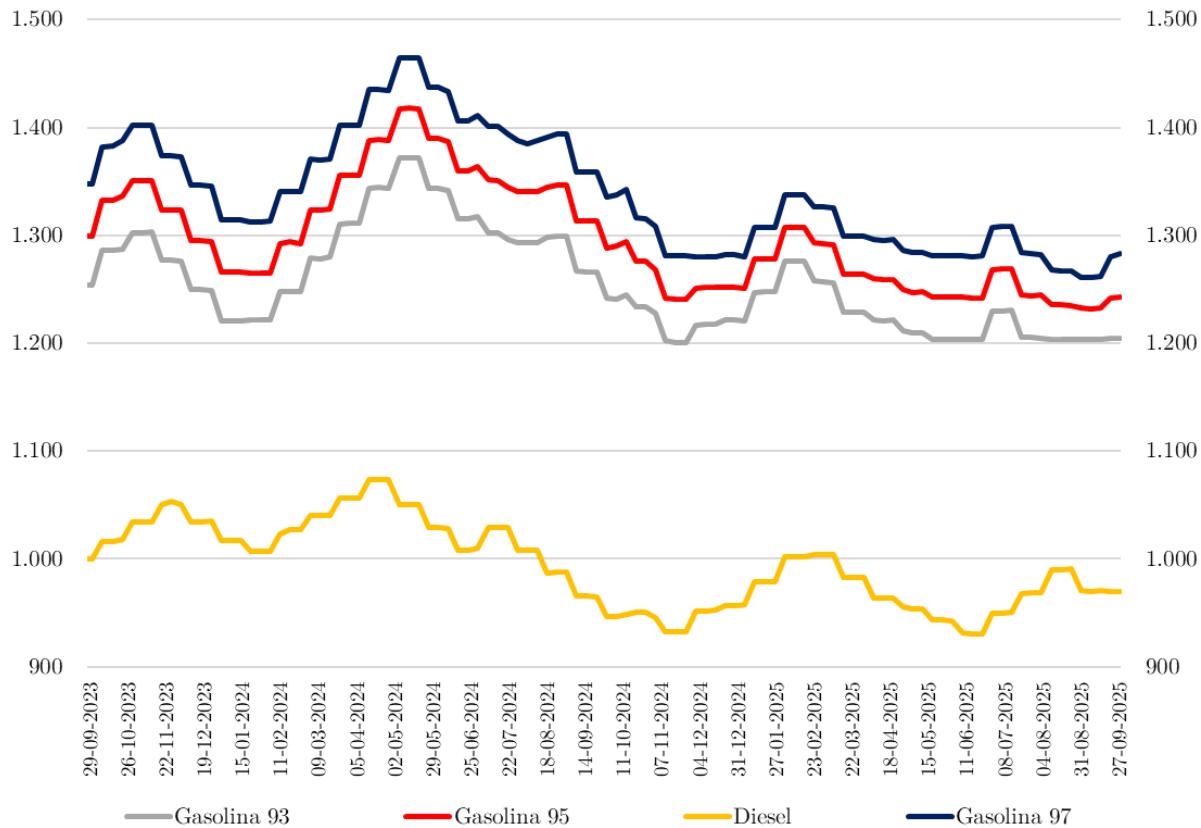
Para el tercer semestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico, se estima un ingreso bruto del MEPCO de USD 5,2 millones. Este cálculo no incluye la estimación asociado crédito de IVA del diésel y a la recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga. Mientras el ingreso fiscal acumulado entre enero a septiembre se estima en USD 38,7 millones. Esta estimación incluye solo el impacto fiscal bruto respecto al consumo vehicular del diésel y la gasolina dado el componente variable. Por lo cual, esta cifra no debe considerarse como el costo o ingreso fiscal neto completo por la operación del MEPCO.

Es importante indicar que la información publicada por el Ministerio de Hacienda es el costo o ingreso fiscal neto del MEPCO, como la suma del costo fiscal bruto más el costo asociado al crédito IVA del diésel más la recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga. La última información disponible hace referencia a una recaudación neta de USD 25 millones entre enero y abril de este año.

## **2. Precios de los combustibles de consumo vehicular**

El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular el Chile tuvo un comportamiento disímil, entre el tercer trimestre del año, respecto al mismo periodo del año anterior. El precio de la gasolina 93 se redujo entre el tercer trimestre de 2025 respecto al mismo periodo del año anterior en 7%, mientras que la gasolina 97 registro un precio promedio levemente cercano a los \$1.250 por litro, con una caída de casi \$100 por litro, respecto al nivel del mismo periodo del año anterior. Para el diésel en cambio la caída del precio anual fue más acotada con una reducción del 3,9%, situándose en el tercer trimestre del año, por debajo de los \$1.000 por litro, llegando en promedio a \$962,8 por litro (Figura 1).

