

BRÚJULA MACROECONÓMICA Nº46

Análisis del mercado de combustibles
de consumo vehicular en el año 2026

Octubre 2026

Juan Ortiz

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA



Observatorio del Contexto Económico

Análisis del mercado de combustibles de consumo vehicular en el año 2026

Juan Ortiz¹

Resumen

- El precio promedio al consumidor final entre enero y fines de octubre de 2026 aumenta para las gasolinas 93 y 97 en 12,4% y 13% cada uno de ellos, respecto al mismo periodo del año 2025, alcanzado en promedio \$1.373 y \$1.462 por litro, respectivamente. En el caso diésel el aumento es mayor, con un alza de 28,6% anual.
- El MEPCO ha operado continuamente a lo largo del año 2026, donde el componente variable promedio semanal alcanza los -\$62,6 y -\$70,4 por litro para la gasolina 93 y 97, respectivamente. En el caso del diésel el valor promedio semanal es -\$81,9 por litro, entre enero y el 15 de octubre de este año, lo cual implica necesariamente que la operación del MEPCO este año, conlleva un costo fiscal.
- El precio base registra una alta volatilidad, en medio de una fuerte tendencia al alza en los últimos meses, asociado al aumento del precio del petróleo y la depreciación del tipo de cambio, sumado a los mayores costos de refinación del diésel. Como resultado, el precio base llega a los niveles más altos en la serie histórica, lo cual refleja la fuerte presión que tiene el mercado actualmente.
- El costo fiscal estimado del MEPCO entre enero y el 15 de octubre de 2026 asciende a USD 1.070 millones aproximadamente.
- Entre enero y febrero previo al conflicto de medio oriente, el MEPCO gatillo un componente variable positivo y por lo tanto se generó un ingreso fiscal cercano a USD 147,2 millones. Sin embargo, el cambio del escenario internacional desde marzo hacia adelante conlleva un costo fiscal acumulado de USD 1.217 millones. Por lo cual, los ingresos por USD 147,2 millones en los primeros meses y el costo posterior por USD 1.217 millones, da como resultado un costo fiscal acumulado de USD 1.070 millones, aproximadamente.
- El consumo agregado de gasolina y diésel entre enero y marzo de 2026 registro un alza anual de 6% y 3,3%, respectivamente, respecto al primer trimestre de 2025.
- Sin embargo, después del alza del precio de la gasolina y diésel a fines de marzo, el consumo se ha reducido especialmente en el caso de la gasolina, así entre abril y agosto, el consumo acumulado en este periodo ha caído 3,7% anual, respecto al mismo periodo de 2025, mientras que para el diésel la caída es de 2,8% en términos anuales.
- Por su parte, el recaudo del impuesto a los combustibles entre enero y agosto (última cifra publicada), asciende a \$1.657 miles de millones, monto inferior en un 8,3% respecto al mismo periodo del año anterior. Explicado no solo por un consumo virtualmente plano a lo largo del año, sino por la operación del MEPCO que reducen los ingresos de este tributo dado el componente variable negativo promedio, tal como se indicó anteriormente.

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

1. Introducción

El precio de los combustibles de consumo vehicular en el año 2026 registró el mayor incremento en su historia, con un aumento abrupto a fines de marzo de este año. En medio de una alta volatilidad del precio mayorista dado el shock de oferta que se ha dado en el mercado, producto de la guerra de medio oriente desde fines de febrero, mientras los acontecimientos en Europa del este, respecto a la guerra entre Ucrania y Rusia, también impactan el mercado de petróleo a nivel global.

En medio del repunte del precio del petróleo desde mediados de septiembre sobre los USD 100 el barril, también se presenta simultáneamente una depreciación del tipo de cambio nominal, el cual llega durante el mes de octubre al valor más alto observado durante el presente año. Esta combinación de alza del precio del petróleo, depreciación del tipo de cambio, sumado al aumento de los costos de refinación especialmente en el caso del diésel, conlleva una fuerte presión al alza del precio base² de la gasolina y el diésel, precio que durante octubre llegó a su máximo histórico. En este escenario el MEPCO ha permitido contener el alza del precio mayorista, en medio de una alta volatilidad inédita durante el presente año.

