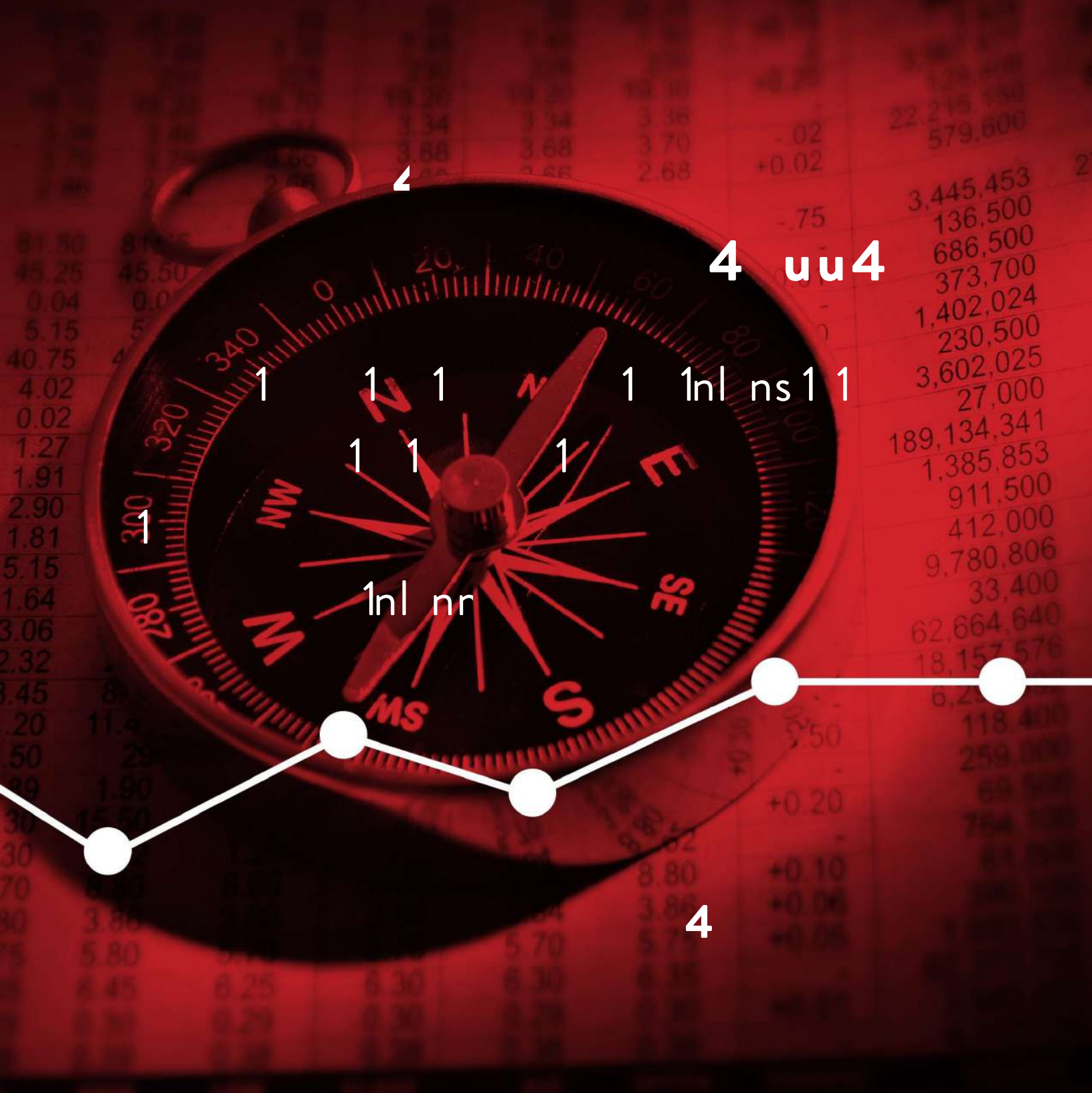




FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA



Observatorio del Contexto Económico

Costo fiscal del MEPCO en 2026 y trayectoria de precios

Juan Ortiz¹

Resumen

- El objetivo explícito de permitir un alza histórica en el precio de la gasolina y el diésel a fines de marzo fue minimizar el costo fiscal del funcionamiento del MEPCO, sin considerar el suavizamiento de la variación del precio de los combustibles de consumo vehicular.
- Posteriormente, a través del MEPCO se ha buscado ya sea contener el alza del precio mayorista como acelerar su caída. Para este fin se ha modificado parámetros del precio de referencia. Lo cual ha limitado la capacidad de proyección del precio mayorista cada 21 días.
- Si el ejecutivo hubiese suavizado el alza del precio mayorista a partir del umbral de operación del MEPCO, el costo fiscal estimado desde el 5 de marzo al 10 de septiembre ascendería aproximadamente a USD 2.761 millones. En contraste, el costo fiscal acumulado en el mismo periodo se proyecta en USD 715 millones. Por lo tanto, en caso de haber suavizado el precio mayorista la cifra alcanzaría niveles superiores a lo observado en 2022, cuando el costo fiscal total fue de USD 2.376 millones.
- El alza abrupta del precio de los combustibles y su efecto en la inflación y en las expectativas económicas generó un impacto negativo en la economía. En todo caso si permitió reducir el costo fiscal. ¿Cuál fue el ahorro? La diferencia entre USD 2.791 millones (escenario contrafactual) y USD 715 millones (escenario real estimado), es decir USD 2.046 millones, aproximadamente, es decir cerca de 0,51% del PIB.
- Los precios mayoristas entre enero y principios de septiembre de 2026 aumentaron en promedio 12,1% y 12,9% anual para la gasolina 93 y la gasolina 97, respectivamente. Para el diésel el alza alcanza 28,9% en el mismo periodo.
- Al evaluar la trayectoria del precio mayorista observado (el precio real) respecto al escenario alternativo donde se hubiese suavizado el precio mayorista con cambios discretos cada tres semanas, según el umbral, el resultado sería el siguiente: Desde el 9 de julio los precios de la gasolina 93 y 97 serían similares entre el escenario real respecto al escenario contrafactual.
- Por lo tanto, después del ajuste histórico del 26 de marzo, la mantención del precio mayorista entre abril y mediados de junio, para posteriores bajas abruptas hasta el 9 de julio para las gasolinas, el nivel del precio mayorista para las gasolinas sería similar al de un ajuste acotado cada tres semanas a partir del 9 de julio en adelante.
