

BRÚJULA

MACROECONÓMICA N°40

Operación del MEPCO en el cuarto trimestre de 2025 e inicios de 2026

Marzo 2026

Juan Ortiz

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA



Observatorio del Contexto Económico

Operación del MEPCO en el cuarto trimestre de 2025 e inicios de 2026

Juan Ortiz¹

Resumen

- En el cuarto trimestre del año, en la Región Metropolitana el precio de venta al público semanal de las gasolinas se redujo respecto al mismo periodo del año previo en 2,6% anual para la gasolina 93, mientras que para las gasolinas 95 y 97 los precios bajaron 2,8%, cada uno de ellos. En el caso del diésel la variación del precio anual fue 2,3%.
- La caída obedeció fundamentalmente al menor precio del petróleo Brent en el mercado internacional, el cual se redujo 14,7% entre el cuarto trimestre de 2025 y el cuarto trimestre de 2024. Mientras el tipo de cambio se apreció levemente 2,7%, en el mismo periodo.
- En el cuarto trimestre de 2025 al descomponer los factores que determinan el precio de la gasolina 93, de cada \$100 pesos por litro del precio, \$46 por litro fueron impuestos (IVA más el impuesto específico de los combustibles), \$48 por litro asociado al precio en Maipú y \$6 por litro por margen de comercialización.
- Para el diésel en el cuarto trimestre de 2025 de cada \$100 por litro, \$27 por litro fueron por impuestos, \$63 por litro fueron por el precio en Maipú y \$10 por litro, por margen de comercialización.
- La diferencia en el impuesto específico a los combustibles entre la gasolina y el diésel se refleja en que de cada \$100 por litro, \$46 por litro sean impuestos en el caso de la gasolina 93, mientras que solo \$27 por litro sean impuestos en el caso del diésel.
- Para el cuarto trimestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico y el consumo, se estima un ingreso bruto del MEPCO de USD 63 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 diciembre se estima en USD 90,9 millones.
- Por otra parte, el recaudo del impuesto a los combustibles en 2025 aumento 15,4% 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.
- En 2025, el precio promedio de la gasolina 93, 95 y 97 se redujo 4,6%, 5,1% y 5,6%, respectivamente frente a 2024. El precio de diésel bajo 3,3%. Incluso el precio en 2025 fue menor al precio en 2023 para las gasolinas y menor al precio en 2023 y 2022 para el diésel.
- Para 2026 el promedio del precio base sin componente variable en enero y febrero registró una caída anual de 14,5% para la gasolina 93, 14,1% para la gasolina 97 y 16,4% para el diésel. Explicado en el menor tipo de cambio y menor precio del petróleo Brent, los cuales caen 11% y 10,3% respectivamente, entre el 1 de enero y el 25 de febrero de 2026 frente a 2025.
- Mientras, el precio al consumidor final en la RM en diciembre de la gasolina 93 y 97 fue \$1.198 y \$1.270 por litro, este se bajó en febrero a \$1.124 y \$1.194 por litro, respectivamente. Para el diésel, el precio paso de \$979 por litro en diciembre a \$922 por litro en febrero.

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 las gasolinas en la región Metropolitana se redujo en el cuarto trimestre de 2025, respecto al mismo periodo del año previo, con una caída de 2,6% anual para la gasolina 93, mientras que para la gasolina 95 y 97 los precios bajaron 2,8%, respectivamente. En el caso del diésel la variación del precio anual fue de un alza de 2,3%.

Esta dinámica obedece a la reducción entre el cuarto trimestre de 2025 respecto al mismo periodo del año 2024 del precio del petróleo Brent en el mercado internacional como del tipo de cambio nominal, en 14,7% y 2,7% anual, respectivamente.

Al descomponer los factores que determinan el precio promedio al consumidor final para la gasolina 93, durante el cuarto trimestre de 2025, respecto a un año atrás, se observa una caída anual en el Precio en Maipú² e IVA en 7,8%, así como una reducción anual en el margen de comercialización en 1,8%, mientras que el impuesto específico de los combustibles aumento 8,6% anual en el mismo periodo. En el caso del diésel, el Precio en Maipú y el IVA aumento 0,5% anual, cada uno de ellos, mientras que el impuesto específico de los combustibles se incrementó 28,6%, en tanto el margen de comercialización cayó 1,8% 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) desde la segunda semana de octubre a fines de diciembre para las gasolinas, lo cual limitó la caída del precio mayorista, registrando apenas dos semanas donde el MEPCO no operó para este tipo de combustible. Para el diésel, la dinámica del componente variable es más volátil, siendo negativo la primera semana de octubre y desde mediano de noviembre a principios de diciembre, mientras que en el resto del trimestre el componente variable fue positivo, lo cual contuvo la reducción 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 cuarto trimestre de 2024 y el cuarto trimestre