El costo fiscal estimado del MEPCO entre enero y el 15 de octubre, asciende a USD 1.070 millones aproximadamente, explicado primero por un periodo donde entre enero y febrero previo al conflicto de medio oriente, el MEPCO gatillo un componente variable positivo y por lo tanto se generó un ingreso fiscal cercano a USD 147,2 millones. Sin embargo, dado el cambio del escenario internacional desde marzo hacia adelante, se estima un costo fiscal acumulado de USD 1.217 millones.

El costo se ha incrementado significativamente desde fines de agosto, considerando que entre marzo a agosto el costo acumulado se estima en USD 530 millones; sin embargo, el fuerte incremento del precio base ha llevado a un alza persistente del componente variable negativo durante septiembre y octubre, lo cual genera un aumento persistente del costo fiscal.

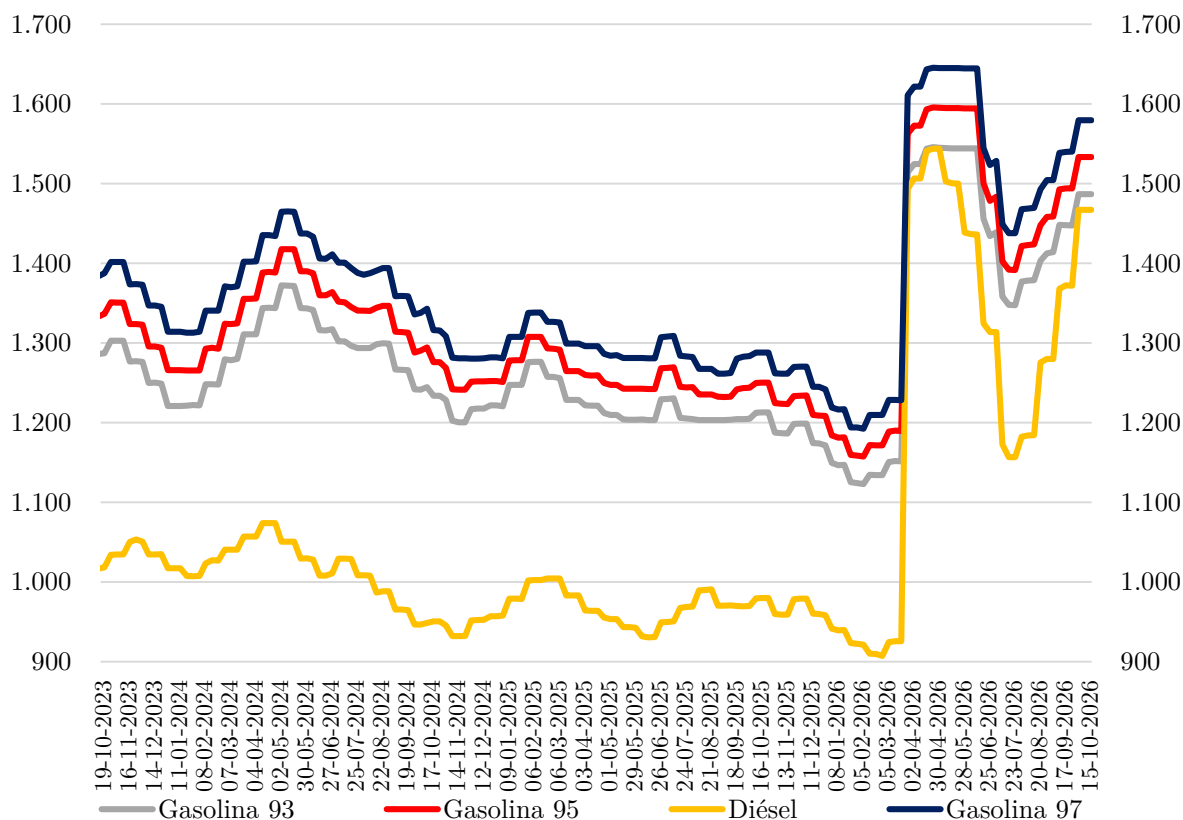
² El precio base es el precio mayorista sin componente variable. Es decir, incluye el precio FOB, los costos de internación, el IVA y el Impuesto Específico a los combustibles. Pero no incluye la operación de suavizamiento del MEPCO. Por lo cual, es un precio que está determinado por los fundamentales del precio, principalmente el precio del petróleo y el tipo de cambio nominal.