- Por ende, durante 15 semanas (entre el 26 de marzo al 2 de julio), la ciudadanía enfrentó niveles de precios más altos, con un precio promedio mayorista entre el 26 de marzo al 9 de julio de \$1.441,8 por litro para la gasolina 93. En contraste, en el escenario alternativo el precio promedio mayorista en el mismo periodo hubiese sido de \$1.192 por litro, es decir una diferencia de \$249,8 por litro. En el caso del diésel, el precio observado se mantendría sobre el nivel estimado del escenario contrafactual.

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

I. Introducción

La operación del MEPCO durante el año 2026 se ha visto fuertemente tensionada por los efectos de conflicto armado en medio oriente iniciado a fines de febrero de este año, cuando Estados Unidos e Israel decidieron atacar a Irán. Como resultado el precio del petróleo ha repuntado, en medio de un alza de la volatilidad del precio de crudo, explicado principalmente por el cierre del estrecho de Ormuz, que ha significado una reducción sin precedentes del transporte por esta vía marítima, por la cual se transporta un poco más del 20% del crudo a nivel global. Así mismo, los ataques a infraestructura petrolera en el medio oriente, también ha impactado la oferta disponible de crudo. En este escenario, el MEPCO ha operado en forma particular, primero gatillando un componente variable mínimo, que llevo a un alza sin precedentes del precio del precio mayorista en el país a fines del mes de marzo, y posteriormente las modificaciones a los parámetros del precio de referencia han gatillado reducciones más rápidas en el precio del diésel durante varios meses, mientras el precio de la gasolina se mantenía virtualmente fijo. En los últimos meses, sin embargo, el deterioro del acuerdo político entre Estados Unidos e Irán a mediados de junio ha impulsado un nuevo repunte del precio del petróleo, el cual se encuentra actualmente en torno a los USD 100 el barril, cifra no vista desde medianos de julio de este año. El objetivo de este documento es: i) describir el costo fiscal del MEPCO y simular el costo fiscal acumulado con y sin ajuste del MEPCO. Este último corresponde a un escenario alternativo donde se hubiese permitido una suavización del precio mayorista de acuerdo con el umbral establecido² y ii) evaluar la trayectoria del precio mayorista en los dos escenarios.

