

INFORME N°72

Imprecisiones en la discusión sobre el alza
en el precio de los combustibles

Abril 2026



Valentina Apablaza
Juan Ortiz

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA



Observatorio del Contexto Económico

Imprecisiones en la discusión del alza en el precio de los combustibles

Valentina Apablaza¹ y Juan Ortiz²

Resumen

- El inicio de las hostilidades militares entre Irán con Estados Unidos e Israel a fines de febrero generó un shock en el mercado petrolero a nivel internacional, desencadenando un alza sin precedentes en el precio al consumidor final de gasolinas y diésel, lo que ha dado pie a diversas impresiones sobre el funcionamiento del MEPCO, el escenario fiscal donde opera y comparaciones respecto a otros escenarios de alto estrés como fue la guerra de Europa del Este iniciada en 2022.
- El debilitamiento de la situación fiscal en Chile es un hecho. Sin embargo, este escenario dista de una crisis fiscal. Así, elementos como un menor nivel de Activos del Tesoro Público -la caja- no es una condición necesaria ni suficiente para diagnosticar un cuadro de crisis fiscal y tampoco es un factor que determine la imposibilidad de generar una mayor suavización en el traspaso del alza de precios de los combustibles a los consumidores mediante el funcionamiento típico del MEPCO.
- Erróneamente, se ha afirmado que el MEPCO es un fondo de recursos. Sin embargo, el MEPCO es un mecanismo que permite suavizar las variaciones del precio mayorista, como resultado de la volatilidad inherente de sus fundamentales. Esto difiere de un fondo, como sí lo es el Fondo de Estabilización del Precio del Petróleo (FEPP) que opera únicamente para la parafina.
- En escenarios de baja volatilidad del precio del petróleo y tipo de cambio, el MEPCO tiene impactos fiscales mediante una mayor o menor recaudación fiscal proveniente del impuesto específico. Sin embargo, en escenarios de alto estrés y volatilidad, el MEPCO puede generar un gasto fiscal, al desencadenarse una devolución a los contribuyentes, a través de un subsidio.
- Desde sus inicios y hasta fines de marzo de 2026, el MEPCO ha gatillado un gasto fiscal principalmente a partir del diésel, que ha presentado un impuesto específico final negativo durante 10% de las semanas abarcadas, cifra menor al 2% para las gasolinas. Esto, en medio de una estructura ineficiente de impuestos, toda vez que el diésel tiene un impuesto base de solo 1,5 UTM/m³, es decir, un cuarto del impuesto base a la gasolina de 6 UTM/m³.
- Para la semana del 26 de marzo, se modificaron los parámetros para determinar el precio de paridad y el precio de referencia del MEPCO, con el fin de otorgar el menor nivel de subsidio posible. Es decir, se buscó deliberadamente minimizar el costo fiscal. Esta modificación, permitió traspasar completamente el alza de los fundamentales al precio de venta al consumidor final, en un contexto de costo fiscal acumulado en dos semanas por USD 220 millones.
- En escenarios simulados, se estima que el sistema habría gatillado subsidios en torno a \$190 por litro para la gasolina 93 y \$182 por litro para el diésel. Es decir, para el 26 de marzo, se habría generado un alza menor, pero igualmente significativa del precio mayorista, superior a \$180 por litro para la gasolina 93 y \$398 por litro para el diésel, con un costo adicional de USD 87 millones.
- El inicio de la guerra de Ucrania y Rusia en 2022 y el conflicto actual en el Medio Oriente, han tenido un impacto diferenciado en el mercado. Para 2026 la volatilidad del tipo de cambio y el precio del petróleo Brent ha sido mucho mayor, así como la variación diaria promedio. Esto se traduce en que el precio base en las semanas siguientes al inicio del conflicto aumentase en mayor medida en 2026, respecto a 2022, al evaluar la misma ventana de tiempo.

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

² Economista Senior del Observatorio del Contexto Económico de la Universidad Diego Portales (OCEC UDP)

I. Introducción

El inicio de las hostilidades militares entre Irán con Estados Unidos e Israel a fines de febrero generó un shock en el mercado petrolero, que desencadenó un alza abrupta del precio del petróleo en el mercado internacional, con efectos en el mercado de divisas y en la volatilidad de los mercados financieros. Como resultado de este conflicto, el precio de los combustibles de consumo vehicular en Chile se ha visto afectado a partir de sus fundamentales, mediante un alza del precio FOB y la depreciación del tipo de cambio nominal. En este escenario el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) inicialmente permitió contener el alza del precio mayorista durante dos semanas, con un costo fiscal de USD 220 millones, según lo indicado por el ejecutivo. Pero, tras un ajuste de parámetros indicado por el ejecutivo, a partir del 26 de marzo se gatilló un subsidio mínimo en la operación del MEPCO, que implicó un alza sin precedentes en el precio mayorista de la gasolina aumentando en \$372,2 y \$391,5 por litro, para la gasolina 93 y 97, respectivamente, junto a un abrupto incremento del diésel por \$580,3 por litro. Esta alza se transmitió directamente al precio al consumidor final de los combustibles de consumo vehicular.

De forma conjunta al anuncio del alza de precios, el gobierno estipuló un paquete de medidas de protección, incluyendo el congelamiento a las tarifas del transporte público del Sistema Red hasta fines de 2026 y apoyo al transporte público de regiones, taxis y colectivos. Además, se ingresó al Congreso un proyecto para congelar el precio de la parafina en niveles de febrero durante el otoño e invierno de 2026, requiriendo una inyección de recursos al Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP). Del mismo modo, se propuso la suspensión transitoria del crédito diferenciado al impuesto específico a empresas no transportistas.

En medio de este escenario inédito en el mercado a nivel local, se han presentado diversas imprecisiones en la discusión pública, como, por ejemplo: i) indicar que el funcionamiento del MEPCO depende de un fondo de recursos, ii) considerar que el único canal de transmisión del MEPCO en términos fiscales es un menor ingreso fiscal, iii) establecer la situación fiscal como una condición necesaria y suficiente para explicar el alza abrupta del precio de los combustibles de consumo

vehicular, al indicar que la situación fiscal está fuertemente deteriorada en medio una caja del Tesoro en niveles mínimos, iv) suponer que no existía ningún espacio en la operación del MEPCO para limitar su abrupta alza, v) considerar que el MEPCO hubiese en dicha semana podido contener la totalidad del alza del precio base y vi) comparar el escenario actual en el mercado producto de la guerra en el Medio Oriente con el conflicto iniciado hace 4 años en Europa del Este, como si la volatilidad de corto plazo en el precio del petróleo o el tipo de cambio fuese simétrico en ambos casos.

Con el fin de establecer un horizonte más claro respecto a la operación del MEPCO, sus implicaciones fiscales y el escenario donde este opera, este documento presentará un análisis de diversos factores atinentes a la situación actual, con el objetivo de aportar a una discusión más idónea y transparente.

II. Situación fiscal en Chile

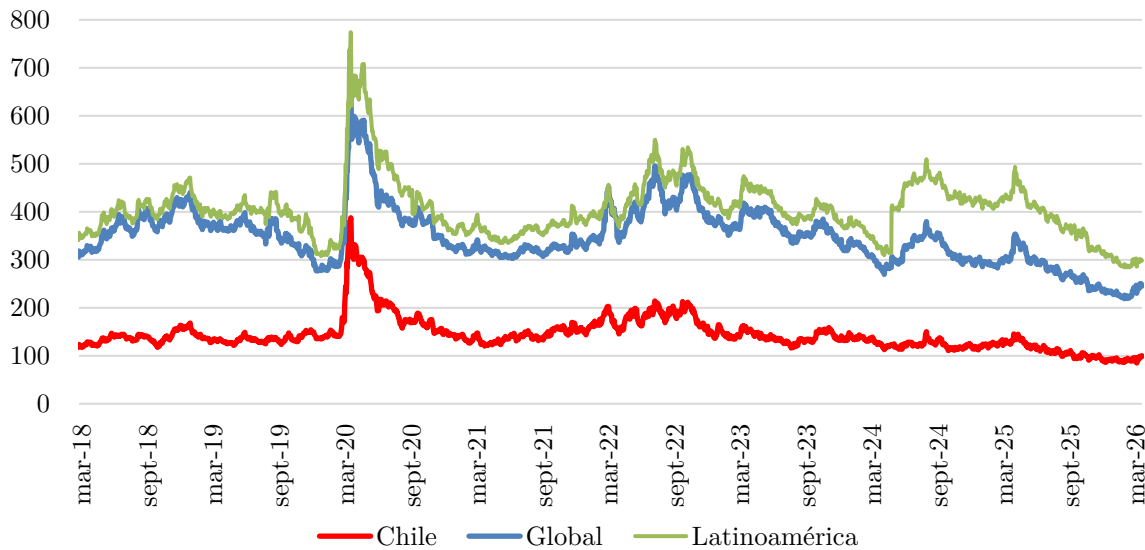
Chile presenta una situación fiscal debilitada, toda vez que desde 2013 en adelante se han registrado persistentes déficits fiscales efectivos (excepto en 2022) y déficits del balance cíclicamente ajustado (excepto en 2015 y 2022), donde la meta de este último ha sido incumplida en los último tres años. En este escenario, se ha generado un deterioro de la deuda neta y un aumento del pago de interés, ambos calculados como proporción del PIB. Sin embargo, el deterioro de la posición fiscal dista de ser un escenario de crisis fiscal con un Estado “en quiebra”.