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

de 2025. El precio mayorista de la gasolina 93 fue \$1.100 por litro, en el cuarto trimestre del año, inferior en 3,8% respecto al precio mayorista del cuarto trimestre de 2024, cuando el precio promedio fue \$1.143 por litro. En el caso del diésel para el mismo periodo, el precio mayorista sin componente variable se mantuvo, toda vez que alcanzo \$850,2 por litro en el cuarto trimestre de 2024 y \$856,3 por litro para el cuarto trimestre de 2025, es decir un leve aumento anual de 0,7%.

Para el cuarto trimestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico, se estima un ingreso bruto del MEPCO de USD 63 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 diciembre se estima en USD 90,9 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 2025.

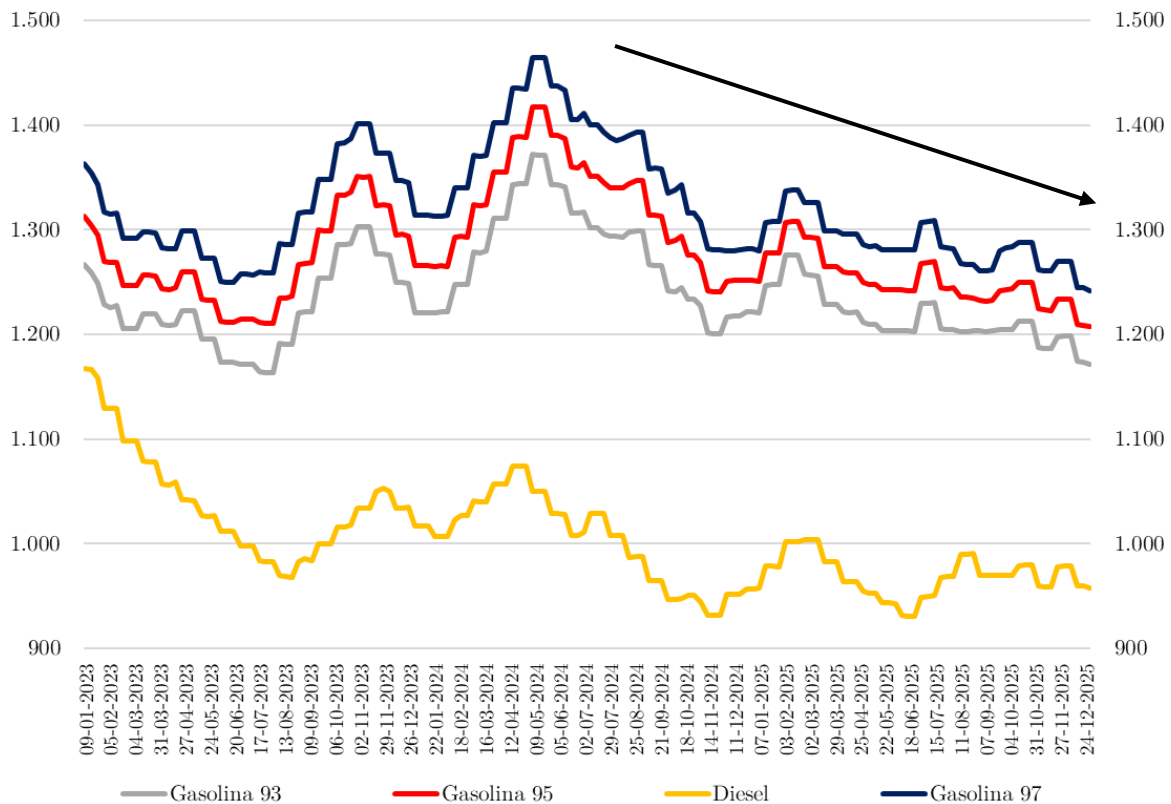
Para el año 2025, el precio promedio de la gasolina 93, 95 y 97 se redujo 4,6%, 5,1% y 5,6% frente al 2024. Mientras que para el diésel el precio bajo 3,3%. Este resultado se explica fundamentalmente por la caída del precio del petróleo Brent, el cual bajo 14,2% entre 2025 y 2024.