II. El MEPCO y su funcionamiento

El Mecanismo de Suavizamiento del Precio de los Combustibles de Consumo – MEPCO, tiene como objetivo suavizar la variación del precio mayorista de los

² 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).

combustibles de consumo vehicular, por medio de un Componente variable – CV que se adiciona al componente base del Impuesto Específico de los Combustibles - IEC, lo que permite incrementar o rebajar el impuesto que afecta a los combustibles en dicho periodo. Por lo tanto, ante un alza del precio base de los combustibles, se gatilla un CV negativo, el cual disminuye el impuesto específico final, lo que permite suavizar el alza de precios que enfrentará el consumidor final. En contraste, cuando baja el precio base de los combustibles, el MEPCO genera un CV positivo, permitiendo la aplicación de un mayor IEC durante ese periodo.

III. Efectos fiscales del MEPCO

El MEPCO tiene efectos fiscales por medios dos vías. En un escenario normal, la operación del MEPCO impacta el presupuesto vía una mayor o menor recaudación fiscal a través de un mayor IEC o un menor IEC más no implican un desembolso de recursos. En un escenario más atípico, 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)³.

Esta distinción es relevante pues ambos componentes tienen impactos diferenciados a nivel presupuestal. Mientras el primero afecta el presupuesto mediante un menor o mayor nivel de ingresos, el segundo afecta el presupuesto mediante un mayor nivel de gasto. Es decir, en periodos “atípicos” el funcionamiento del MEPCO 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.

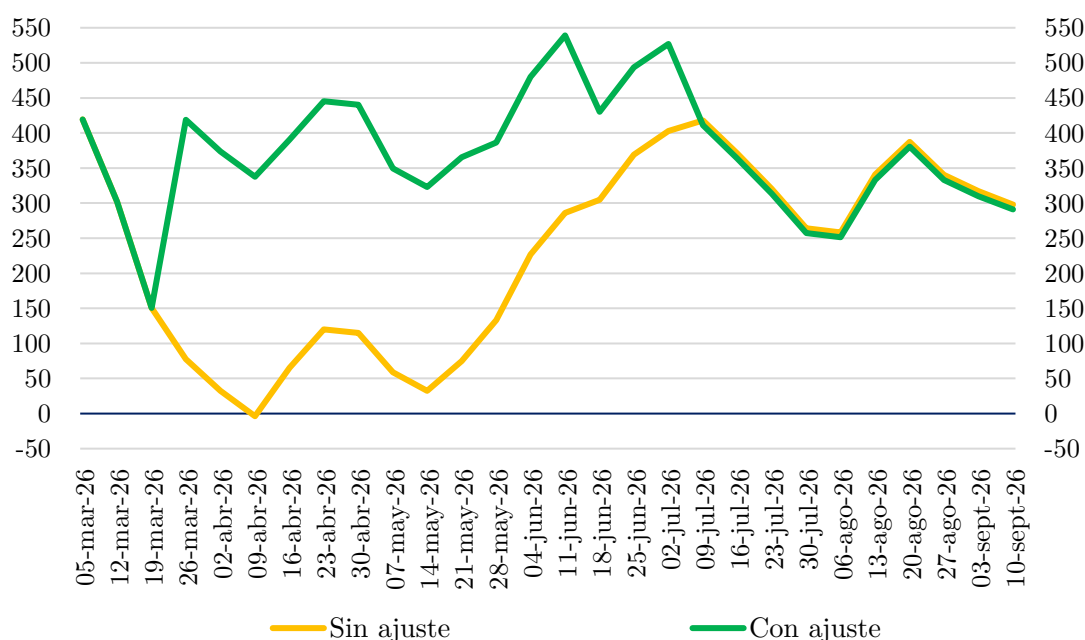
Después del shock en el mercado por el inicio del conflicto armado, y la decisión de traspasar el alza del precio base producto del incremento del precio del petróleo brent a lo largo del mes de marzo y la depreciación del tipo de cambio, el objetivo de política fue minimizar el costo fiscal del suavizamiento del MEPCO. ¿Cuál hubiese sido el costo fiscal acumulado si no se hubiese permitido el alza abrupta a fines de

³ Si la suma del componente base del impuesto específico más el componente variable fuese negativo, 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

marzo?. Es decir, permitir variaciones acotadas del precio mayorista según el umbral de cambio cada 21 días.