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



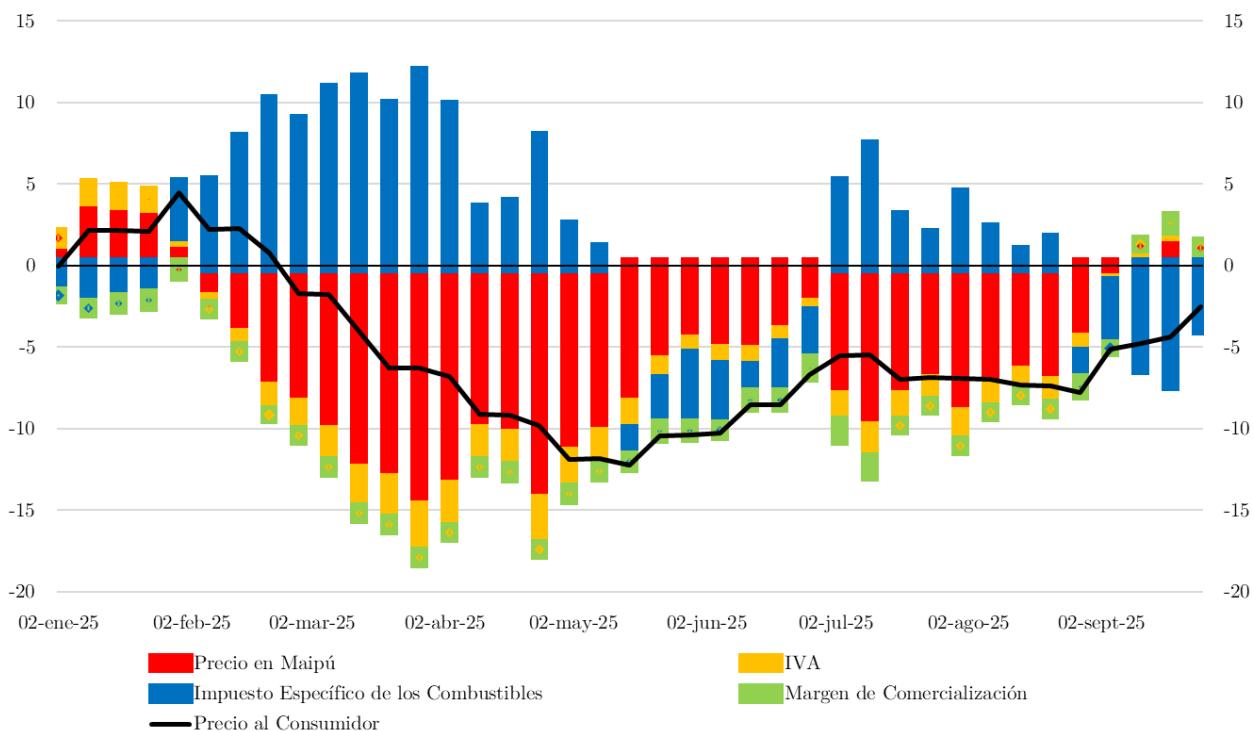
Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

Frente a la descomposición del precio al consumidor final entre sus diversos componentes, es decir la suma del Precio en Maipú, IVA, Impuestos específico a los combustible (el cual incluye el componente fijo y el componente variable), así como el margen de comercialización, se puede observar que para la gasolina 93 en promedio para el tercer trimestre un 50,1% del precio al consumidor final corresponde al precio en Maipú, mientras que el margen de comercialización ascendió a un 6%, por lo cual un 43,9% del precio al consumidor final en promedio correspondió a impuestos, de los cuales un 9,5% fue por IVA y 34,4% obedeció al Impuesto específico a los combustibles. Es decir, de cada \$100 pesos por litro, del precio de la gasolina 93 durante el tercer trimestre, \$44 por litro fueron impuestos, \$50 por litro asociado al precio en Maipú y \$6 por litro por margen de comercialización.

Al considerar la incidencia en la variación anual del precio al consumidor final durante el tercer trimestre, por las diversas variables que determinan el precio al

consumidor final, la variación anual se descompone en -5% por Precio en Maipú, -1% asociado al IVA, y -0,2% por margen de comercialización. En tanto, la incidencia al alza se explica por el Impuesto Específico de los Combustibles en un 0,2% (Figura 2).