2. Precios de los combustibles de consumo vehicular

El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular en Chile durante el 2026 muestra un comportamiento atípico, dada el fuerte aumento histórico a fines del mes de marzo, y la subsiguiente volatilidad del precio en los meses siguientes, con una tendencia al alza en los últimos meses, después de la reducción de medianos de año tal como se observa en la Figura 1.

El precio promedio al consumidor final entre enero y fines de octubre de 2026 aumenta para las gasolinas 93 y 97 en 12,4% y 13% cada uno de ellos, respecto al mismo periodo del año 2025, alcanzado en promedio \$1.373 y \$1.462 por litro, respectivamente. En el caso diésel el aumento es mayor, con un alza de 28,6% anual.

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



* Para el mes de octubre de 2026, se estima el precio al consumidor final a partir de la variación del precio mayorista publicado en el informe semanal de precios de ENAP.

Fuente: Comisión Nacional de Energía (CNE) y cálculos propios del OCEC-UDP

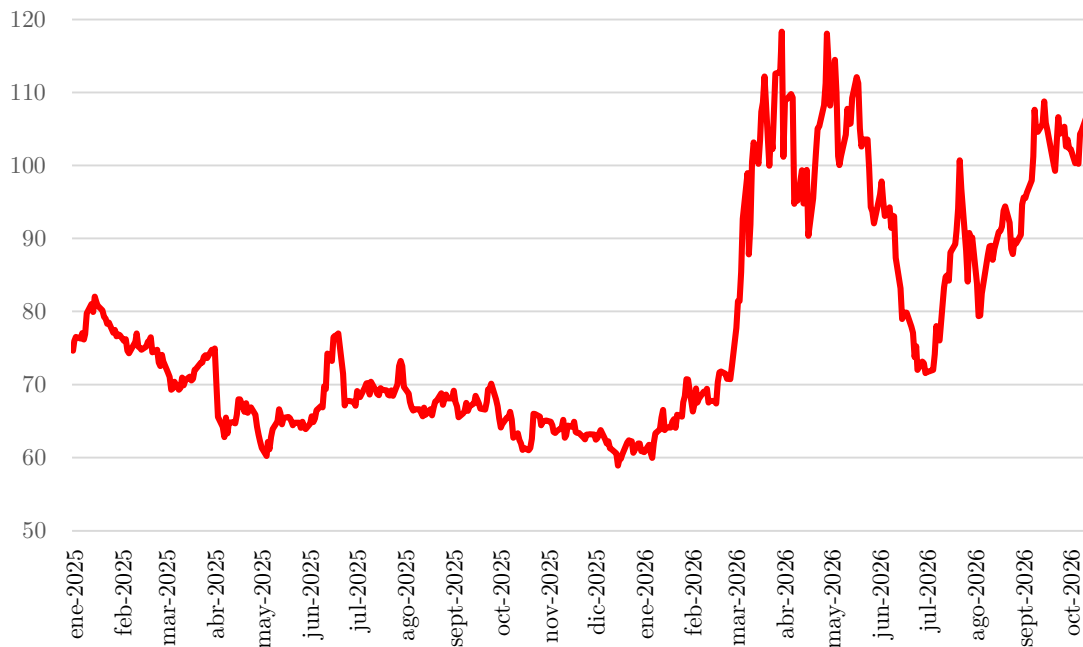
En 2026 por su parte, el tipo de cambio nominal promedio se aprecia respecto al 2025. Así el tipo de cambio nominal alcanza los \$910,2 por dólar entre enero y medianos de octubre, registrado una reducción de 4,9% respecto al mismo periodo del año 2025 (Figura 2). Mientras en el mismo periodo el precio del petróleo brent aumenta significativamente (Figura 3).

Figura 2
Tipo de cambio nominal
(Peso/USD)



Fuente: Banco Central de Chile.