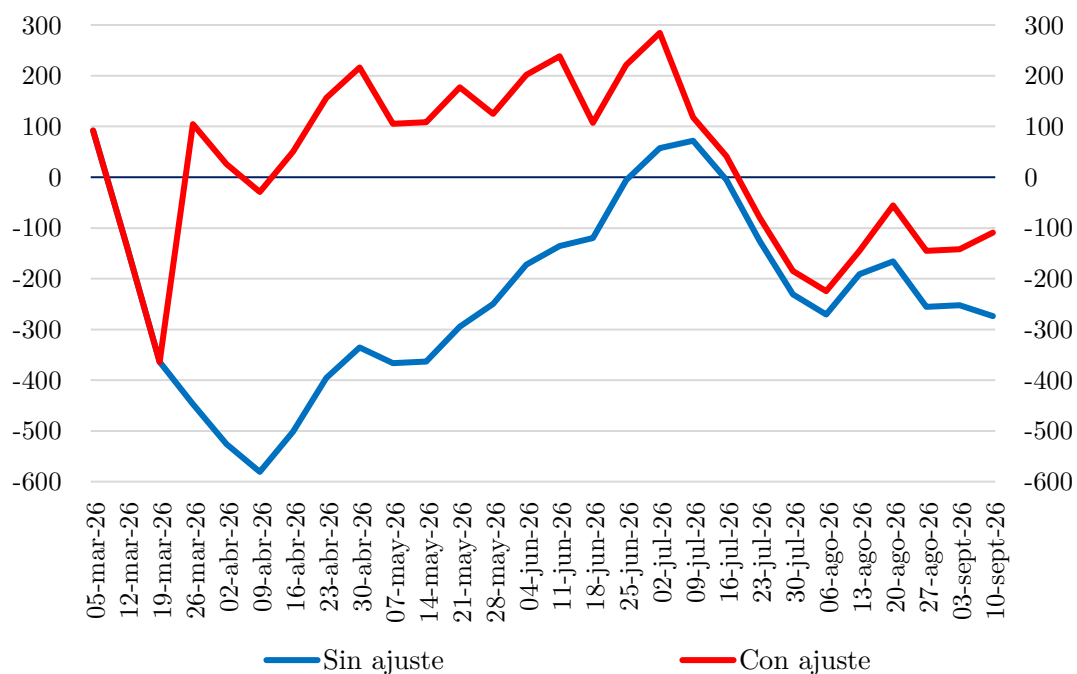
Para este objetivo se estima la trayectoria del precio mayorista con un suavizamiento al alza a partir del umbral, suponiendo que en toda la trayectoria el CV inicial más el precio de paridad estaría siempre dentro de la banda del precio de referencia. Es decir, las alzas promedio cada tres semanas habrían sido entre \$30,6 y \$37,3 por litro para las gasolinas y aumentos entre \$28,4 y \$36,4 por litro en el caso del diésel, entre el 26 de marzo al 10 de septiembre. En las figuras 1 y 2, se muestra la trayectoria del Impuesto Específico – IEC final con ajuste del MEPCO (el escenario real observado) y sin ajuste del MEPCO (el escenario contrafactual indicado anteriormente).

Figura 1
Impuesto Específico a los Combustibles final Gasolina 93
(Pesos por litro)



Fuente: Cálculos propios OCEC-UDP.