**Figura 2**  
**Descomposición del Precio de venta al público de la gasolina 93 en la Región Metropolitana**  
**(\$/litro)**



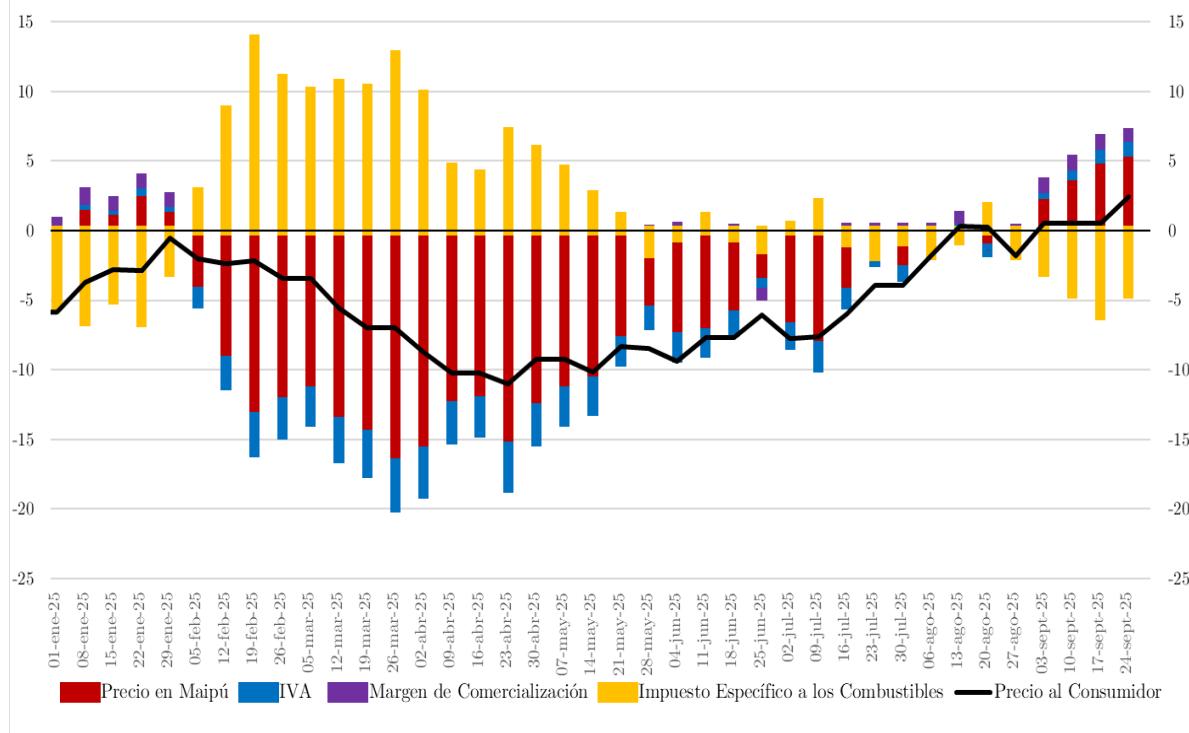
Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE) y Ministerio de Hacienda.

En el caso del diésel, al tener un impuesto específico de 1,5 UTM por m<sup>3</sup>, inferior a los 6 UTM por m<sup>3</sup> para las gasolinas, implica que, al descomponer el precio del diésel, el peso relativo de los impuestos es menor respecto a las gasolinas. Así un 63% en promedio del precio del tercer trimestre para el diésel, corresponde al Precio en Maipú, mientras que los impuestos ascienden a un 27% en promedio del precio al consumidor final. Por último, un 10,1% corresponde al margen de comercialización.

En tanto, la reducción en el precio al consumidor final, se descompone en una incidencia a la baja de -0,6% para el precio en Maipú, -0,12% para el IVA, 0,2% para

el margen de comercialización. En el caso del impuesto específico a los combustibles la incidencia es al alza en 1,7% anual (Figura 3).