Un escenario de default se presenta cuando un país no logra refinanciar su deuda a tasas de mercado o se ve en la necesidad de repudiar parte o la totalidad del pago de amortización de la deuda pública. Esto dista del escenario chileno actual, lo que está respaldado por diversos indicadores. Por ejemplo, la clasificación de riesgo de Chile se encuentra dentro del rango de inversión, siguiendo clasificaciones como S&P y Moody´s con un grado de A y A2, respectivamente³. El índice EMBI⁴, por su parte, se mantiene por debajo del promedio de la región y del mundo (Figura 1).

³ Esta calificación supera el grado mínimo de grado de inversión de BBB para S&P y de Baa3 para Moody´s.

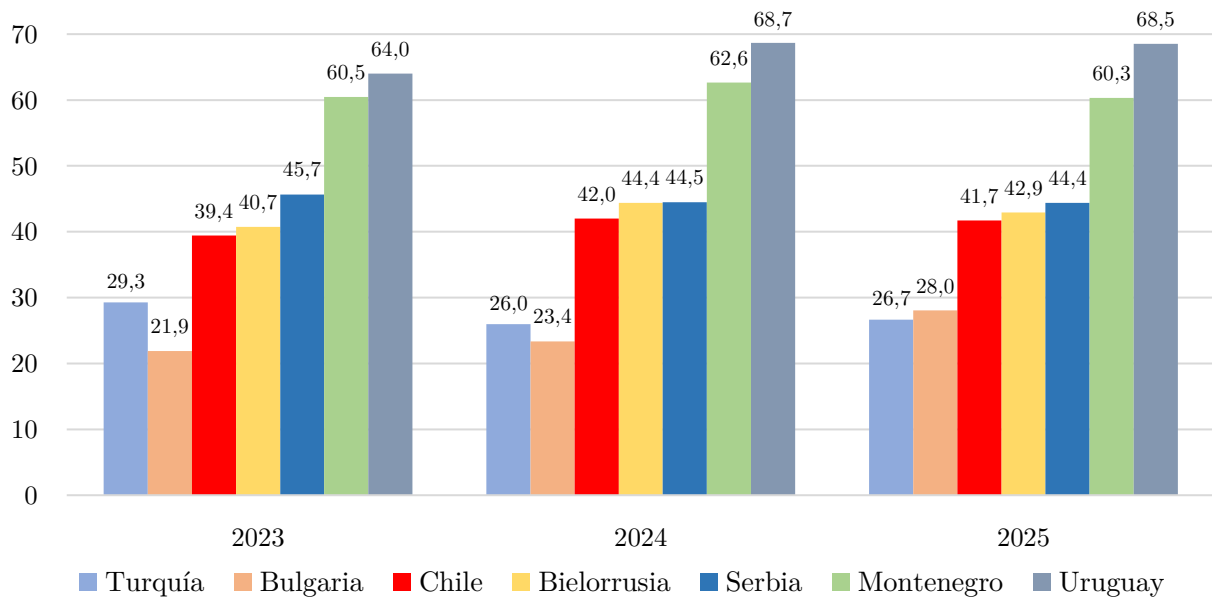
⁴ El Índice de Bonos de Mercados Emergentes (EMBI, por sus siglas en inglés) es un índice de referencia que mide el rendimiento de los bonos de los países emergentes y sus respectivas

Figura 1
EMBI
 (Puntos base)



Fuente: Bloomberg.

Figura 2
Deuda Bruta
 (Porcentaje del PIB)



Nota: Para Chile 2025, se utiliza la estimación reportada en el IFP del 4to trimestre 2025

Fuente: Elaboración propias en base a cifras del WEO FMI abril 2025, DIPRES y Banco Central

organizaciones corporativas. El indicador se utiliza como un termómetro que mide el riesgo de que un país incumpla con el pago de su deuda.

El nivel de deuda bruta del Gobierno Central cerró el año 2025 en 41,7% del PIB, manteniéndose así bajo el umbral de deuda prudente de 45%. Además, al comparar con economías con nivel de PIB per cápita a PPP en términos nominales similares, este nivel de deuda bruta como proporción del PIB en Chile se mantiene en torno al promedio de países comparables en los últimos años (Figura 2).

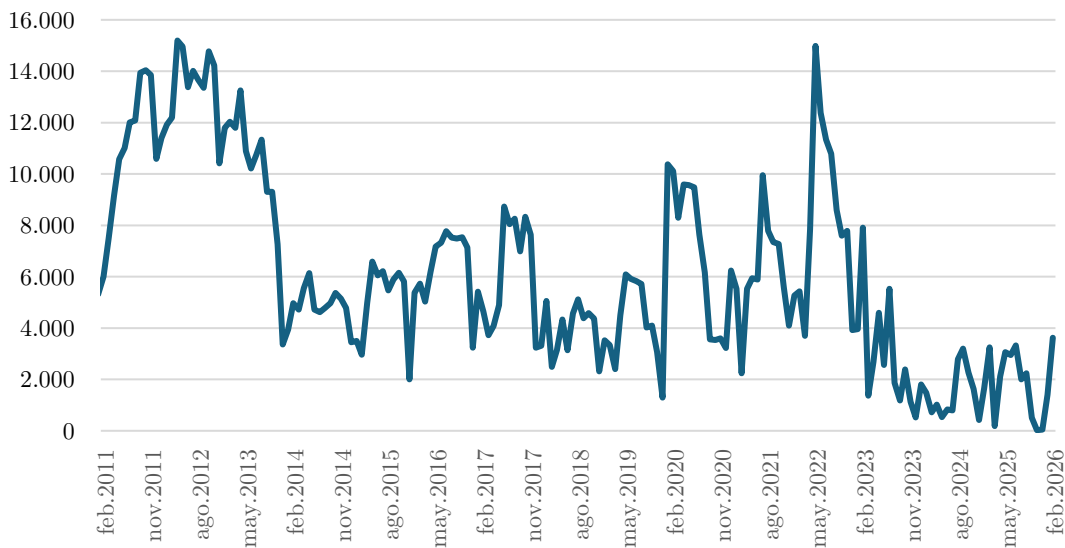
De esta forma, aun cuando existe una debilidad estructural de las finanzas públicas en Chile, el país dista de un escenario de insolvencia o insostenibilidad fiscal que derive en el incumplimiento de obligaciones contractuales de deuda asociadas al Estado chileno.

Junto al relato de un Estado “en quiebra”, se ha señalado la existencia de una “caja vacía” para justificar un alza abrupta en el precio de los combustibles que no podía ser suavizada por ausencia de recursos públicos. Si bien los “Otros Activos del Tesoro Público”⁵ se encuentran en niveles inferiores al promedio de años previos (Figura 3), este mismo no es un factor que a corto plazo determine la imposibilidad de generar una suavización parcial en el traspaso del alza de precio de los combustibles a la ciudadanía mediante el funcionamiento típico del sistema MEPCO.

Cabe destacar además que, a febrero de 2026 registraba 3.617,65 millones de dólares, cifra mayor a los 46,28 millones registrados en diciembre de 2025 aludidos por el gobierno de turno y mayor también a los 1.406,21 millones de dólares registrados en enero de 2026. En definitiva, se observan vaivenes propios de la caja que no debieran formar parte central de la discusión fiscal en nuestro país, siendo este un elemento de segundo orden.

⁵ Los Otros Activos Tesoro Público corresponden a los excedentes temporales de caja producto del ciclo regular de la ejecución presupuestaria del año en curso, estos excedentes son invertidos en el mercado de capitales local e internacional, en instrumentos de renta fija definidos por el Ministro de Hacienda en las directrices de inversión vigentes.

Figura 3
Otros Activos de Tesoro Público
 (puntos base)



Fuente: DIPRES

III. Operación del MEPCO

En medio de un escenario fiscal debilitado, Chile dispone de mecanismos para suavizar la volatilidad del precio de los combustibles de consumo vehicular por medio de la operación del MEPCO. Sin embargo, es necesario hacer algunas precisiones respecto a su manejo.

Para lograr el objetivo de política del MEPCO, el Ministerio de Hacienda determina cada semana un componente variable (CV) que se adiciona al componente base del Impuesto Específico de los Combustibles, lo que permite incrementar o rebajar el impuesto que afecta a los combustibles en dicho periodo. De esta forma, cuando se registra un aumento en el precio base de los combustibles⁶, el MEPCO activa un componente variable negativo que disminuye el impuesto específico, lo que permite suavizar el alza de precios que enfrentará el consumidor final. En contraste, cuando ocurre una reducción en el precio base de los combustibles, el MEPCO activa

⁶ Ver Glosario: Precio Base.

un componente variable positivo, permitiendo la aplicación de un mayor impuesto durante ese periodo.

La determinación del componente variable está sujeta al cumplimiento de dos restricciones que se deben cumplir simultáneamente. En primer lugar, el cambio semanal del precio mayorista de ENAP se realiza cada 21 días y no puede superar un umbral determinado⁷. Adicionalmente, el precio de paridad de importación sumado al componente variable se debe ubicar dentro de una banda de referencia establecida por la Comisión Nacional de Energía (CNE). En todo caso, para el periodo de cambio del precio mayorista, si el componente variable inicial más el precio de paridad de importación se ubica por fuera de la banda del precio de referencia, la fórmula del cálculo del componente variable cambia. Así, este se establecería como la diferencia del precio de paridad con el precio de referencia superior o inferior. Los detalles de esta operación se encuentran disponibles en el Anexo de este documento.

Implicancias fiscales del MEPCO

La operación del MEPCO puede afectar el presupuesto a partir de dos canales: En escenarios tradicionales, la operación del MEPCO afecta el presupuesto vía una mayor o menor recaudación fiscal. De esta forma, el MEPCO puede generar un costo implícito, toda vez que el Estado podría percibir mayores ingresos a partir del impuesto específico a los combustibles en ausencia de esta operación, mas no implican un desembolso adicional de recursos estatales. Sin embargo, también se pueden gatillar escenarios donde el MEPCO afecte el presupuesto vía un mayor gasto, en línea con la generación de un crédito que debe ser devuelto a los contribuyentes (Artículo 3, numeral 8, Ley 20.765)⁸.