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 cuarto trimestre del año, respecto al mismo periodo del año anterior. El precio de la gasolina 93 se redujo entre el cuarto trimestre de 2025 respecto al mismo periodo del año anterior en 2,6%, mientras que la gasolina 97 registro un precio promedio de \$1.234 por litro, con una caída de casi \$36 por litro, respecto al nivel del mismo periodo del año anterior. Para el diésel en cambio

se registró un alza de 2,3% anual, situándose en el cuarto trimestre del año, por debajo de los \$1.000 por litro, llegando en promedio a \$969,4 por litro (Figura 1).

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

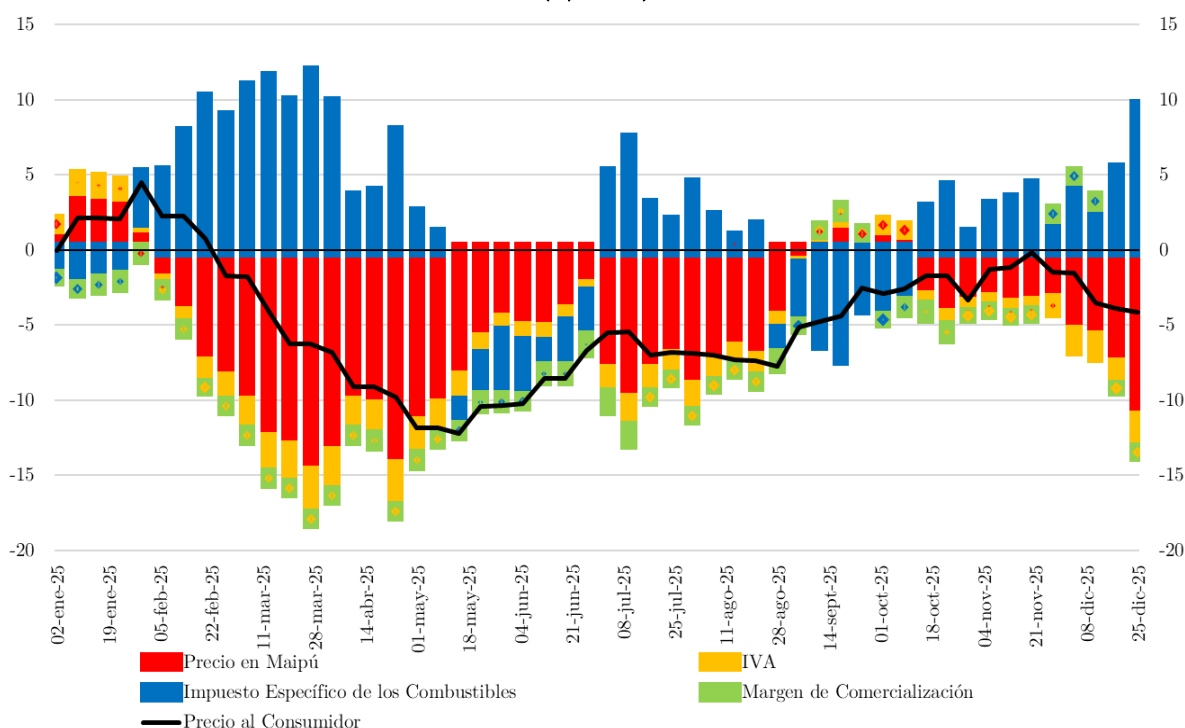


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

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 cuarto trimestre un 48,1% del precio al consumidor final corresponde al precio en Maipú, mientras que el margen de comercialización ascendió a un 6%, por lo cual un 45,9% del precio al consumidor final en promedio correspondió a impuestos, de los cuales un 9,1% fue por IVA y 36,7% obedeció al Impuesto específico a los combustibles. Es decir, de cada \$100 pesos por litro, del precio de la gasolina 93 durante el cuarto trimestre, \$46 por litro fueron impuestos, \$48 por litro estuvo 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 cuarto trimestre, por las diversas variables que determinan el precio al consumidor final, la variación anual se descompone en -4,1% por Precio en Maipú, -0,7% asociado al IVA, y -0,1% por margen de comercialización. En tanto, la incidencia al alza se explica por el Impuesto Específico de los Combustibles en un 2,7% (Figura 2).