Figura 3
Precio del petróleo Brent
(USD/barril)



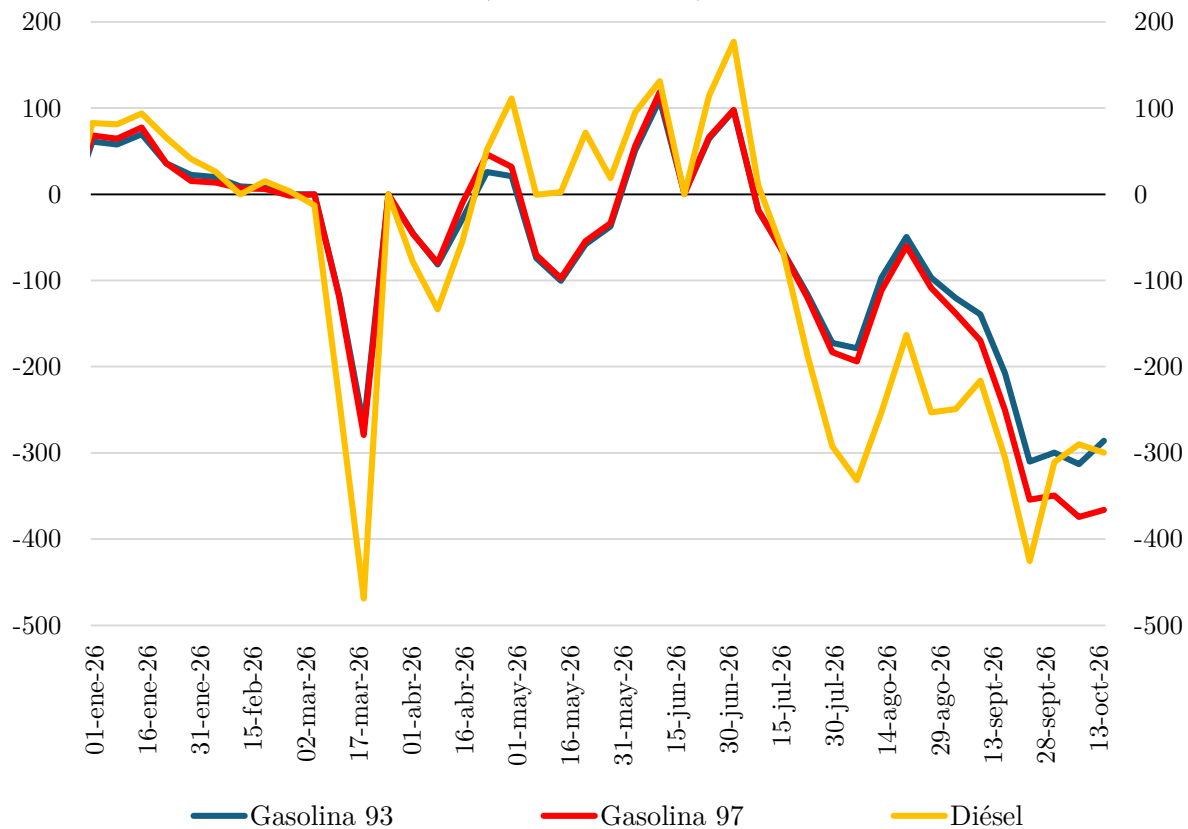
Fuente: Investing.

3. Operación del MEPCO en 2026

El MEPCO ha operado continuamente a lo largo del año 2026, principalmente a través de un componente variable negativo que ha permitido limitar el alza del precio mayorista cada tres semanas, así como un ajuste discrecional de parámetros del precio de referencia y paridad que ha permitido caídas o aumentos más abruptos del precio mayorista, en niveles superiores al umbral³ de cambio. Así durante 2026 el componente variable promedio semanal alcanza los -\$62,6 y -\$70,4 por litro para la gasolina 93 y 97, respectivamente. En el caso del diésel el valor promedio semanal es -\$81,9 por litro, entre enero y el 15 de octubre de este año, lo cual implica necesariamente que la operación del MEPCO este año, conlleva un costo fiscal (Figura 4).

³ El umbral se define como el 2,4% del promedio del precio base para las dos semanas previas al cambio del precio mayorista.