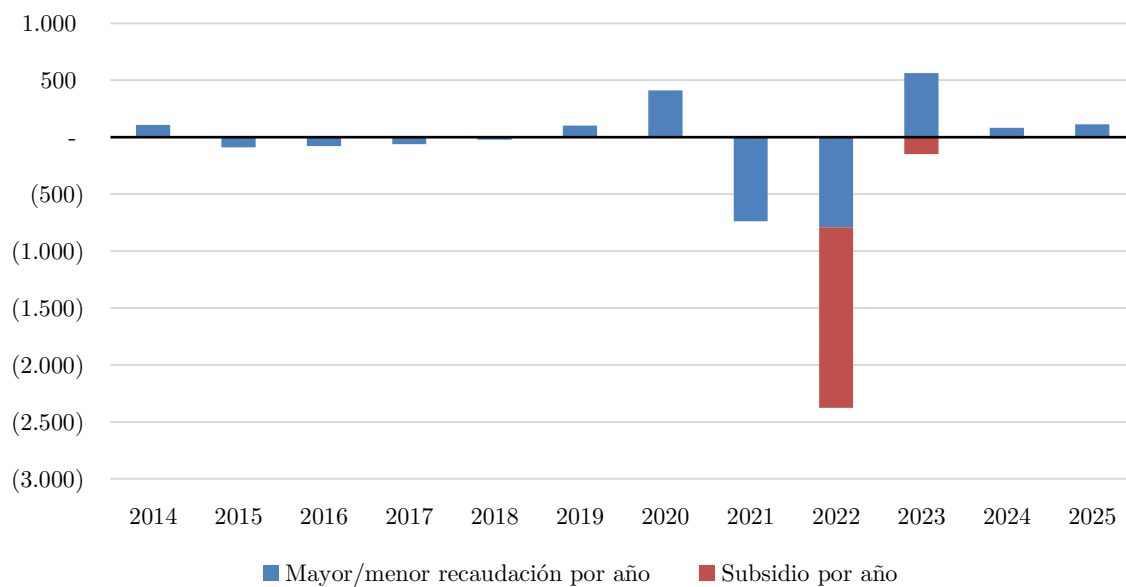
⁷ Desde 2023, el umbral de ajuste máximo permitido equivale a 2,4% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina 93 (aplicado para la gasolina 93 y 97) y el precio base del diésel (Ley N° 21.537).

⁸ Si la suma del componente base del impuesto específico más el componente variable fuese negativa, se generará un crédito equivalente al valor absoluto de la diferencia entre ambos, el que será abonado por la Tesorería General de la República al importador o vendedor en la primera venta en Chile, según se establezca en el reglamento que se dicte al efecto.

La Figura 4 ilustra la evolución del impacto fiscal de la operación del MEPCO desde su creación en el año 2014, diferenciando ambos canales de acción. Las barras azules ilustran el impacto neto sobre la recaudación fiscal a partir del impuesto específico a los combustibles. De esta forma, una barra positiva muestra que la operación del MEPCO generó una mayor recaudación fiscal, a partir de una predominancia de un componente variable positivo en el año analizado; mientras una barra negativa muestra que la operación del MEPCO implicó una menor recaudación fiscal, producto de la predominancia de un componente variable negativo a lo largo del año correspondiente.

Las barras naranjas, por su parte, representan los subsidios desencadenados por la operación del MEPCO. Esto ocurre en contextos de alto estrés, que derivan en un componente variable del impuesto específico negativo que es mayor en valor absoluto al componente base. En este escenario, los contribuyentes tienen derecho a recuperar el impuesto pagado, desencadenando así un subsidio que debe ser financiado con recursos del Estado.

Figura 4
Mayor/menor recaudación y subsidios por año derivados del MEPCO
 (Millones de dólares)



Fuente: Ministerio de Hacienda

Esta distinción es relevante para la discusión, pues ambos componentes tienen impactos diferenciados a nivel presupuestal. Mientras el primero afecta el presupuesto mediante un mayor o menor nivel de ingresos, el segundo afecta el presupuesto mediante un mayor nivel de gasto. Es decir, en periodos “atípicos” el funcionamiento del MEPCO efectivamente puede derivar en un gasto que comprometa recursos del Estado, más allá de su costo implícito capturado a partir del impacto de un mayor o menor de recaudación fiscal.

Al analizar el gráfico, se puede observar que entre 2014 a 2021 – es decir, un periodo de tiempo con ausencias de shocks relevantes en el mercado de petrolero – el efecto fiscal fue un costo acumulado por la operación del MEPCO de USD 370 millones, toda vez que en este lapso se generaron mayores ingresos fiscales durante 3 años, mientras que en 5 años se redujo la recaudación obtenida a partir del impuesto específico de los combustibles, como resultado del mecanismo de suavizamiento.

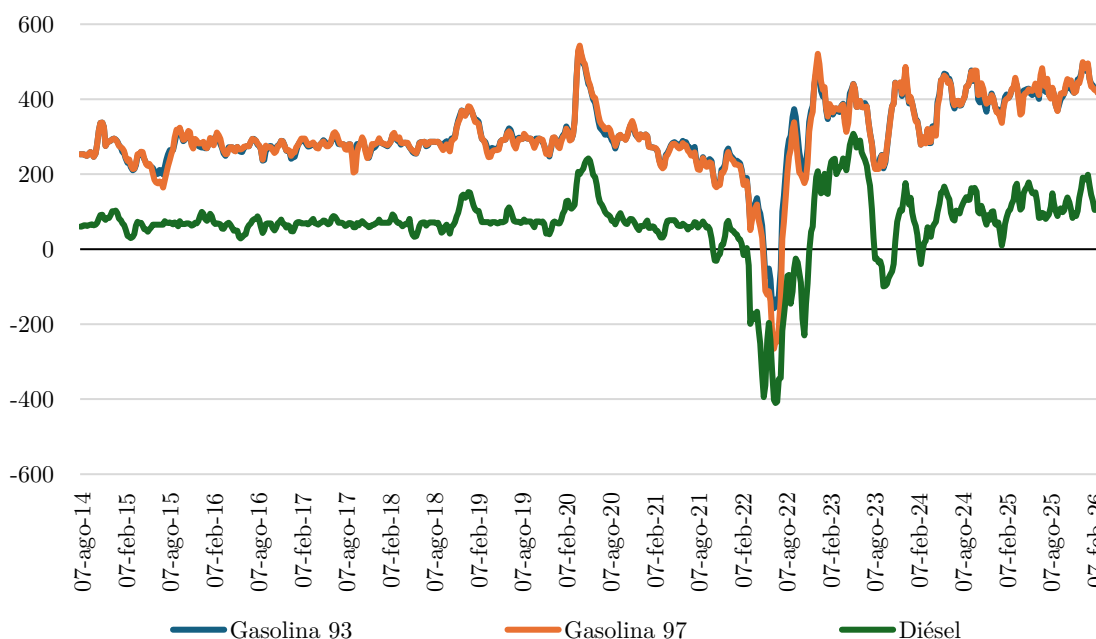
Sin embargo, el shock ocurrido en el mercado del petróleo en el año 2022 gatilló un costo neto por USD 2.376 millones, lo que llevó a una operación del MEPCO marcadamente deficitaria, en línea con una menor recaudación fiscal, pero principalmente debido al pago explícito de un subsidio desencadenado por su operación en un periodo de alto estrés. En todo caso, en años posteriores se observa un ingreso fiscal neto del MEPCO acumulado (2023 a 2025) de USD 603 millones. Por lo cual costo fiscal acumulado desde su inicio asciende a USD 2.144 millones al año 2025.

Si bien el MEPCO no tiene como objetivo lograr ser una herramienta fiscalmente neutra en el largo plazo, los hechos han mostrado que, ante shocks adversos, las presiones fiscales que genera el mecanismo son relevantes. En particular, tras la disrupción registrada en 2022 se ha acumulado un costo fiscal que no ha sido posible netear, incluso al considerar la mayor recaudación fiscal generada durante los últimos años. De hecho, es poco probable que se alcance la neutralidad fiscal en los próximos años, pues esto requeriría una fuerte caída en el precio del petróleo que genere un alza importante en términos de recaudación.

En definitiva, el MEPCO tiene impactos fiscales que van más allá de sus efectos vía recaudación fiscal, toda vez que la operación de este mecanismo puede

gatillar subsidios en escenarios de alto estrés. La Figura 5 permite identificar claramente estos escenarios, al analizar la evolución del impuesto específico a los combustibles final, es decir, incorporando la operación del MEPCO a través del componente variable desde el inicio de su implementación.

Figura 5
Impuesto Específico a los Combustibles final
(Pesos por litro)



Fuente: Ministerio de Hacienda y cálculos propios OCEC-UDP

En este caso, se puede observar claramente que el impuesto específico final a las gasolinas presenta cifras positivas en casi todo el periodo estudiado, excepto en algunas semanas durante mayo y julio de 2022. Así en solo 1,6% y 1,8% de las semanas abarcadas, se gatilló un impuesto específico final negativo para la gasolina 93 y 97, respectivamente. Es decir, durante la mayor parte del tiempo del funcionamiento del MEPCO para las gasolinas se ha generado un impacto fiscal vía mayor o menor recaudación fiscal, dado que su operación en la mayoría de los casos se ha limitado a aumentar o disminuir la magnitud del impuesto final a pagar.