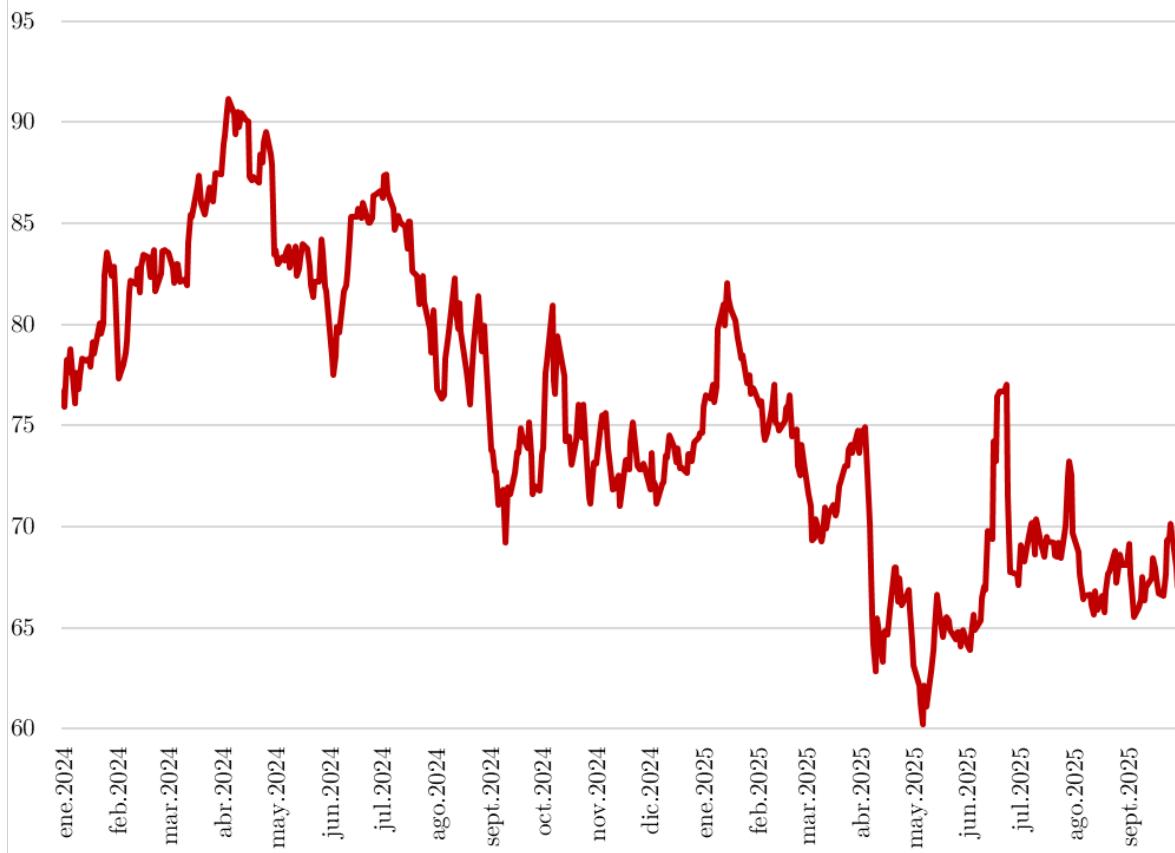
**Figura 3**  
**Descomposición del Precio de venta al público del diésel en la Región Metropolitana**  
(\$/litro)



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

En 2024 para el tercer trimestre el precio promedio del petróleo brent fue de USD 78,6 el barril, reduciéndose hasta los USD 68,2 el barril en el tercer trimestre de este año, es decir una caída del 13,3% anual (Figura 4).

**Figura 4**  
**Precio del petróleo brent**  
**(USD/barril)**



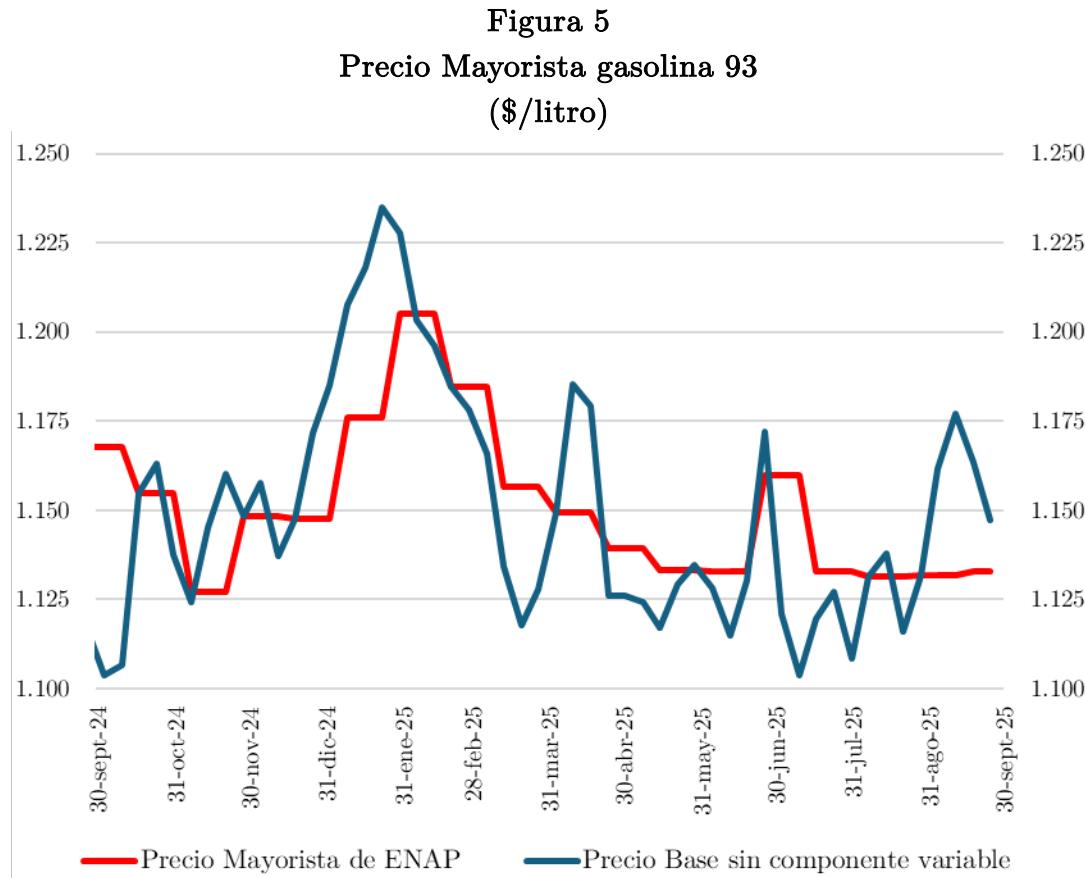
Fuente: OCEC-UDP en base a datos de Investing.