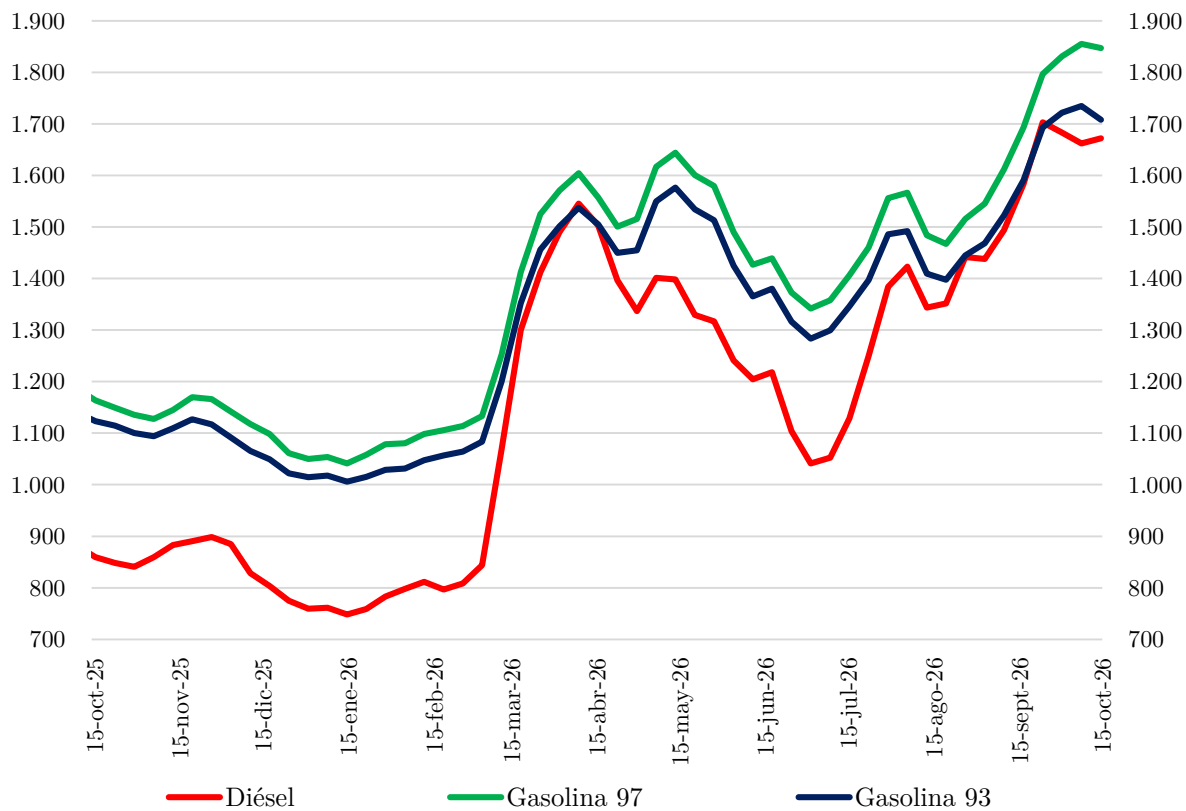
Figura 4
Componente Variable del Impuesto Específico final
(Pesos por litro)



Fuente: Diario Oficial

En tanto, el precio base registra una alta volatilidad, en medio de una fuerte tendencia al alza en los últimos meses asociado al aumento del precio del petróleo y la depreciación del tipo de cambio, sumado a los mayores costos de refinación del diésel. Como resultado el precio base llega a los niveles más altos en la serie histórica, lo cual refleja la fuerte presión que tiene el mercado actualmente (Figura 5).

Figura 5
Precio Base
(Pesos por litro)