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

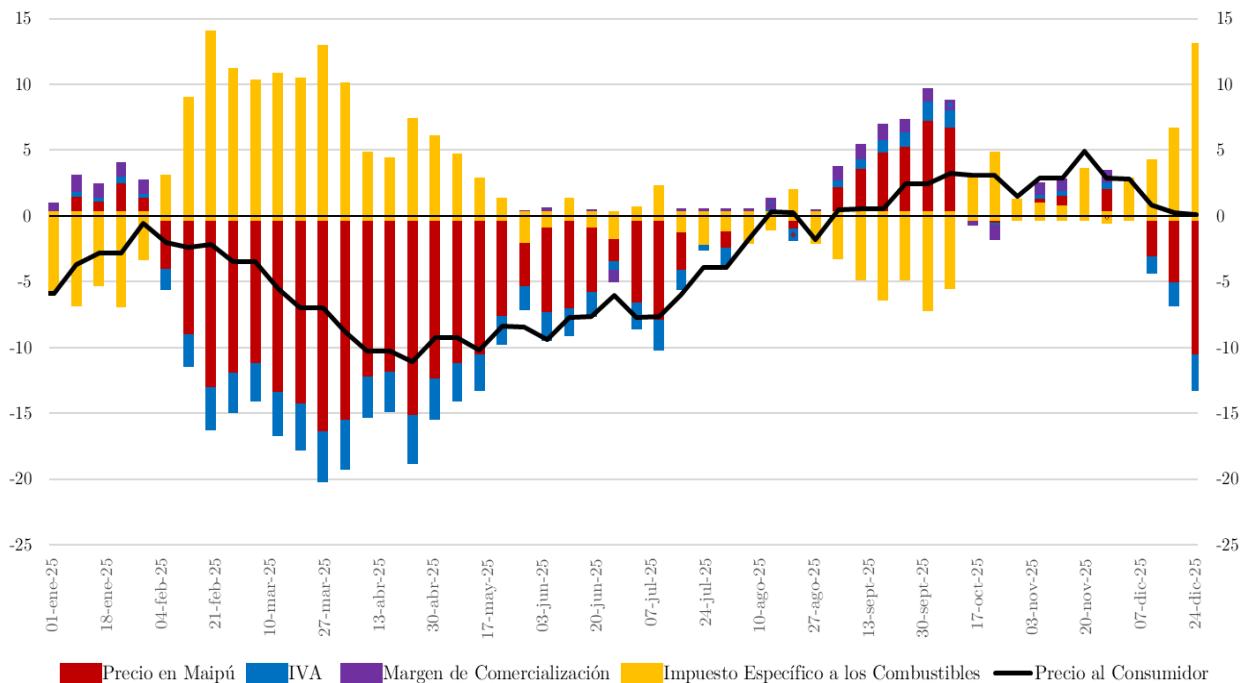


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE) y Ministerio de Hacienda.

En el caso del diésel, al tener un impuesto específico de 1,5 UTM por m³, inferior a los 6 UTM por m³ 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 cuarto trimestre para el diésel, corresponde al Precio en Maipú, mientras que los impuestos ascendieron a un 26,9% en promedio del precio al consumidor final. Por último, un 10,1% corresponde al margen de comercialización.

En tanto, el alza marginal en el precio al consumidor final en términos anuales, entre el cuarto trimestre de 2025 respecto al mismo periodo del año anterior, se descompone en una incidencia al alza de 0,2% para el precio en Maipú, 0,03% 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 2% 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 cuarto trimestre el precio promedio del petróleo Brent fue de USD 74,6 el barril, reduciéndose hasta los USD 63,6 el barril en el cuarto trimestre de 2025, es decir una caída del 14,7% 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 \$935,9 por dólar para el cuarto trimestre de 2025, con una caída anual del 2,7%.

En tanto, el consumo de combustibles para consumo vehicular se ha incrementado en 2025 respecto al año previo, con un alza del 3,6% anual en el caso de las gasolinas y un incremento de 3,65% para el diésel.