Por su parte, el tipo de cambio nominal fue \$959,2 por dólar para el tercer trimestre del año, con un alza anual del 3%.

### 3. Operación del MEPCO durante el tercer trimestre de 2025

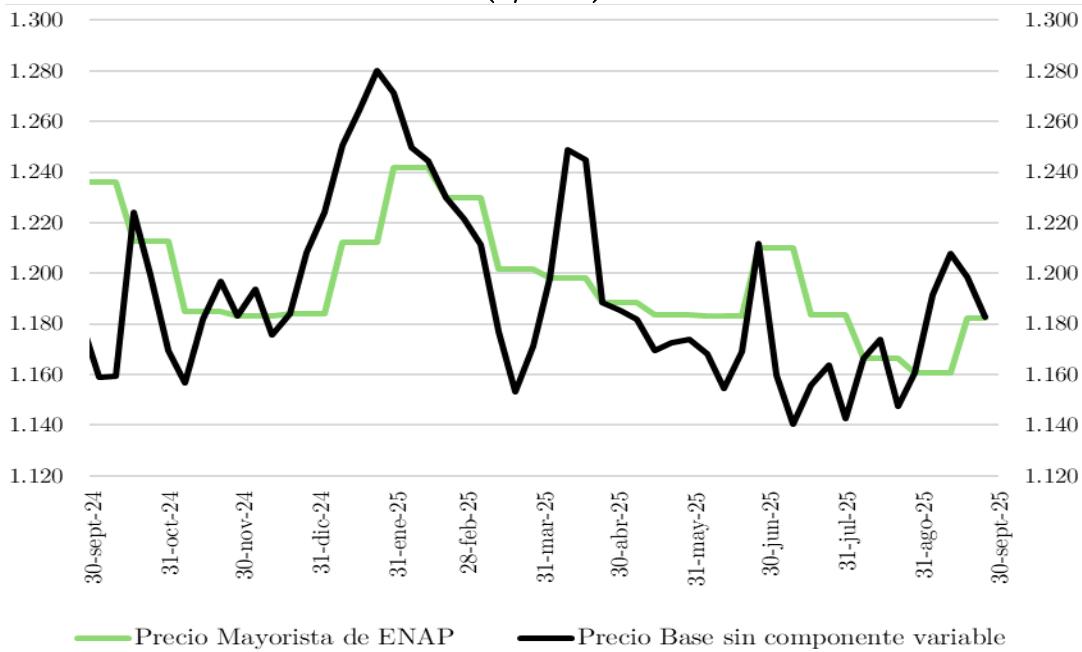
El MEPCO otorgado durante julio y septiembre, se descompone por tipo de combustible. Así para la gasolina 93 y 97 se gatillo un componente variable positivo (impuesto), limitando la caída del precio mayorista, para generarse posteriormente durante septiembre un subsidio con el fin de contener el alza del precio mayorista. Donde el nivel acumulado del componente variable durante el tercer trimestre alcanzo los \$27,6 y \$122,6 por litro para la gasolina 93 y 97, respectivamente. En el caso del diésel el componente variable acumulado fue -\$21,3 por litro, en el mismo

periodo. En todo caso el MEPICO ha permitido suavizar la variación del precio mayorista cada tres semanas (Figuras 5, 6 y 7). 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 mitiga la caída del precio ENAP o precio mayorista.