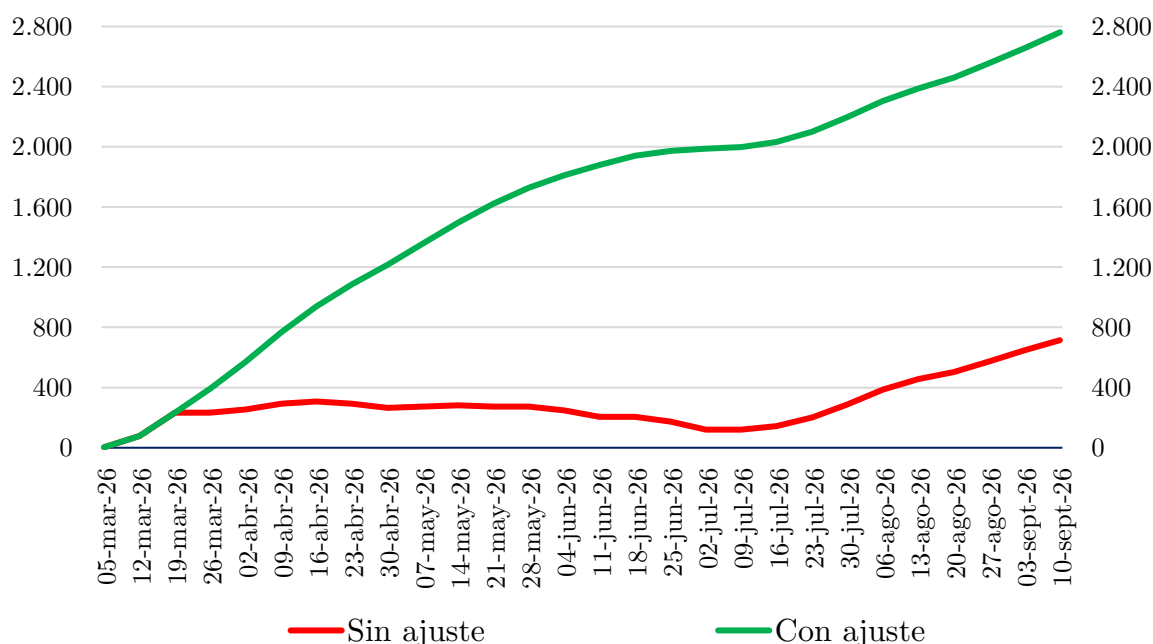
Figura 2
Impuesto Específico a los Combustibles final Diésel
(Pesos por litro)



Fuente: Cálculos propios OCEC-UDP.

Las figuras 1 y 2 muestran que el IEC final sin ajuste sería menor, respecto al IEC final con ajuste. En este sentido, si se hubiese tomado la decisión realizar un suavizamiento al alza del precio mayorista, el costo fiscal sería mucho mayor (Figura 3).

Figura 3
Costo fiscal acumulado
Millones de dólares



Fuente: Cálculos propios OCEC-UDP.

La figura 3 muestra la trayectoria el costo fiscal acumulado en el escenario con y sin ajuste del MEPCO entre el 5 de marzo al 10 de septiembre. Con ajuste el costo fiscal estimado ascendería aproximadamente a USD 715 millones⁴. En el caso de no realizar el ajuste, la proyección del costo fiscal hubiese alcanzado los USD 2.791 millones. Esta cifra alcanzaría niveles superiores a lo observado en 2022, cuando el costo fiscal total fue de USD 2.376 millones.

⁴ El escenario sin ajuste es el contrafactual, donde se permite la variación del precio mayorista cada 21 días de acuerdo con el umbral. El consumo corresponde a lo reportado por el SEC para la gasolina y el diésel.

Por otra parte, este escenario alternativo habría activado la cláusula de escape para el funcionamiento del MEPCO⁵. Toda vez que el recaudo neto positivo de USD 613 millones a diciembre de 2025 más el costo fiscal acumulado a lo largo del 2026 del escenario sin ajuste del MEPCO por USD 2.761, daría una cifra mayor a los USD 1.500 millones.

En este sentido, si bien el alza histórica a fines de marzo del precio la gasolina y el diésel generó un shock negativo de oferta en la economía, esta decisión permitió reducir el costo fiscal de la operación del MEPCO. ¿Cuál fue el ahorro?, la diferencia entre USD 2.791 millones (escenario contrafactual) y USD 715 millones (escenario real estimado), es decir USD 2.046 millones, aproximadamente. Es decir, un ahorro aproximado de 0,51% del PIB.

Por lo tanto, al considerar el escenario alternativo, el déficit fiscal efectivo sería mayor en 0,51% del PIB aproximadamente, y suponiendo que los otros requerimientos de capital se mantengan constantes, este mayor déficit efectivo se traduciría en un alza de la deuda bruta en el mismo monto.