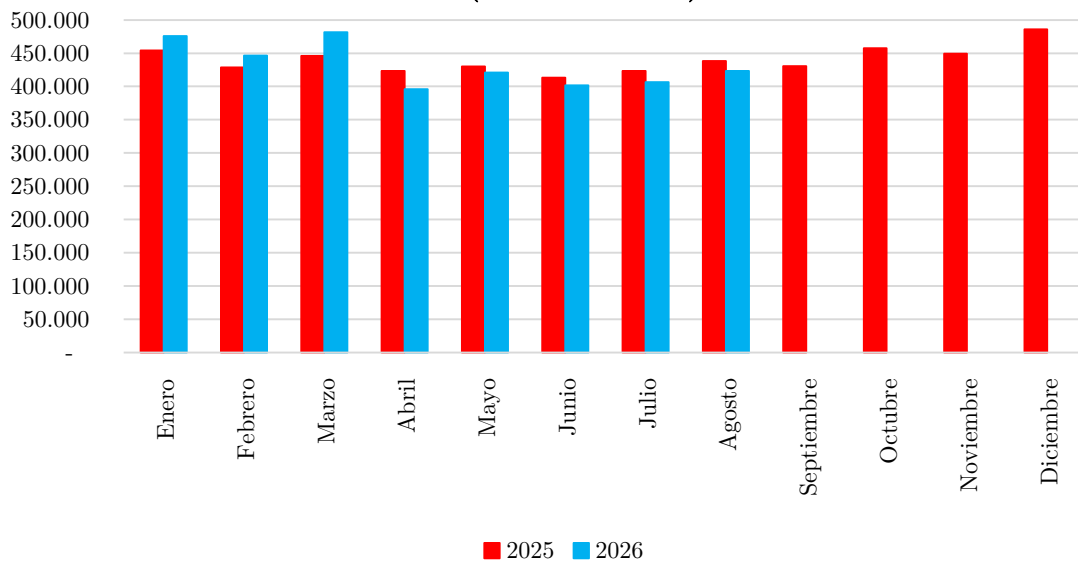
Fuente: Ministerio de Hacienda

4. Consumo

Para evaluar el costo fiscal de operación del MEPCO es necesario analizar la dinámica de consumo a lo largo del año. Para este fin se observa un comportamiento particular del consumo de la gasolina y el diésel, así entre enero y marzo el consumo agregado de gasolina y diésel registraron un alza anual de 6% y 3,3%, respectivamente, respecto al primer trimestre de 2025.

Sin embargo, después del alza del precio de la gasolina y diésel a fines de marzo, el consumo se ha reducido especialmente en el caso de la gasolina, así entre abril y agosto, el consumo acumulado en este periodo ha caído 3,7% anual, respecto al mismo periodo de 2025, mientras que para el diésel la caída es de 2,8% en términos anuales (Figuras 6 y 7). La caída del consumo es menos proporcional que el alza del precio, lo cual demuestra como este tipo de bienes son inelásticos, es decir que el consumo registra una acotada sensibilidad a cambios en el precio final.

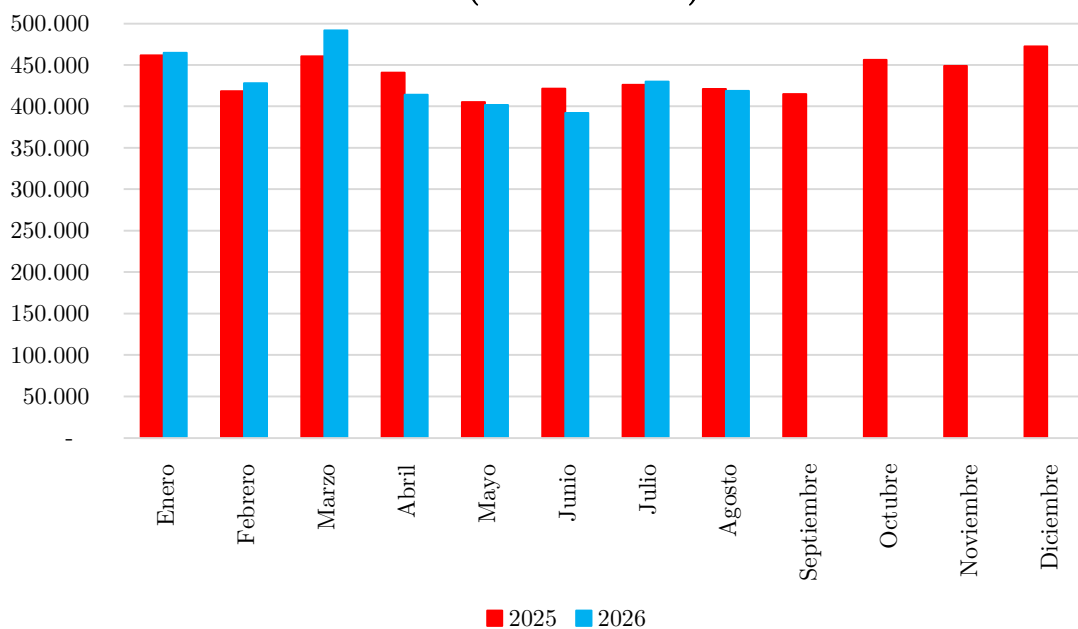
Figura 6
Ventas de gasolina*
(metros cúbicos)