En el caso del diésel, en cambio, se observan periodos más extensos durante los cuales el impuesto específico final se ubica en terreno negativo, lo que ocurre cuando el componente variable es negativo y mayor en valor absoluto al componente base. En este caso, durante 10% de las semanas transcurridas entre el inicio del MEPCO y fines de marzo 2026, la operación de este mecanismo para el diésel ha derivado en un gasto fiscal, pues se genera un crédito que los contribuyentes tienen derecho a recuperar a través de la Tesorería General de la República.

De esta forma, la asimetría existente en cuanto al impuesto base del impuesto específico a los combustibles – IEC entre la gasolina (IEC de 6 UTM por m³) respecto al diésel (1.5 UTM por m³), genera no solo una distorsión evidente en cuanto al nivel del precio de dichos combustibles, sino que también tiene implicaciones fiscales relevantes en escenarios de estrés en el mercado de los combustibles

El MEPCO y su relación con el FEPP

Si bien ambas herramientas buscan proteger a los consumidores de la volatilidad de corto plazo en el precio de los combustibles originada a nivel internacional, existen diferencias relevantes entre el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) y el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP).

En primer lugar, el MEPCO busca la estabilización de precios de diversos combustibles, incluyendo gasolina automotriz, petróleo diésel, gas natural comprimido y gas licuado de petróleo. Su creación y funcionamiento se rigen bajo la Ley 20.765. El FEPP, en cambio, se aplica exclusivamente a la estabilización de precios del combustible kerosene doméstico (parafina⁹), y su creación y funcionamiento se rige bajo la Ley 19.030.

Respecto a su operación, el MEPCO constituye un mecanismo de estabilización de precios, que actúa mediante modificaciones a la magnitud del impuesto específico que grava los combustibles en un momento determinado. El

⁹ La parafina es un tipo de combustible derivado del petróleo, cuyo principal uso por parte de los consumidores es su uso para la calefacción de los hogares, a través de diversos tipos de estufas adecuadas para este fin. Por lo cual, el precio del kerosene en el mercado internacional tiene una alta correlación con la dinámica del precio del petróleo.

FEPP¹⁰, por su parte, constituye un fondo con recursos fiscales que se mantienen en una cuenta especial de Tesorería.

Así, en presencia de un alza en el precio de los combustibles, el MEPCO reduce el impuesto específico para suavizar el traspaso al consumidor final, mientras que el FEPP entregar una compensación parcial o total a los importadores y/o distribuidores de combustible kerosene doméstico. Esto hace que el funcionamiento del FEPP esté limitado a la disponibilidad de recursos públicos previamente existentes al interior del fondo, mientras que el funcionamiento del MEPCO no esté sujeto a dichas restricciones.

Cada semana el precio base de la parafina cambia como resultado de la variación del tipo de cambio nominal y precio del petróleo Brent. El FEPP puede operar o no, a partir de la dinámica del precio de paridad, respecto al umbral del precio de referencia superior o inferior. Cuando el precio de paridad es mayor al precio de referencia superior se genera un crédito fiscal, que reduce los recursos del FEPP. En caso contrario cuando el precio de paridad es menor al precio de referencia inferior se gatilla un impuesto, aumentando los recursos del FEPP.

Así, a diferencia del MEPCO no existe una operación persistente del FEPP, aunque en situaciones de alzas significativas del precio de la parafina el ejecutivo ha inyectado recursos al FEPP con costos fiscales en diversas vigencias, tal como en los años 2022 y 2024 y 2026¹¹. En el caso del MEPCO, su normativa permite, pero no exige neutralidad fiscal de largo plazo, tal y como sugiere un diagnóstico realizado por el Consejo Fiscal Asesor en 2023.

En resumen, el MEPCO no es un fondo de recursos, por lo tanto, no existe un saldo asociado al funcionamiento del MEPCO que se agote y limite su funcionamiento. El FEPP, por su parte, sí constituye un fondo y representa un ejemplo bastante ilustrativo para entender el error conceptual de denominar el MEPCO como un fondo en la discusión actual.

¹⁰ Ver Anexo.

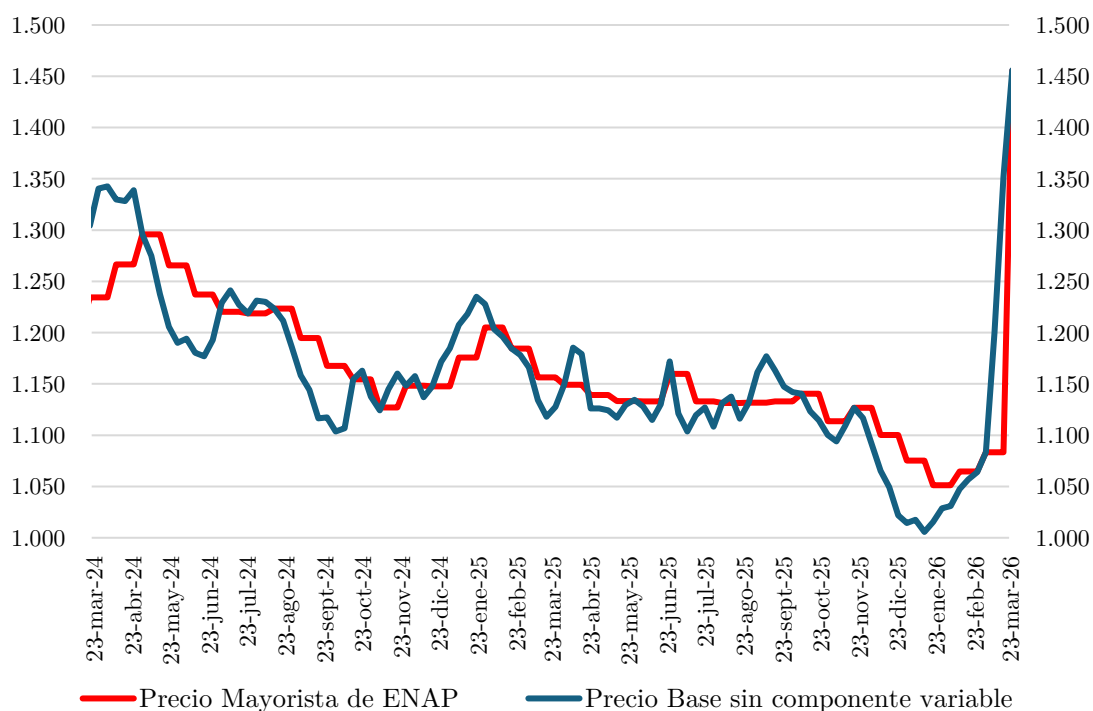
¹¹ En 2022 se inyectaron USD 40 millones en el mes de mayo. En 2024 los recursos adicionales para el FEPP fueron de USD 25 millones en julio. Para 2026 se aprobó a fines de marzo, mayores recursos por USD 60 millones.

IV. Aumento del precio mayorista y alternativas a lo ocurrido el 26 de marzo

Desde el inicio del conflicto a fines de febrero, el MEPCO funcionó manteniendo el precio mayorista sin cambios para las semanas del 12 y 19 de marzo, con un componente variable acumulado de -\$385,8 por litro para la gasolina 93, -\$398,1 por litro para la gasolina 97 y -\$706,2 por litro para el diésel. Según estimaciones del ejecutivo, esto generó un costo fiscal de USD 220 millones.

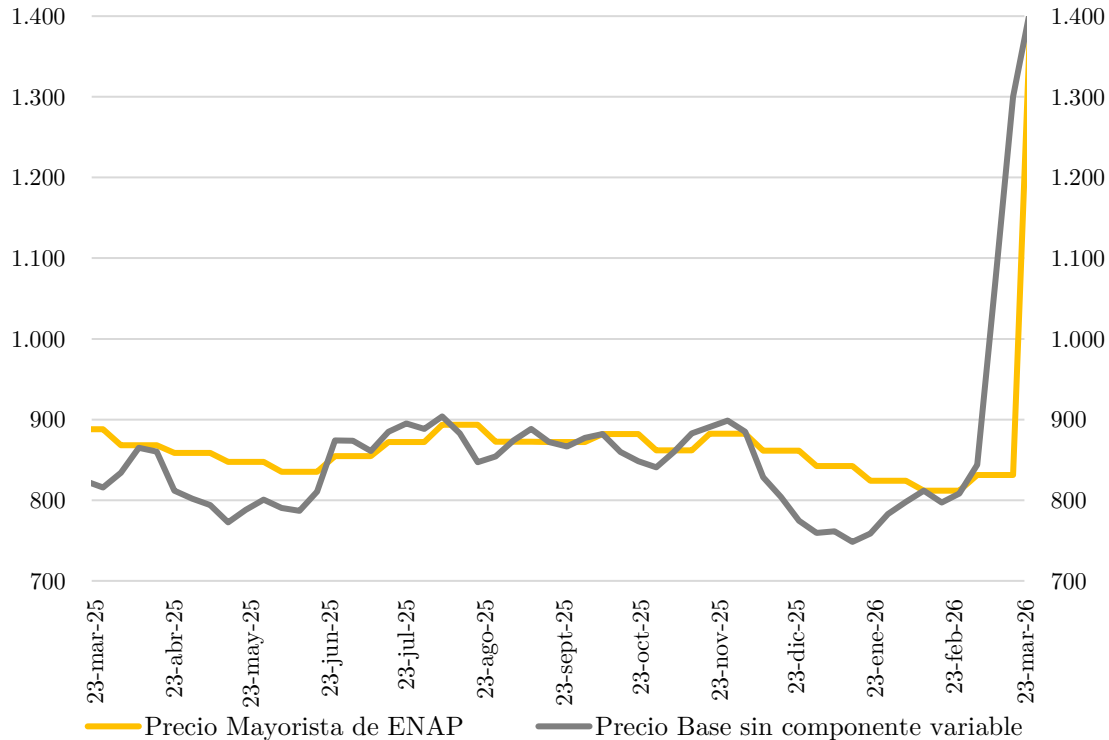
En este periodo, el componente variable se calculó como la diferencia entre el precio mayorista de ENAP de la semana previa y el precio base, ambos observables en las Figuras 6 y 7 para la gasolina de 93 octanos y el diésel, respectivamente. En ambos casos, se registró un incremento relevante del precio base, superando así el precio mayorista de ENAP, lo que genera un componente variable negativo. Además, este componente variable fue mayor en valor absoluto que el componente base en el caso del diésel, desencadenando un crédito con derecho a devolución para los contribuyentes.