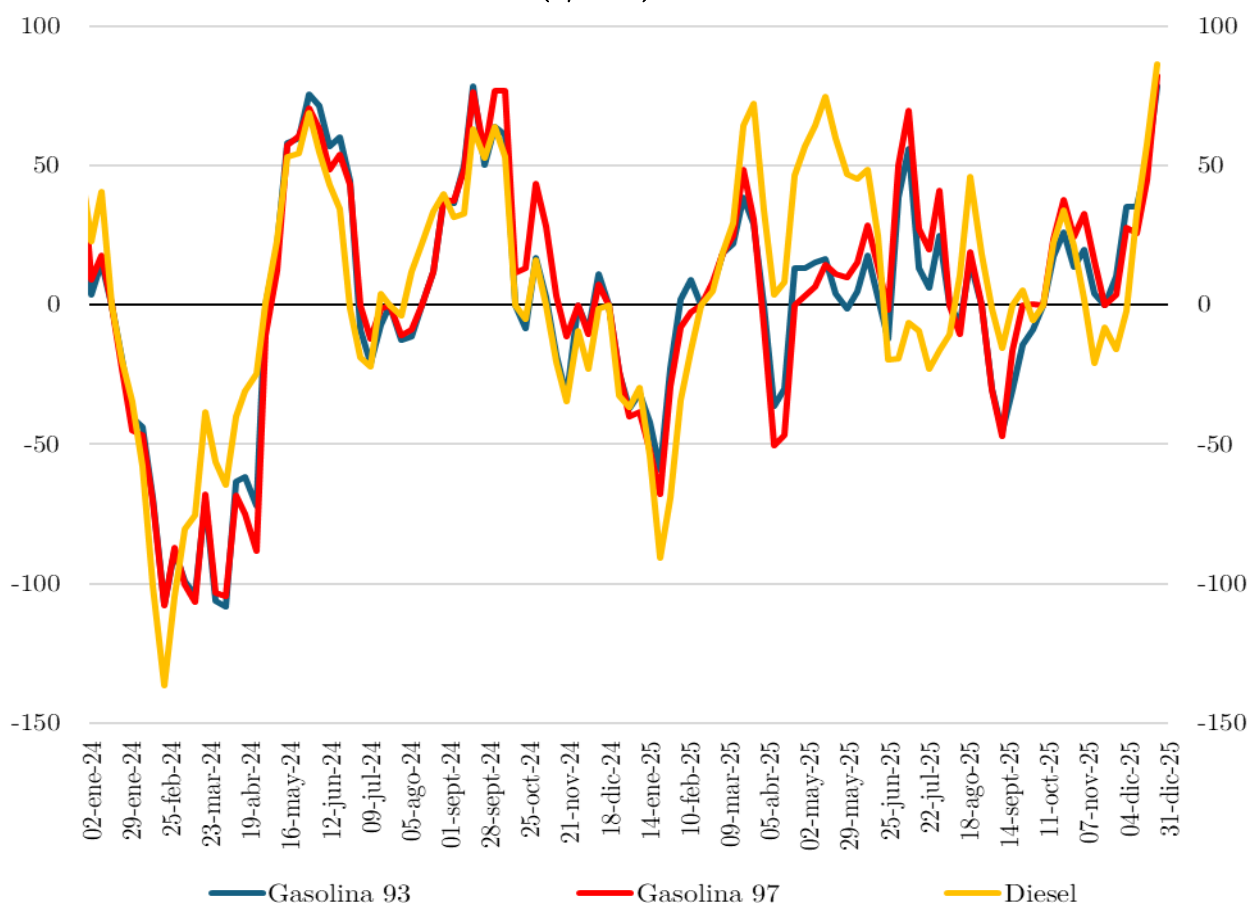
3. Operación del MEPCO durante el cuarto trimestre de 2025

El MEPCO otorgado durante octubre y diciembre, se descompone por tipo de combustible. Así para la gasolina 97 se gatillo un componente variable positivo (impuesto), limitando la caída del precio mayorista en 11 de las 13 semanas durante el trimestre, mientras para la gasolina 93 el componente positivo se registró en 10 semanas, excepto en la primera semana de octubre, cuando se generó un componente

variable negativo. Tanto para la gasolina 97 como para la gasolina 93 durante dos semanas en el cuarto trimestre no opero el MEPCO, es decir el componente variable de impuesto específico a los combustibles fue cero.

Por otra parte, el nivel acumulado del componente variable durante el cuarto trimestre alcanzo los \$281,8 y \$318,1 por litro para la gasolina 93 y 97, respectivamente. En el caso del diésel el componente variable acumulado fue \$203,2 por litro, en el mismo periodo. Así el componente variable en el cuarto trimestre fue negativo el 7,7% del tiempo para la gasolina 93 y 38,5% para el diésel. En tanto el MEPCO no opero durante una semana para el diésel y dos semanas en el caso de las gasolinas. Por su parte, el componente variable promedio positivo fue el 84,6% del periodo para la gasolina 97 y 92,3% para la gasolina 93 (Figura 5).