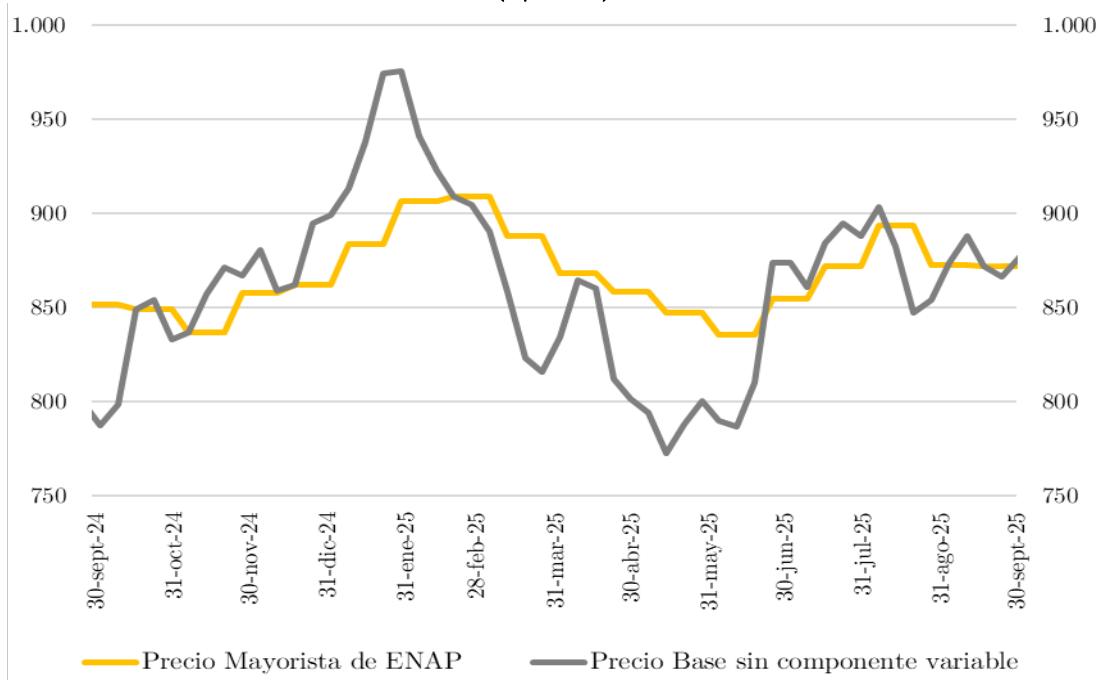
Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

**Figura 6**  
**Precio Mayorista gasolina 97**  
(\$/litro)



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

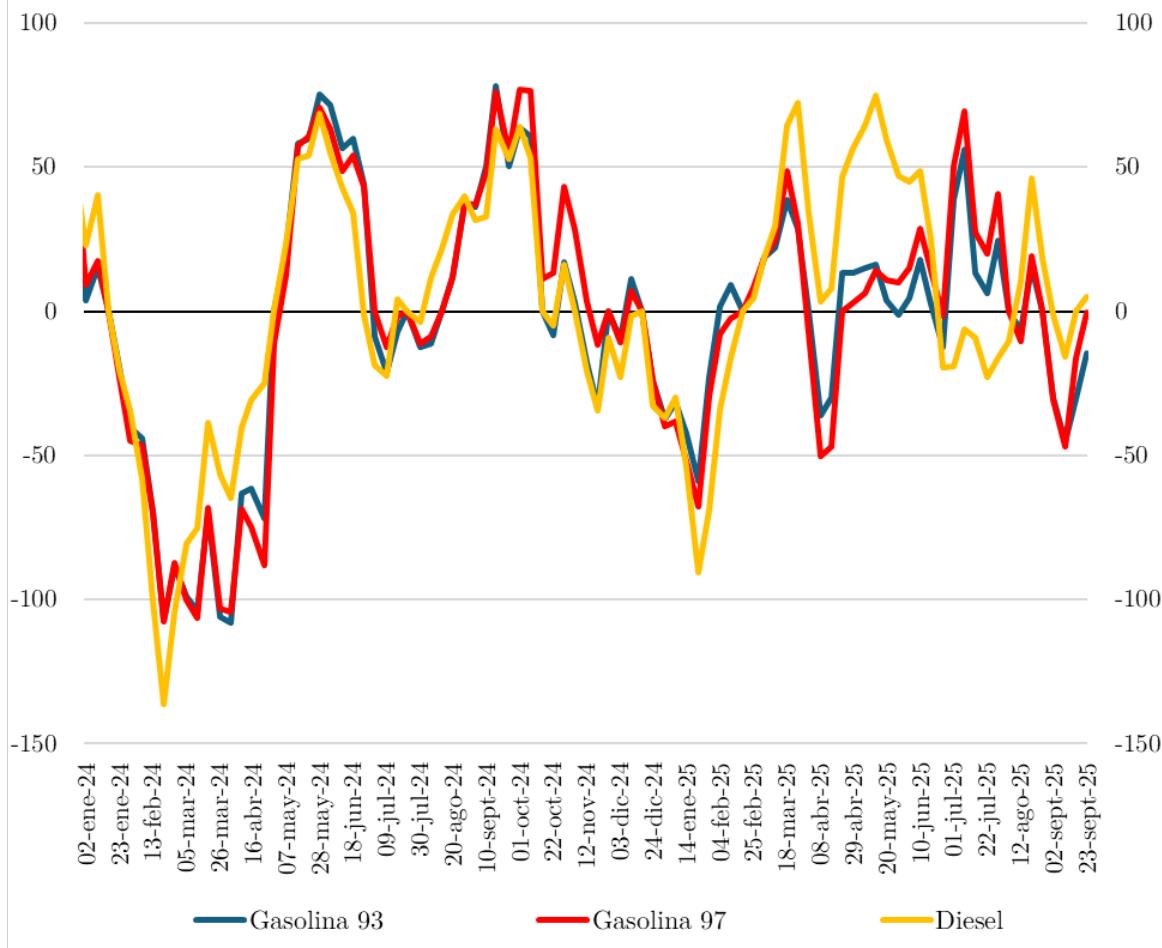
**Figura 7**  
**Precio Mayorista diésel**  
(\$/litro)