IV. Trayectoria de precios

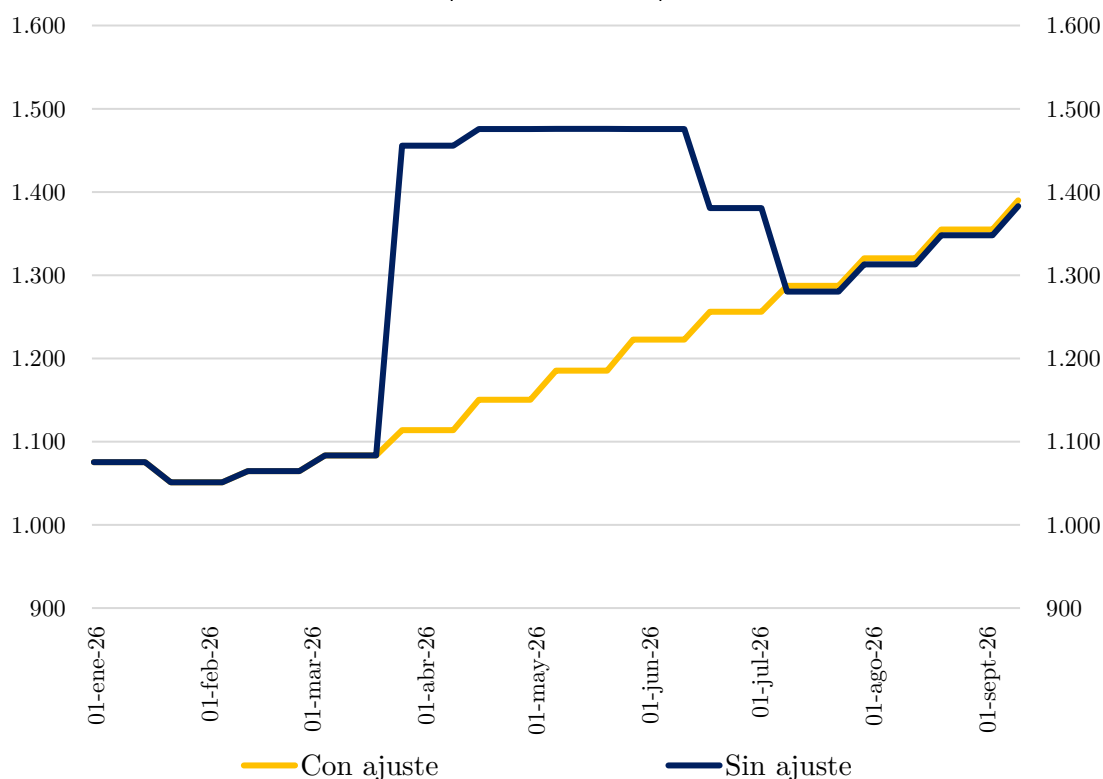
Los precios mayoristas entre enero y principios de septiembre de 2026 aumentan en promedio 12,1% y 12,9% anual para la gasolina 93 y la gasolina 97, respectivamente. Para el diésel el alza alcanza 28,9% anual en el mismo periodo. Ahora al evaluar el escenario contrafactual de suavizamiento del precio mayorista de la gasolina y diésel descrito en la sesión anterior, se puede observar que el precio de la gasolina 93 y 97 hubiese llegado a un nivel similar al efectivamente observado, a principios del mes de julio, específicamente para la semana del 9 de julio.

Esto significa, que, desde dicho mes en adelante la dinámica de precios para la gasolina, tanto en su variación cada tres semanas, como en el nivel del precio

⁵ Art. 4° de la Ley N° 20.765 establece que, si producto de la aplicación del mecanismo, a contar del 01 de enero de 2023, la diferencia entre la recaudación que hubiese correspondido a la aplicación del componente base del impuesto específico y la que efectivamente se produzca supere el equivalente en pesos a US\$1.500 millones, se hará converger el componente variable del impuesto específico a cero, en un plazo de hasta doce semanas. A diciembre del 2025, la aplicación del impuesto específico variable resultó en un recaudo neto positivo de US\$613 millones.