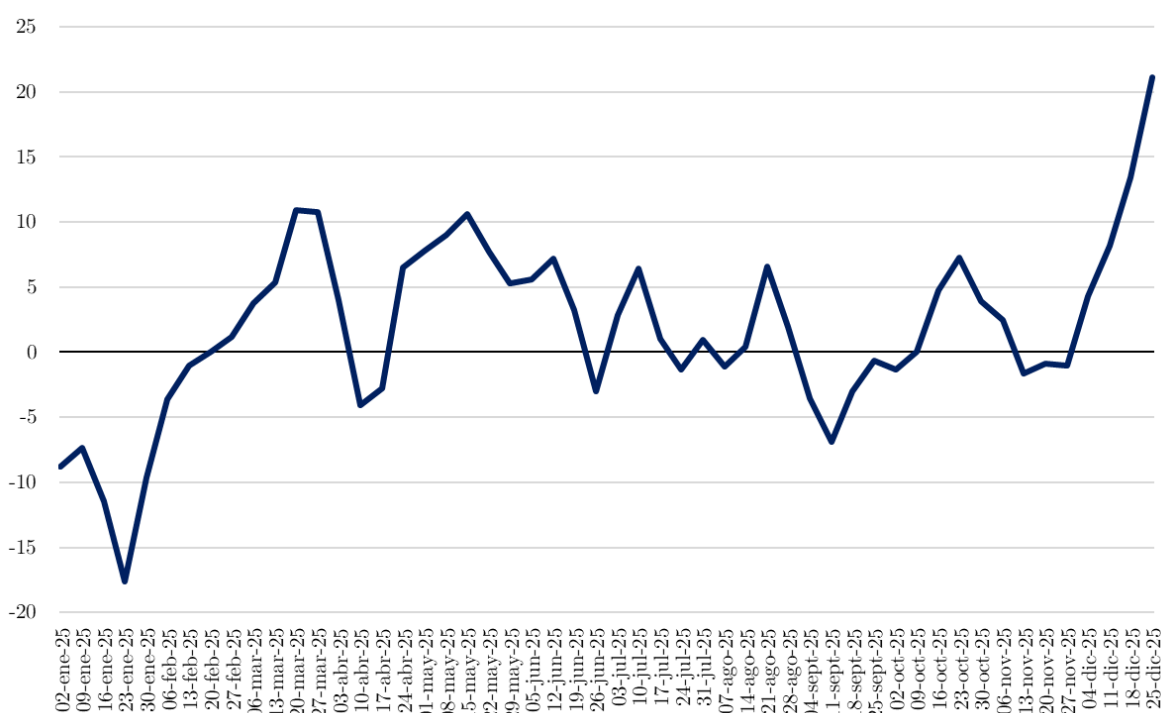
Figura 5
Componente Variable del Impuesto Específico final
(\$/litro)



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

En medio del alza del impuesto, especialmente en el mes de diciembre, se estima un ingreso fiscal bruto de USD 63 millones en el cuarto trimestre del año, llevando a una estimación de recaudo acumulado en 2025 de USD 90,9 millones. Es importante indicar que esta estimación no incluye el costo fiscal por la operación del MEPCO asociado al crédito especial³ y a la recuperación del impuesto del petróleo diésel para transporte de carga⁴ (Figura 6).

Figura 6
Ingreso (+) / Costo (-) Fiscal Bruto del MEPCO
(Millones de dólares)