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

El componente variable en el tercer trimestre fue negativo el 38,3% del tiempo para las gasolinas y 46,2% para el diésel. En tanto el MEPCO no operó durante una semana en este periodo para cada tipo de combustible, mientras que el componente variable promedio positivo se presentó el 53,8% y 46,2% del tiempo, respectivamente para las gasolinas y el diésel (Figura 8).

**Figura 8**  
**Componente Variable del Impuesto Específico final**  
(\$/litro)

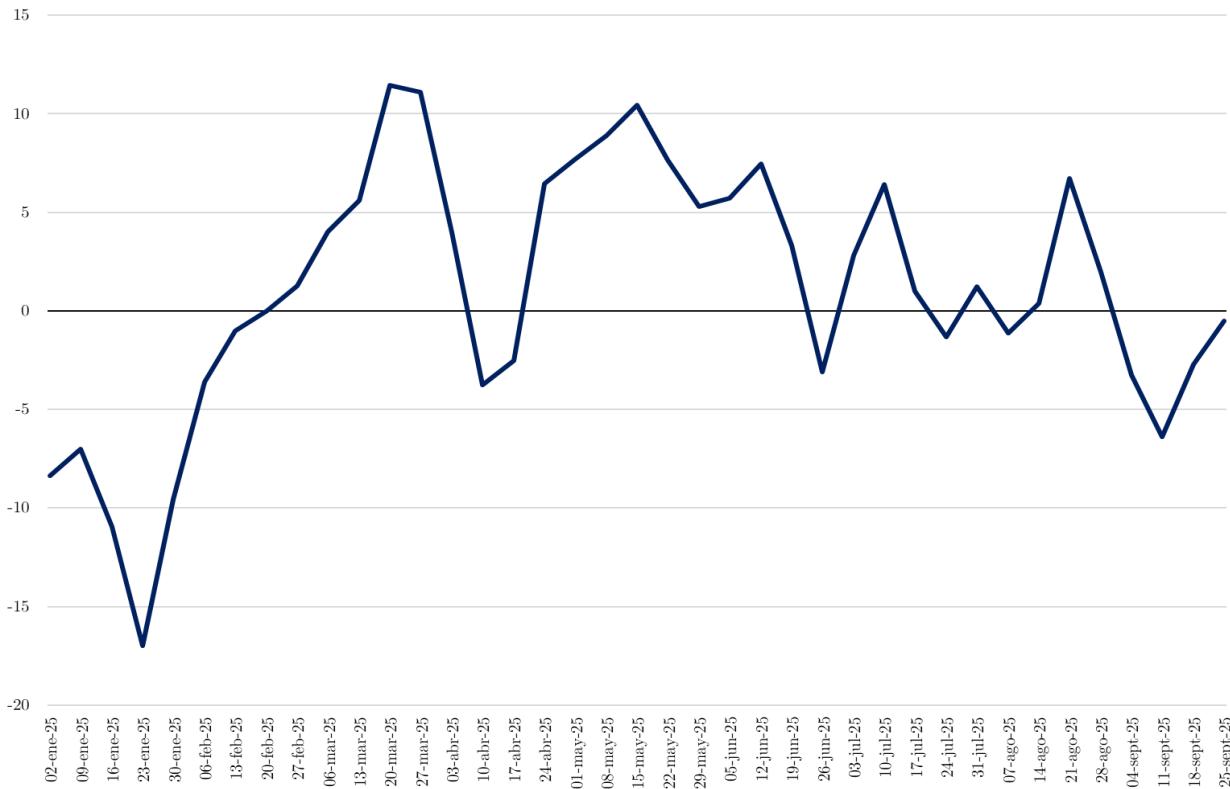


Fuente: OCEC-UDP en base a información del Diario Oficial.