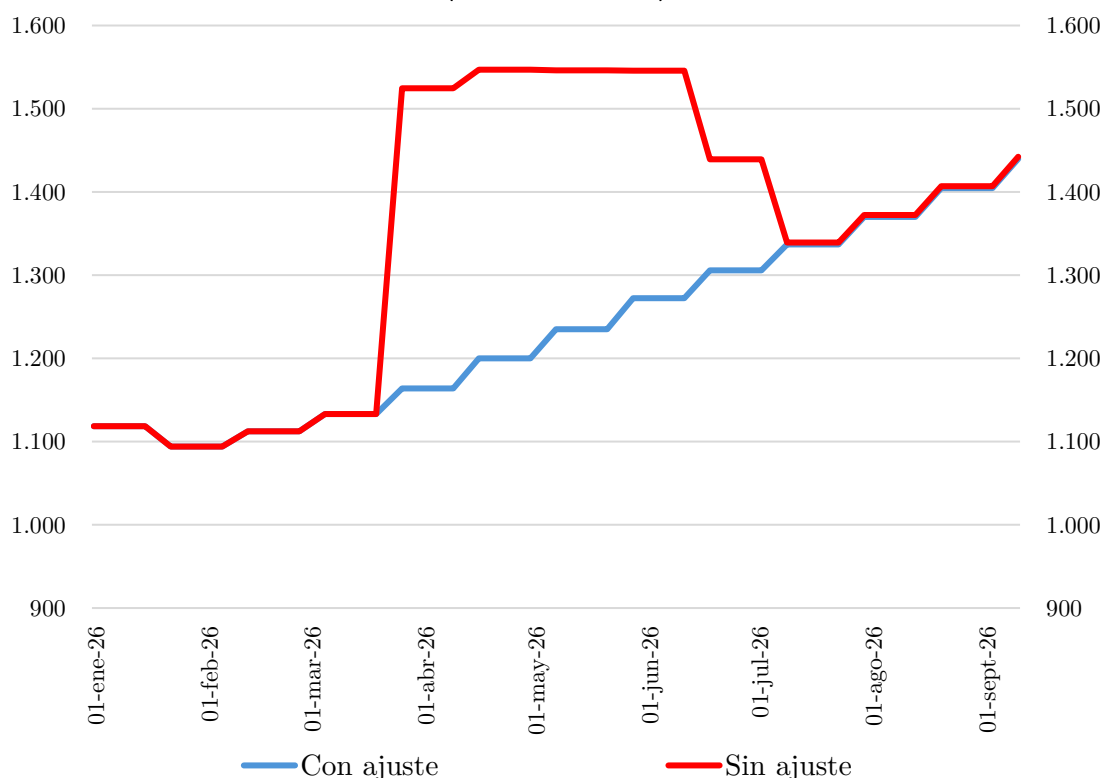
mayorista sería similar entre el escenario sin ajuste (escenario real con alza histórica del precio a fines de marzo) y el escenario con ajuste (escenario alternativo con cambios discretos cada tres semanas) (Figuras 4 y 5). Por lo tanto, ahora tendríamos un precio similar del precio mayorista, lo cual indica que era inevitable por ejemplo llegar a los niveles actuales del precio mayorista de la gasolina 93 y 97 de \$1.382,9 y \$1.442,1 por litro, respectivamente.

Figura 4
Precio Mayorista de la Gasolina 93
(Pesos por litro)



Fuente: Ministerio de Hacienda y cálculos propios OCEC-UDP

Figura 5
Precio Mayorista de la Gasolina 97
(Pesos por litro)