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

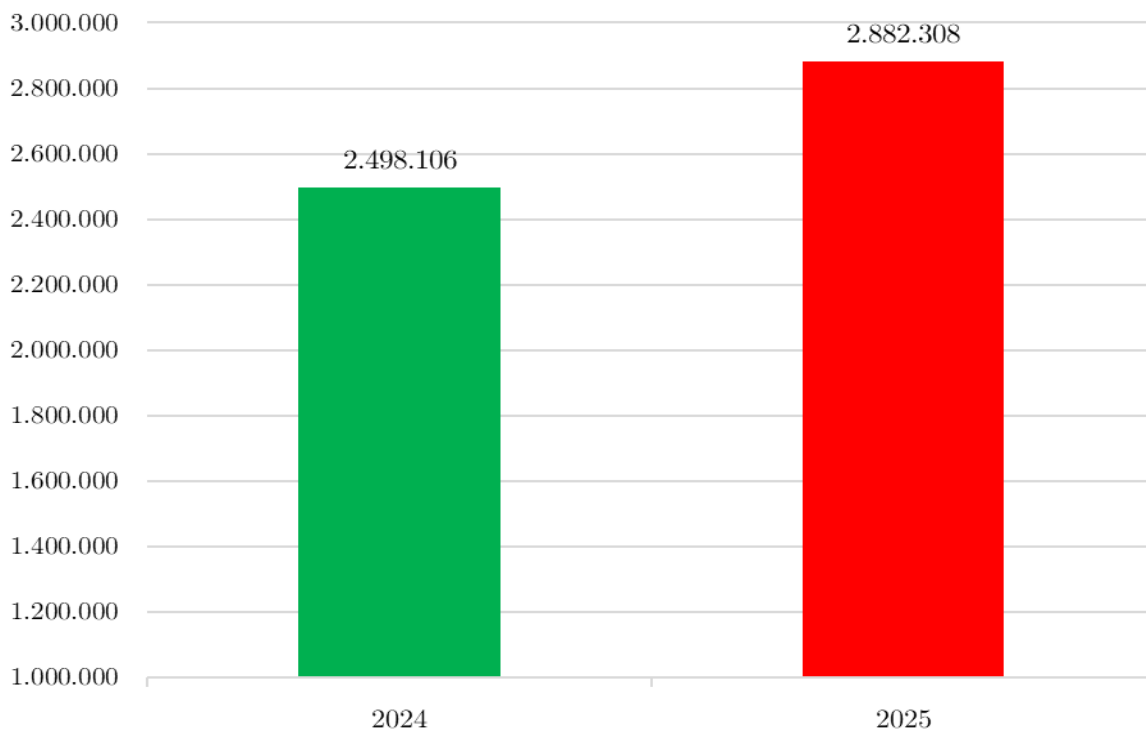
³ El Artículo 7° de la Ley N° 18.502 faculta al Presidente de la República para que, dentro de un año, mediante decretos expedidos a través del Ministerio de Hacienda, pueda establecer para las empresas afectas al IVA y para las empresas constructoras, que usen petróleo diésel, que no esté destinado 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

⁴ 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.

y la SEC.

Por otra parte, el recaudo del impuesto a los combustibles acumulado al mes de diciembre aumento 15,4% anual (Figura 7), en medio de un alza del consumo de combustibles de consumo vehicular tanto para el diésel como para la gasolina y la incidencia de un componente variable positivo, especialmente en la ultima parte del año.

Figura 7
Ingreso Tributario de los Combustibles
(Millones de pesos)