En 2025 en medio del alza de los subsidios durante las últimas semanas del tercer trimestre, lleva a una estimación del ingreso fiscal bruto de USD 5,2 millones en el tercer semestre del año, llevando a una estimación de recaudo acumulado al mes de septiembre es de USD 38,7 millones. Es importante indicar que esta estimación no incluye el costo fiscal por la operación del MEPCO asociado al crédito

especial<sup>3</sup> y a la recuperación del impuesto del petróleo diésel para transporte de carga<sup>4</sup> (Figura 9).

**Figura 9**  
**Costo Fiscal Bruto del MEPICO**  
(Millones de dólares)



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

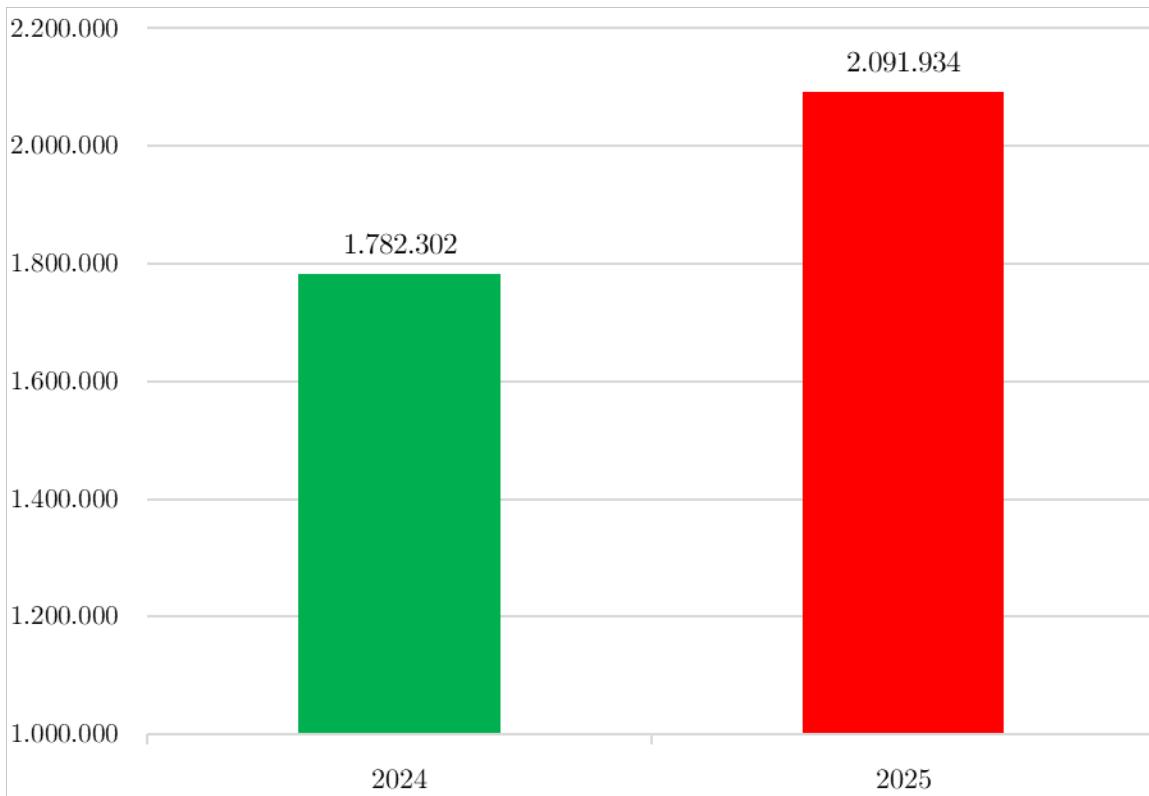
Por otra parte, el recaudo del impuesto a los combustibles acumulado al mes

<sup>3</sup> El Artículo 7º 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

<sup>4</sup> 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 6º 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.

de septiembre aumento 17,4% anual (Figura 10), en medio de un alza del consumo de combustibles de consumo vehicular tanto para el diésel como para la gasolina.

**Figura 10**  
**Ingresos Tributarios de los Combustibles Acumulados enero - septiembre**  
**(Millones de pesos)**



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



Cada artículo es responsabilidad de su(s) autor(es) y no refleja necesariamente la opinión del OCEC UDP ni de la FAE UDP.

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA

**OCEC** udp  
Observatorio del Contexto Económico