Figura 6
Precio Mayorista de la Gasolina 93
(Pesos por litro)



Fuente: Ministerio de Hacienda y cálculos propios OCEC-UDP

Figura 7
Precio Mayorista del diésel
(Pesos por litro)



Fuente: Ministerio de Hacienda y cálculos propios OCEC-UDP

¿Por qué el subsidio que otorgó el MEPCO fue tan acotado para la semana del 26 de marzo?

Para la semana de cambio del precio mayorista, es decir a partir del 26 de marzo, el componente variable se redujo a niveles cercanos a cero, llegando a ser solo -\$0,4 por litro para la gasolina 93 y -\$0,3 por litro para la gasolina 97 y el diésel. De esta forma, prácticamente no hubo suavización en el traspaso del alza de precios de los combustibles hacia el consumidor final.

Esta reducción en el subsidio otorgado obedece a la fórmula de cálculo del componente variable, toda vez que cuando el precio de paridad y el componente variable inicial se ubican por debajo de la banda de referencia -como ocurrió la semana del 26 de marzo-, el componente variable final se calcula como la diferencia del precio de paridad con el precio de referencia inferior. En este caso, ambos precios fueron prácticamente iguales. Cabe recordar que estos precios se calculan cada

semana por parte de la CNE (Detalles en Anexo), en base a un conjunto de parámetros cuya evolución se ilustra en los Cuadros 1 y 2, para la gasolina de 93 y el diésel respectivamente.

Cuadro 1

Parámetros precio de Paridad y Referencia para la gasolina 93

	Precio de Paridad	Precio de Referencia			
	t	n	m	s	Alpha
05-marzo	2	21	5	102	49
12-marzo	2	21	5	102	49
19-marzo	2	21	5	102	49
26-marzo	4	4	3	4	34

Fuente: Ministerio de Hacienda

Cuadro 2

Parámetros precio de Paridad y Referencia para el diésel

Precio de Referencia

	Precio de Paridad	Precio de Referencia			
	t	n	m	s	Alpha
05-marzo	2	60	4	6	5
12-marzo	2	60	4	6	5
19-marzo	2	60	4	6	5
26-marzo	4	4	3	4	50

Fuente: Ministerio de Hacienda

Se puede observar como para la semana del 26 de marzo se registró un cambio en el parámetro “t” utilizado para determinar el precio de paridad, al ampliar el número de semanas utilizadas para calcular el precio de paridad de importación de los combustibles gasolina automotriz, petróleo diésel vehicular y gas licuado de petróleo vehicular, pasando de dos a cuatro semanas (Decreto Exento N° 103, 2026). Mientras que para el precio de referencia se redujo al mínimo valor posible los parámetros “n”, “m” y “s” (para esta semana todos los parámetros son variables).

Como resultado del cambio de los parámetros del precio de paridad y precio de referencia para la semana del 26 de marzo, se generó una reducción del precio de paridad para los combustibles de consumo vehicular respecto la semana previa, y una aceleración en el crecimiento del precio de referencia respecto a lo observado en semanas previas (Cuadro 3).

Cuadro 3
Precio de paridad y referencia inferior para la gasolina 93

Semana	Precio de Referencia inferior (\$/litro)	Variación semanal (porcentaje)	Precio de Paridad (\$/litro)	Variación semanal (porcentaje)
5 de marzo	513,98	-	521,80	-
12 de marzo	570,38	11,0	590,38	13,1
19 de marzo	611,75	7,3	699,16	18,4
26 de marzo	693,04	13,3	693,47	-0,8

Fuente: CNE, diario oficial y Cálculos propios OCEC-UDP

Así, por ejemplo, para la semana del 26 de marzo, el componente variable para la gasolina 93 se calculó como: - (Precio de paridad – Precio de referencia inferior), dando como resultado: - (693,47-693,04) = \$0,4 por litro. Es decir, los cambios de parámetros permitieron reducir al mínimo el subsidio otorgado a partir de la operación del MEPCO para la semana en cuestión, priorizando así la minimización de su impacto fiscal.

¿Habría otra opción respecto al funcionamiento del MEPCO para gatillar un subsidio mayor?

La combinación de parámetros escogida para la semana del 26 de marzo permitió reducir al mínimo el subsidio otorgado con la operación del MEPCO. Sin embargo, era factible generar un mayor subsidio a partir de mantener o modificar los parámetros del precio de paridad y referencia.

A continuación, se presentan estimaciones para tres escenarios alternativos a lo ocurrido en la semana del 26 de marzo, modificando la combinación de parámetros escogidos. Cabe destacar que existen múltiples combinaciones adicionales, siguiendo el rango de valores que puede adoptar cada uno de los parámetros correspondientes. Por ejemplo, el parámetro “t” puede ser cualquier valor entre 1 y 4 semanas para el precio de paridad, mientras el parámetro “n” puede ser cualquier valor entre 4 y 104 semanas para el precio de referencia (Ver Anexo). Por ende, la selección de parámetros para este ejercicio es meramente ilustrativo.

El escenario base ilustra lo que ocurrió al 26 de marzo. En el caso de la gasolina de 93 octanos, se tiene los parámetros: “t”=4, “n”=4, “m”=3, “s”=4 y “Alpha”=34. En el caso del diésel, se tienen los parámetros “t”=4, “n”=4, “m”=3, “s”=4 y “Alpha”=50. Los tres escenarios alternativos¹² contemplan:

- **Alternativa 1:** Mantener el parámetro “t” de la semana previa y aplicar la misma modificación al resto de los parámetros.
- **Alternativa 2:** Mantener el parámetro “n” de la semana previa y aplicar la misma modificación al resto de los parámetros.
- **Alternativa 3:** Mantener los parámetros “t” y “n” de la semana previa y aplicar la misma modificación al resto de los parámetros.

En todos los escenarios el componente variable final se calcula como la diferencia del precio de paridad y el precio de referencia, dado que el componente

¹² Es importante, considerar los resultados como una aproximación, toda vez que información histórica sobre los costos de internación (Costos de transporte, seguros, premio calidad y otros) y margen de refinación no está disponible públicamente. Las variables consideradas para la estimación corresponden al tipo de cambio nominal y el precio FOB estimado a partir de la trayectoria del precio del petróleo Brent.

variable inicial más el precio de paridad se ubicaría fuera de la banda. En el Cuadro 4, se muestra el escenario base, es decir el precio de referencia inferior y de paridad que operó el 26 de marzo, junto a los escenarios alternos para la gasolina de 93 octanos. El Cuadro 5 ilustra la misma comparación aplicada al diésel.

Cuadro 4
Escenarios alternos para la gasolina de 93 octanos

Escenario	Precio Referencia Inferior (PRI) (\$/litro)	Precio de Paridad (PP) (\$/litro)	Componente variable final: -(PP-PRI) (\$/litro)	Costo fiscal estimado (millones de dólares)
Escenario base: t=4 y n=4	693,04	694,47	-0,4	0,01
Alternativa 1: t=2 y n=4	693,04	799	-106	12
Alternativa 2: t=4 y n=21	609	694,47	-84	10
Alternativa 3: t=2 y n=21	609	799	-190	22

Nota: El tipo de cambio y el precio FOB son estimados, las cifras presentadas son aproximadas.

Cuadro 5
Escenarios alternos para el diésel

Escenario	Precio Referencia Inferior (PRI) (\$/litro)	Precio de Paridad (PP) (\$/litro)	Componente variable final: -(PP-PRI) (\$/litro)	Costo fiscal estimado (millones de dólares)
Escenario base: t=4 y n=4	869,57	869,84	-0,3	0,0
Alternativa 1: t=2 y n=4	869,57	984	-114	17
Alternativa 2: t=4 y n=60	802	869,84	-68	13
Alternativa 3: t=2 y n=60	802	984	-182	65

Nota: El tipo de cambio y el precio FOB son estimados, las cifras presentadas son aproximadas.

En definitiva, era factible generar un mayor subsidio que permitiera contener el alza en el precio de los combustibles para la semana del 26 de marzo, lo que demuestra que el cambio de parámetros realizado para la operación del MEPCO tuvo como objetivo primordial la reducción del costo fiscal.

En este ejercicio, se demostró que era posible escoger otra combinación de parámetros para contener parcialmente el alza, al permitir un aumento más gradual. Por ejemplo, el escenario 3 muestra que se podría haber limitado el alza con un subsidio aproximado de \$190 por litro para la gasolina 93, y de \$182 por litro para el caso del diésel. Por lo tanto, en vez de subir \$372 por litro la gasolina 93, su alza podría haber sido \$182 por litro, mientras que, en el caso del diésel, se podría haber registrado un alza más acotada de \$398 por litro, en vez de \$580,3 por litro. Con todo, igualmente se hubiera registrado un alza histórica en el precio de los combustibles, con un costo fiscal adicional superior a los USD 87 millones, y un costo fiscal acumulado durante tres semanas superior a los USD 300 millones.

Cabe reiterar que en la práctica hay múltiples escenarios posibles dado que todos los parámetros eran variables es esta semana, por lo que es posible situaciones de mayor o menor subsidio. Por lo tanto, el resultado dado previamente se debe considerar únicamente para fines ilustrativos.