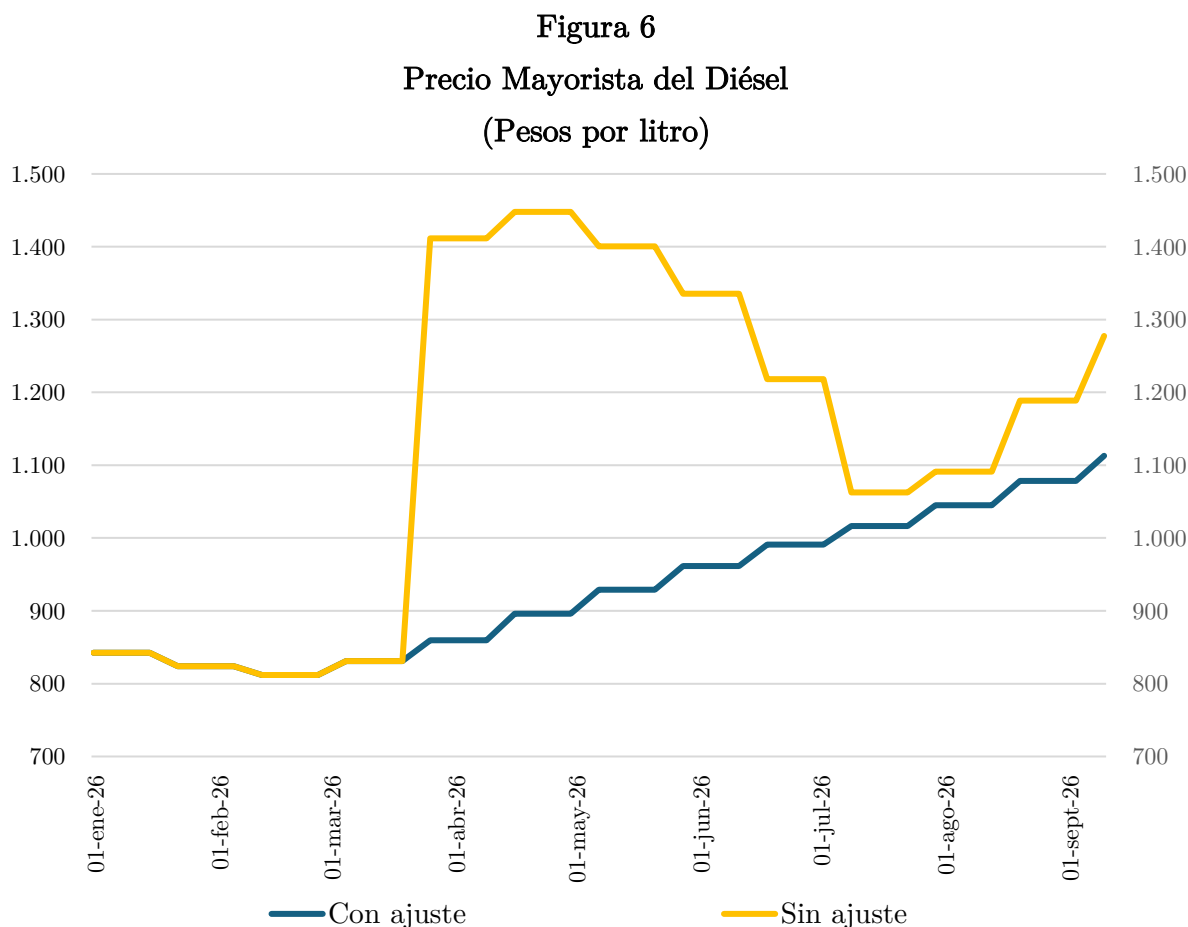
Fuente: Ministerio de Hacienda y cálculos propios OCEC-UDP

Por lo tanto, después del ajuste histórico del 26 de marzo, la mantención del precio mayorista entre abril y mediados de junio, para posteriores bajas abruptas hasta el 9 de julio para las gasolinas, el nivel del precio mayorista para las gasolinas sería similar al de un ajuste acotado cada tres semanas a partir del 9 de julio en adelante.

Por ende, durante 15 semanas (entre el 26 de marzo al 2 de julio), la ciudadanía enfrente niveles de precios más altos, con un precio promedio mayorista entre el 26 de marzo al 9 de julio de \$1.441,8 por litro para la gasolina 93. En contraste, en el escenario alterno el precio promedio mayorista en el mismo periodo hubiese sido de \$1.192 por litro, es decir una diferencia de \$249,8 por litro.

En el caso del diésel, en cambio la historia sería diferente, toda vez que el precio mayorista observado (escenario sin ajuste), tendría un nivel persistentemente mayor frente al escenario con ajuste (Figura 6). Para la semana del 10 de septiembre,

la diferencia del nivel del precio mayorista entre estos dos escenarios sería de \$165 por litro aproximadamente.



Fuente: Ministerio de Hacienda y cálculos propios OCEC-UDP

Estos resultados indican, que, si bien se han generado ahorros fiscales, al permitir un traspaso del alza del precio mayorista a fines de marzo y posteriormente cambios cada tres semanas superiores al umbral en el caso del diésel, y mantener durante dos meses el precio de la gasolina estable para después permitir caídas mas abruptas. El resultado final en el caso de la gasolina sería un precio mayorista similar desde principios del mes de julio. A diferencia en el diésel, donde aún para septiembre, el precio real observado se mantendría sobre el precio del escenario alterno (con ajuste).



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