* Incluye las ventas de la gasolina 93, 95 y 97.

Fuente: Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)

Figura 7
Ventas de diésel
(metros cúbicos)

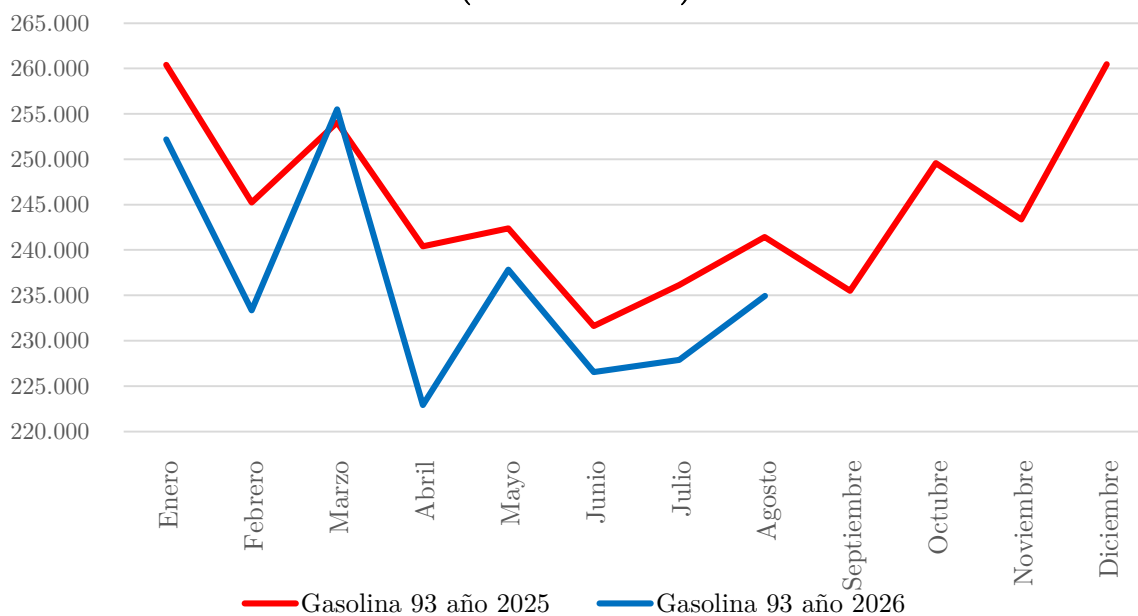


Fuente: Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)

A lo largo del año (enero – agosto) este resultado lleva a que el consumo acumulado de gasolina se mantenga virtualmente plano con un alza marginal de 0,1% anual respecto al mismo periodo de 2025, para el diésel el aumento es de solo 0,4% anual.