V. EE.UU./Israel e Irán: Comparación con la guerra de Rusia y Ucrania

Contexto histórico

Los conflictos militares regionales activos durante 2025 y principios de 2026 tienen un alcance heterogéneo. Según la organización Armed Conflict Location & Event Data – ACLED, en el año 2025 el nivel extremo de conflicto armado se concentró en Palestina producto del conflicto entre Israel y Hamas en la Franja de Gaza, en Myanmar, Siria y Sudan producto de la guerra civil en dichos países. En la región destaca México, Ecuador, Brasil y Haití, debido a conflictos asociados a narcotráfico y violencia política. En Europa se mantiene activa la guerra entre Ucrania y Rusia, siendo este el más mortífero en cuanto a número de muertes, junto con la guerra civil en Sudan, así entre el 1 de diciembre 2024 hasta el 28 de noviembre de 2025, según el ACLED se estima en forma conservadora más de 240.000 muertes

como resultado de los conflictos armados. Para el año 2026 la mayor parte de conflictos se mantienen activos, incluyendo una guerra de corto alcance entre Pakistán y Afganistán en febrero, sumado a la incursión de Estados Unidos y Venezuela en enero, y el reciente conflicto en Medio Oriente iniciado a fines de febrero, producto del ataque de Estados Unidos e Israel a Irán.

Desde 2022 en adelante, el mundo se enfrenta al periodo de inestabilidad más importante desde la Segunda Guerra Mundial. En este escenario el tipo de países en disputa, o los conflictos internos producto de una guerra, puede tener implicaciones geopolíticas y económicas a escala global. Entre esto último se considera la disputa, restricción o destrucción de recursos estratégicos o materias primas, las cuales por su naturaleza tendrían alcances globales. Por lo cual, son los conflictos en Europa del Este y el Medio de Oriente, los que han tenido un impacto relevante en los precios de materias primas al alza, principalmente en mercado de bienes energéticos, generando así shocks de oferta negativo a escala global.

Para el conflicto de Europa del Este que inició el 24 de febrero de 2022 y el cual aún se mantiene vigente, fueron las sanciones económicas a Rusia, sumado a las restricciones de compra del crudo y gas natural proveniente de Rusia por múltiples países, lo que gatilló una importante alza de los bienes energéticos. Este shock sumado el alza del precio de productos como el trigo, el aceite y fertilizantes, debido a la importancia relativa en su producción tanto por Rusia como por Ucrania, tuvo repercusiones significativas en la inflación global en 2022.

El escenario en Medio Oriente, siempre volátil, tuvo un cambio sistémico como resultado del ataque de Hamas a Israel el 7 de octubre de 2023, lo cual generó una respuesta militar de largo alcance por parte de Israel con consecuencias amplias en la región, a través de una ampliación del conflicto al Líbano e incursiones aéreas a Irán en 2024. En medio de esta escalada el 28 de febrero de 2026, Estados Unidos e Israel decidieron realizar un ataque de gran escala a Irán, afectando principalmente mandos civiles y militares, así como infraestructura militar. El conflicto se ha recrudecido en medio de ataques de Irán a países del Golfo, destruyéndose infraestructura petrolera, lo cual ha llevado al cierre de facto del estrecho de Ormuz, por el cual se transporta diariamente cerca del 20% del total de crudo a nivel global

y parte importante del gas natural hacia el resto del mundo, principalmente petróleo hacia Asia y gas natural hacia Europa. Este conflicto ha gatillado un alza significativa del precio de los bienes energéticos, llevando el precio del petróleo Brent sobre USD 100 el barril durante el mes de marzo.

Comparación entre la guerra Rusia-Ucrania 2022 y EEUU/Israel-Irán 2026

Al evaluar en el corto plazo, los dos principales conflictos armados a nivel global durante la presente década son la guerra de Rusia-Ucrania vigente desde 2022 y desde fines de febrero de 2026 entre EE. UU/Israel – Irán, los que destacan por su alcance geopolítico, militar y económico. Sin embargo, su impacto en el mercado de bienes energéticos y volatilidad en los mercados financieros y de divisas no ha sido homogéneo.

Al considerar el impacto desde el inicio de dichos conflictos¹³ en el precio del petróleo Brent y el tipo de cambio nominal peso/dólar, se puede observar que el shock del conflicto en Medio Oriente en 2026 en el corto plazo ha sido mucho más amplio en cuanto a sus efectos, desencadenando una mayor variación promedio, así como mayor volatilidad en ambas variables (Cuadro 7 y 8).

Cuadro 7
Precio petróleo Brent

	Rusia-Ucrania (Periodo: 23 de febrero al 1 de abril de 2022)	EE.UU/Israel-Irán (Periodo: 27 de febrero al 7 de abril de 2026)
Variación % diaria promedio	0,41	1,71
Volatilidad¹⁴	5,14	5,94

Fuente: Cálculos propios OCEC-UDP

¹³ Se analiza una ventana de tiempo definida entre el día previo al ataque (23 de febrero de 2022 en la guerra Rusia-Ucrania y 27 de febrero de 2026 en la guerra EE.UU/Israel-Irán), y los días subsiguientes que suman 40 días, para ser comparable los conflictos en un mismo rango de tiempo.

¹⁴ La volatilidad se calcula como la desviación estándar de la variación intradía del precio del petróleo Brent.

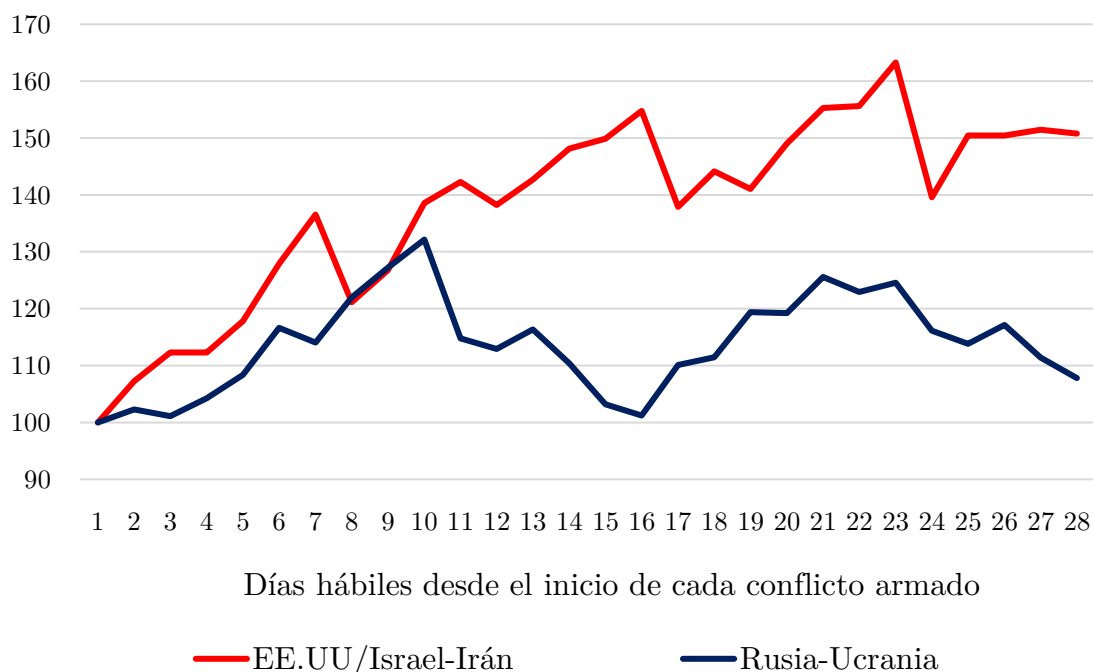
Cuadro 8
Tipo de Cambio \$/USD

	Rusia-Ucrania (Periodo: 23 de febrero al 1 de abril de 2022)	EE.UU./Israel-Irán (Periodo: 27 de febrero al 7 de abril de 2026)
Variación % diaria promedio	-0,03	0,22
Volatilidad	0,88	1,09

Fuente: Cálculos propios OCEC-UDP

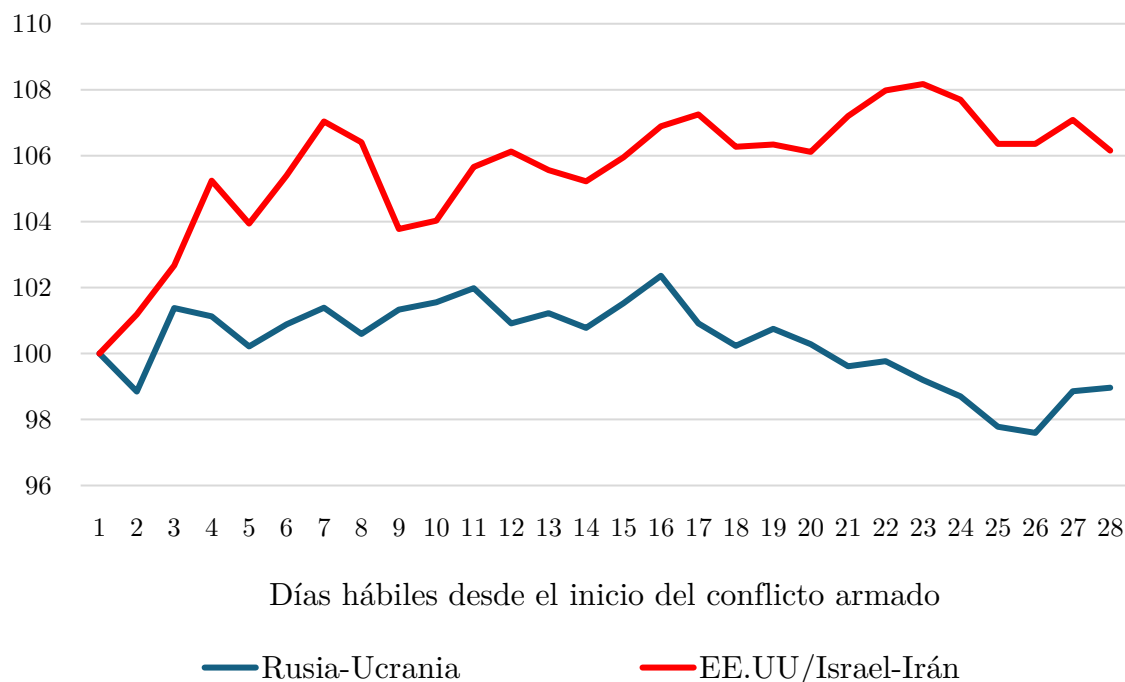
Por lo tanto, si bien al inicio de ambos conflictos se registró un alza del precio del petróleo y una depreciación del tipo de cambio nominal, su volatilidad y variación porcentual es considerablemente mayor durante 2026. En la Figura 9 y 10 se observa como el alza fue más marcada en este año para dichas variables, en el periodo de tiempo analizado.