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

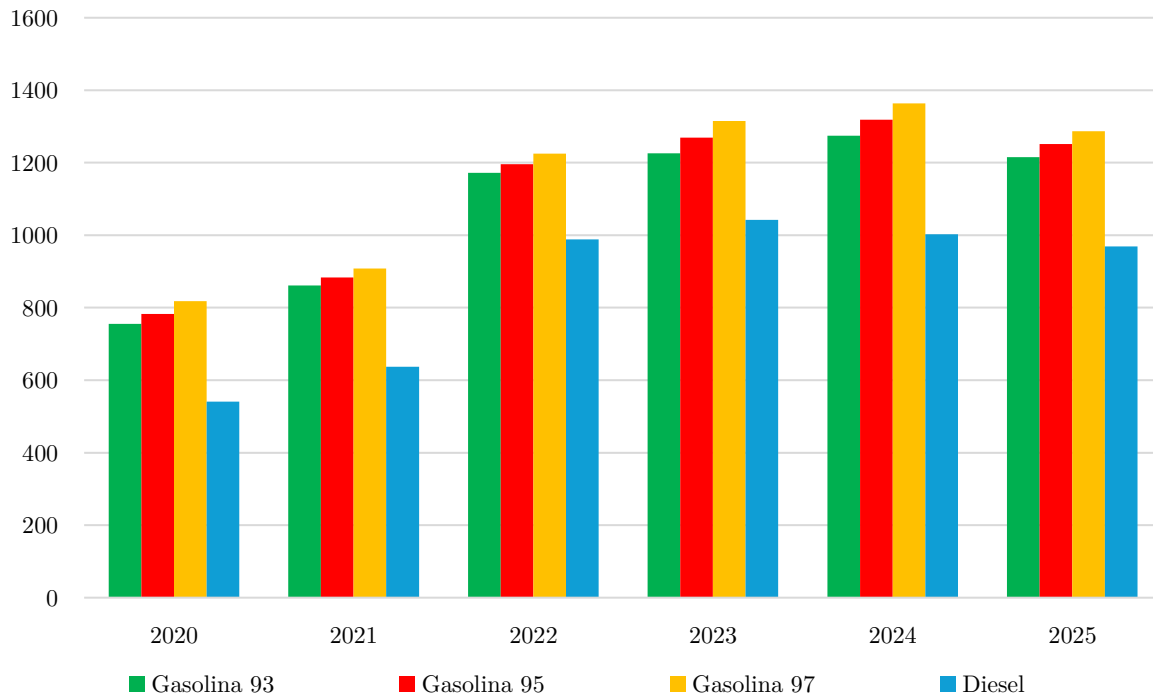
4. Año 2025

En resumen, por fundamentales del precio de los combustibles de consumo vehicular, durante 2025 se redujo, explicado principalmente por el precio del petróleo brent, el cual se redujo 14,2% respecto al 2024, donde el precio bajo de USD 80,5 a USD 69,1 el barril. Este hecho sumado a un tipo de cambio levemente depreciado en solo 0,85% entre 2025 y 2024, explica en síntesis la tendencia a la baja del precio los combustibles de consumo vehicular.

El precio promedio de la gasolina 93, 95 y 97 en 2025 se redujeron 4,6%, 5,1% y 5,6%, respectivamente frente al precio promedio en 2024 e incluso se ubican por debajo del nivel promedio de 2023 marginalmente. Sin embargo, se mantienen sobre el precio promedio 2022 en el caso de las gasolinas, mientras que en el caso del diésel el precio en 2025 bajo 3,3% frente al 2024, e incluso su nivel es menor a lo registrado hace tres años atrás (Figura 8).

En todo caso, se observa una diferencia significativa respecto al año 2021, para todos los combustibles.

Figura 8
Precio venta promedio al público por tipo de combustible
(Pesos por litro)



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

5. Primeros meses de 2026

En el año 2026 el precio base sin componente variable promedio entre enero y febrero registra una caída anual de 14,5% para la gasolina 93 y 14,1% para la gasolina 97. Para el diésel la reducción es un poco más amplia llegando a 16,4% en términos anuales. Esta reducción se explica en el menor tipo de cambio, así entre el primero de enero y el 25 de febrero de 2025 este se apreció 11% respecto al mismo periodo

del año anterior, en tanto el precio del petróleo Brent se redujo 10,3%. Por lo cual, por fundamentales el precio baja.

En cuanto, a la dinámica del precio a lo largo de 2026 frente lo registrado a fines de 2025, se mantiene la tendencia a la baja del precio al consumidor final, explicado por una parte a la apreciación del tipo de cambio, producto del debilitamiento de la divisa norteamericana a nivel global y el fortalecimiento del precio del cobre, en medio del alza del precio del petróleo Brent a lo largo del año donde desde el 1 de enero al 25 de febrero, donde el precio promedio en diciembre se ubicó en USD 62,5 el barril, aumentando a USD 66,6 el barril en enero y alcanzando USD 69 el barril en lo corrido del mes de febrero. Es decir, se ha gatillado una leve tendencia al alza explicado fundamentalmente por factores geopolíticos, en medio del repunte de las tensiones políticas entre Irán y Estados Unidos.

En resumen, mientras en diciembre el precio promedio de la gasolina 93 fue \$1.198 por litro este se ha reducido a \$1.149 y \$1.124 por litro en enero y febrero, respectivamente. En el caso, el precio del diésel también presenta una reducción frente diciembre de 2025, llegando desde \$979 por litro en dicho mes, hasta un precio promedio en enero y febrero de \$941 y \$922 por litro, cada uno de ellos.

¿Cómo ha sido la dinámica del componente variable?. En el caso del diésel se ha generado el componente variable positivo en todas las semanas (excepto en una semana donde el componente variable fue igual a cero). Así en la práctica se ha gatillado un impuesto para limitar la caída del precio mayorista. Mientras que para la gasolina 93 el componente variable ha sido persistentemente positivo, mientras que para la gasolina 97 el componente variable fue positivo, excepto en la última semana del mes febrero.

¿Esto que implica para el efecto fiscal del MEPCO?. El componente variable positivo conlleva un recaudo neto por la operación del MEPCO, es decir se mantiene la tendencia de recaudo observada desde el cuarto trimestre del año 2025. En todo caso, este no se estima en la medida que aun la Superintendencia de Electricidad y Combustibles no publica la estimación de las ventas mensuales de combustibles líquidos.



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



Observatorio del Contexto Económico