Figura 9
Precio del Petróleo Brent
 (Índice=100, día previo al inicio del ataque)



Fuente: Investing y cálculos propios del OCEC-UDP

Figura 10
Tipo de cambio nominal \$/USD
 (Índice=100, día previo al inicio del ataque)

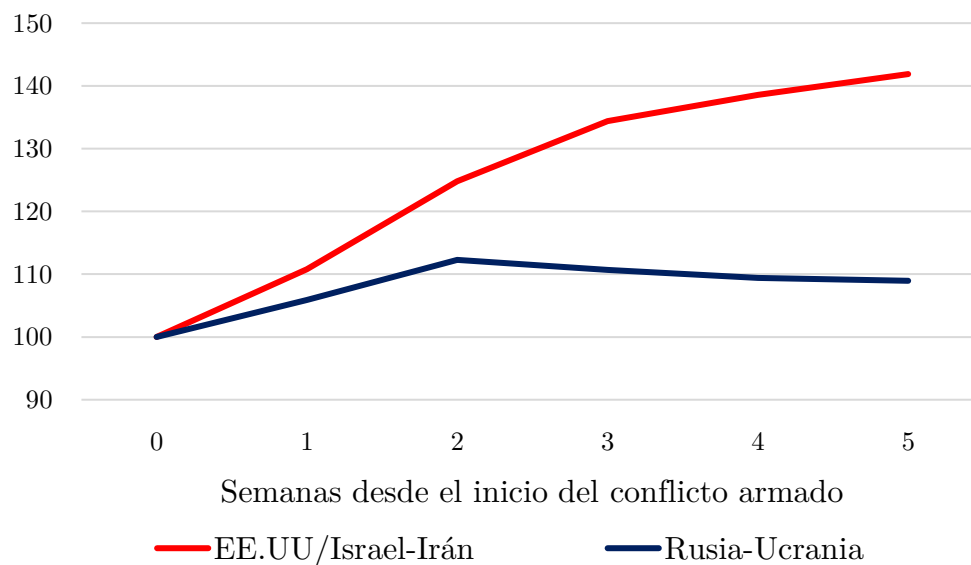


Fuente: Investing y cálculos propios del OCEC-UDP

Como resultado de la alta volatilidad de los fundamentales, el alza del precio base¹⁵ en Chile para la gasolina de 93 octanos y el diésel ha sido mayor durante el conflicto de Medio Oriente, respecto a lo observado en el mismo periodo en la guerra de Ucrania-Rusia, como se puede observar en las Figuras 11 y 12, respectivamente.

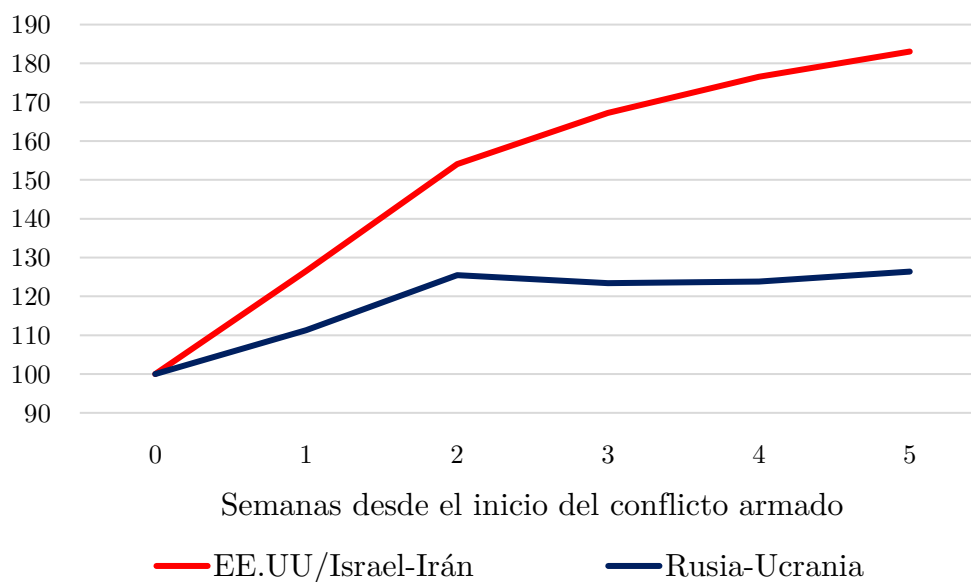
¹⁵ Para el conflicto de Rusia-Ucrania el periodo analizado va desde la semana del 3 de marzo (día jueves) hasta el 7 de abril (día jueves), mientras que para el conflicto de EE.UU/Israel-Irán, el periodo abarca desde el 5 de marzo (día jueves) hasta el 9 de abril (día jueves). En total se considera un periodo de 6 semanas.

Figura 11
Precio base para la gasolina 93
 (Índice=100, semana previa al inicio del ataque)



Fuente: Ministerio de Hacienda y cálculos propios del OCEC-UDP

Figura 12
Precio base para el diésel
 (Índice=100, semana previa al inicio del ataque)



Fuente: Ministerio de Hacienda y cálculos propios del OCEC-UDP

En resumen, los dos principales shocks en los mercados energéticos en la presente década no han tenido el mismo impacto en el corto plazo. El conflicto actual en Medio Oriente ha tenido un mayor efecto en la variación del precio del petróleo Brent y tipo de cambio, con una incidencia más alta en el precio base que lo observado en el conflicto de Ucrania-Rusia. Lo anterior, no considera el efecto a largo plazo, considerando que la guerra de Europa del Este aún se mantiene vigente, mientras se espera que el conflicto en Medio Oriente tenga un horizonte de tiempo más acotado. Es decir, es esperable que el mismo no dure años, pero su impacto en el mercado petrolero podría tener alcances mayores. Esto es consistente con la decisión del Banco Central de Chile de ajustar al alza el promedio del petróleo Brent y WTI para 2026 de USD 62 el barril en el IPOM de diciembre a USD 86 el barril en el IPOM de marzo, y un ajuste de USD 63 el barril hasta USD 75 el barril para el año 2027.

ANEXO

I. Precio los Combustibles de Consumo Vehicular

El precio de los combustibles de consumo vehicular tiene diversos componentes. El primero es el precio FOB determinado por la dinámica del precio del petróleo Brent en el mercado internacional, al cual se le suman los costos de fletes, seguro y ajuste de calidad, lo que permite determinar el precio CIF.

A dicho precio se suman diversos factores asociados a internación y transporte del combustible, las cuales se transforman a pesos a partir del tipo de cambio, al estar medidas las variables en dólares, llegando así al precio en refinería. A partir de este precio se incorpora el IVA y el impuesto específico de los combustibles (IEC) tanto en su componente base como en su componente variable, cuyo resultado corresponde al precio mayorista, el cual se modifica actualmente cada tres semanas.

A partir de dicho precio y al sumar el margen de comercialización se llega al precio del combustible para el consumidor final. En este sentido, cada semana el precio de refinería cambia producto de la modificación de los fundamentales, pero estas variaciones no transmiten al precio minorista, dada la operación del MEPCO que limita los cambios del precio mayorista para que se mantenga constante durante tres semanas.

II. MEPCO

El precio al consumidor final de los combustibles de consumo vehicular se calcula a partir de dos elementos: i) el margen de los distribuidores de combustibles¹⁶ y ii) el precio mayorista¹⁷ que informa ENAP. Por lo tanto, fluctuaciones en estas variables, definen los cambios de los precios al consumidor final.

La autoridad incide en el precio a través de un mecanismo que permite suavizar la variación del precio mayorista de los combustibles. Este mecanismo se denomina “Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles” (MEPCO) creado por la Ley 20.765 e implementado desde agosto de 2014. Este mecanismo

¹⁶ Ver Glosario.

¹⁷ Ver Glosario.

permite que el precio mayorista de ENAP presente un ajuste cada tres semanas, dejando sin modificación el precio mayorista por dos semanas consecutivas hasta el nuevo ajuste. Para lograr este objetivo el Ministerio de Hacienda determina cada semana un monto positivo o negativo que se adiciona al Impuesto Específico de los Combustibles¹⁸, denominado componente variable (*CV*).

En este caso, se generan dos posibles escenarios: 1) Semana donde el precio mayorista cambia y 2) Semana donde el precio mayorista no cambia.

1. **Semana que el precio mayorista de ENAP cambia:** El componente variable puede ser positivo o negativo dependiendo si la diferencia entre el *Precio Base_t*¹⁹ (semana actual) y *Precio Mayorista_{t-1}* (semana anterior) en valor absoluto, es mayor que 2,4% del promedio de dos semanas previas del precio base de la gasolina 93 (aplica para las gasolinas) o del diésel (aplica para el diésel) o bien, puede ser nulo, en caso de que esta diferencia en valor absoluto sea igual o menor que 2,4% del promedio mencionado anteriormente.

$\bar{\gamma}_*$: Representa el promedio de dos semanas previas del precio base de la gasolina 93 (aplica para la gasolina 93 y 97) o del diésel (aplica para el diésel).

δ : (*Precio Base_t* – *Precio Mayorista_{t-1}*)

Entonces:

- Si $\delta > 2,4\% * \bar{\gamma}_*$:

$$CV = -(\text{Precio Base}_t - \text{Precio Mayorista}_{t-1} - 2,4\% * \bar{\gamma}_*)$$

- Si $\delta < 0$ y $|\delta| > 2,4\% * \bar{\gamma}_*$:

$$CV = -(\text{Precio Base}_t - \text{Precio Mayorista}_{t-1} + 2,4\% * \bar{\gamma}_*)$$

¹⁸ Ver Glosario.

¹⁹ Ver Glosario.

- Si: $|\delta| \leq 2,4\% * \bar{y}_{*t}$:
 $CV = 0$

Asimismo, para todos los combustibles de consumo vehicular, se debe cumplir la restricción de que el precio de paridad de importación²⁰ más el componente variable se ubique en el intervalo del precio de referencia²¹.

En el caso de que este precio de paridad más el componente variable se ubique por encima de la banda superior, el componente variable se calcula como la diferencia entre el precio de referencia superior y el precio de paridad. Mientras que, si el precio de paridad y el componente variable se ubica por debajo de la banda inferior, el componente variable se calcula como la diferencia entre el precio de referencia inferior y el precio de paridad.

2. **Semanas que el precio mayorista de ENAP no cambia:** El componente variable se calcula como:

a) Si $Precio Base_t > Precio Mayorista_{t-1}$
 $CV_t = - (Precio Base_t - Precio Mayorista_{t-1})$.

b) Si $Precio Base_t \leq Precio Mayorista_{t-1}$.
 $CV_t = (Precio Mayorista_{t-1} - Precio Base_t)$.

Para la semana donde el precio mayorista de ENAP no cambia, la restricción respecto a la condición sobre el precio de paridad, componente variable y banda del precio de referencia no es condición necesaria que se cumpla tal como se indicó anteriormente.

III. FEPP

El Fondo de Estabilización del Precio del Petróleo – FEPP, permite suavizar parcialmente el precio al consumidor final por medio de impuestos y subsidios.

²⁰ Ver Glosario.

²¹ Ver Glosario.

El FEPP funciona a partir de una banda de precios. La CNE calcula el precio de referencia intermedio, el cual refleja el precio esperado de mediano y largo plazo del mercado petrolero. A partir de dicho precio se establece una banda del 12,5% alrededor del precio de referencia intermedio.

El calculo del precio de referencia intermedio se define como: 55% (Precio histórico, como el promedio ponderado de los últimos cuatro semestres) + 40% (Precio proyectado de corto plazo) + 5% (Precio proyectado de largo plazo hasta 10 años). El precio de referencia calculado “no podrá diferir en más de un 20% del promedio de los precios de paridad observados en el plazo del año que expira la semana anterior al día que correspondan ser determinados”.

Así mismo, la CNE estima el precio de paridad del kerosene, el cual corresponde al precio de paridad de importación del combustible en un mercado competitivo, es decir es un precio teórico que mide el valor (costo de oportunidad) que tendría el producto internado en el país. Para su calculo se determina utilizando los datos conocidos para las fechas indicadas de precios FOB, adicionándole flete marítimo, tasa de seguro, tasa de arancel, dólar observado, tasa libor, tarifas de almacenamiento y descarga, entre otros, según la CNE.

Cuando el precio de paridad supera el precio de referencia superior (techo de la banda) se otorga un subsidio, calculado como la diferencia entre el precio de paridad menos el precio de referencia superior. Este subsidio reduce el FEPP. Cuando el precio de paridad se ubica por debajo del precio de referencia inferior (piso de la banda) el sistema gatilla un impuesto. Este se calcula como la diferencia entre el precio de referencia inferior y el precio de paridad incrementando así el saldo del FEPP. Cuando el precio de paridad se ubica dentro de los límites de la banda del precio de referencia el sistema de subsidio e impuestos no opera, por lo que el saldo del FEPP no se modifica.

GLOSARIO

Margen de Distribución: Corresponde a la diferencia entre el precio mayorista y el precio al consumidor final. Es el margen de comercialización de los distribuidores mayoristas de combustibles.

Impuesto Específico a los Combustibles: Gravamen a la primera venta o importación de gasolina automotriz y de petróleo diésel. Su base imponible está formada por la cantidad de combustible, expresada en metros cúbicos. El componente base es una tasa de impuesto de 1,5 UTM por m³ para el petróleo diésel y de 6 UTM por m³ para la gasolina automotriz, las cuales se modificarán sumando o restando, un componente variable determinado para cada uno de los combustibles señalados.

Precio base: Corresponde a la mejor estimación del Ministerio de Hacienda respecto al precio al por mayor que informará ENAP en la semana actual (para la Región Metropolitana). Este precio incluye tanto el IVA como el componente base del impuesto específico de los combustibles, sin considerar el componente variable del impuesto específico. Es decir este precio no incluye el componente variable.

Para el cálculo del precio base para cada tipo de combustible, el Ministerio de Hacienda utiliza la siguiente información: i) Tipo de Cambio \$/USD promedio de los últimos 5 días para las gasolinas y el diésel, ii) Precio FOB por tipo de combustible, promedio de las dos últimas semanas y iii) Parámetros asociados a la calidad de los combustibles, procesos de internamiento, fletes y seguros.

Precio al consumidor final: Precio mayorista de ENAP más el margen de distribución que fijan las empresas distribuidoras de combustibles.

Precio mayorista: Corresponde al precio al por mayor con impuestos (incluyendo el impuesto específico y el componente variable del impuesto Específico) en la Región Metropolitana, anunciado por ENAP en su informe de la semana anterior. Este es el precio al que ENAP vende el combustible a las empresas distribuidoras.

Precio de paridad de importación de los combustibles de consumo vehicular: Este precio corresponde al precio de cada combustible en un mercado representativo, ajustado por las diferencias de calidad con el combustible comercializado en nuestro país, más los costos de internación que implicaría su importación a Chile (transporte, seguros, entre otros). Es un precio teórico que mide el valor que tendría el combustible internado en el país.

La fórmula del precio base es: Precio FOB del Combustible (promedio “t” semanas) + Costos de transporte, seguros, premio calidad y otros.

Precio de referencia de los combustibles de consumo vehicular: Es un precio teórico esperado de mediano plazo, por tipo de combustible. Para su cálculo por parte de la CNE se considera la evolución de los precios de paridad de importación en el período anterior de hasta dos años - precios históricos - y las perspectivas futuras del mercado petrolero hasta seis meses. La fórmula del precio es:

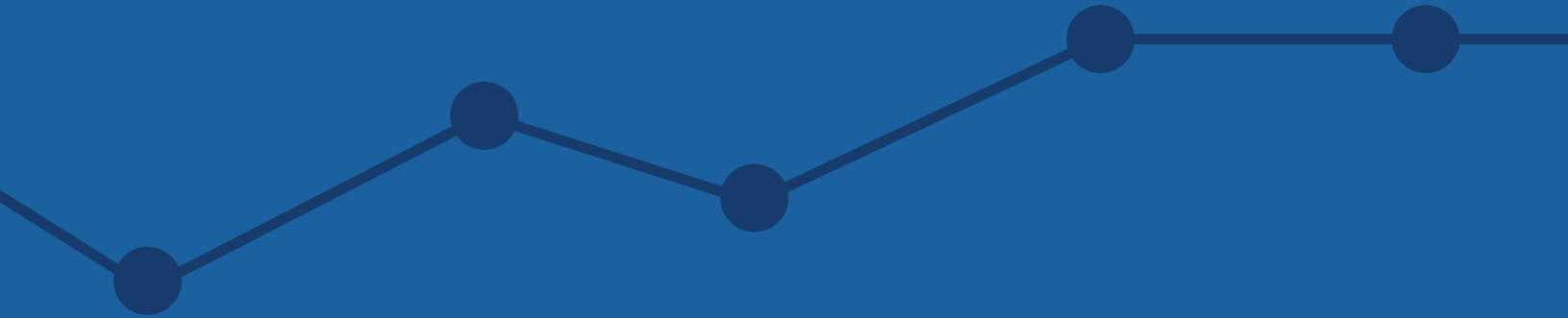
Precio de Referencia $= (1-\alpha) \times$ Precio histórico Brent (promedio “n” semanas) + $\alpha \times$ Precio futuros Brent (promedio a “m” meses) + Margen de Refinación (promedio “s” semanas) + Costos de transporte, seguros, premio calidad y otros.

La vigencia mínima de los parámetros y rango de cálculo de estos es el siguiente:

Parámetros	Rango	Vigencia Mínima
t	1-4 semanas	4 semanas
n	4-104 semanas	4 semanas
m	3-6 meses	4 semanas
alpha	0-50%	No tiene
s	4-104 semanas	4 semanas

La banda del precio de referencia se define a partir del precio de referencia calculado tal como se indicó anteriormente. El precio de referencia superior es: precio de referencia * (1+5%), mientras el precio de referencia inferior es: precio de referencia * (1-5)%.

UTM: Unidad Tributaria Mensual.



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