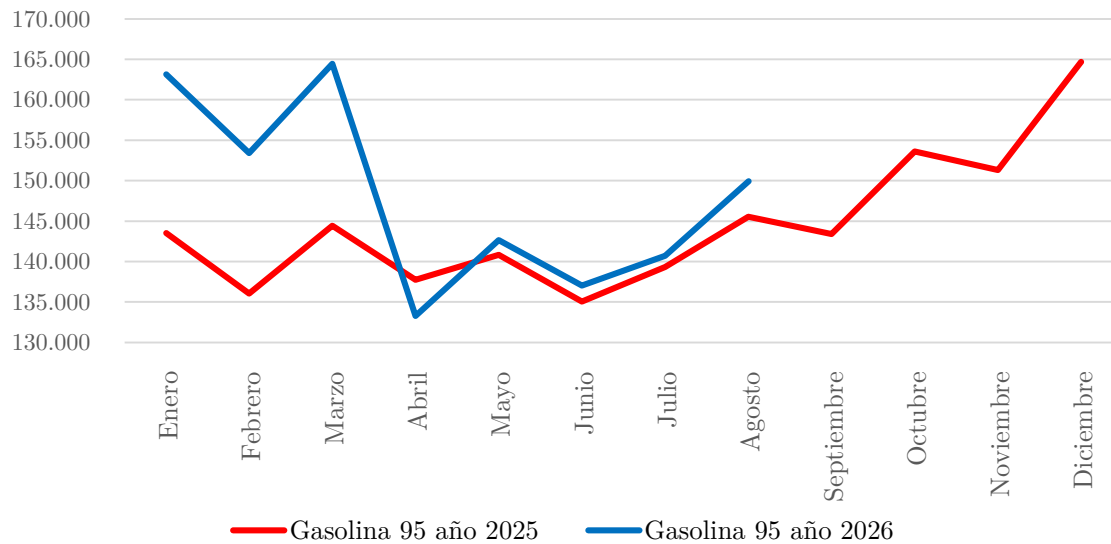
En el caso de la gasolina 93, el nivel de ventas se ha mantenido en un nivel persistentemente menor a lo largo del 2026, respecto al 2025. Mientras que para la gasolina 95 el alto consumo en los primeros meses del año se redujo ostensiblemente desde el mes de abril manteniéndose relativamente similar respecto al año previo, en los meses siguientes (Figuras 8 y 9).

Figura 8
Ventas de gasolina 93
(metros cúbicos)



Fuente: Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)

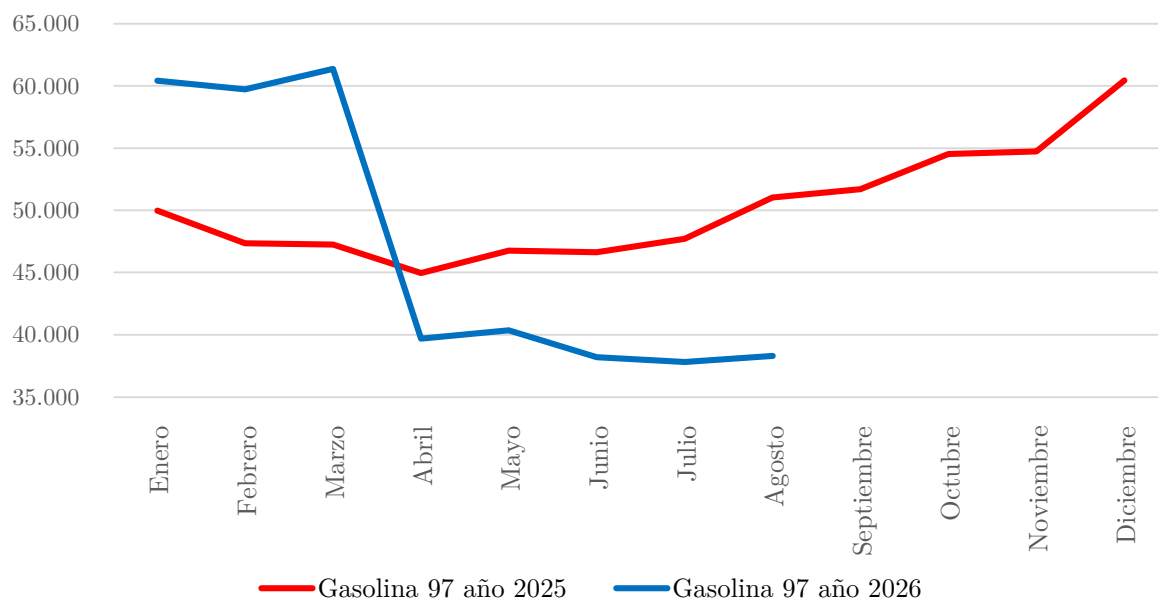
Figura 9
Ventas de gasolina 95
(metros cúbicos)



Fuente: Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)

El nivel de consumo de la gasolina 97, cae después de marzo y se mantiene persistentemente por debajo de lo registrado en 2025 (Figura 10).

Figura 10
Ventas de gasolina 97
(metros cúbicos)

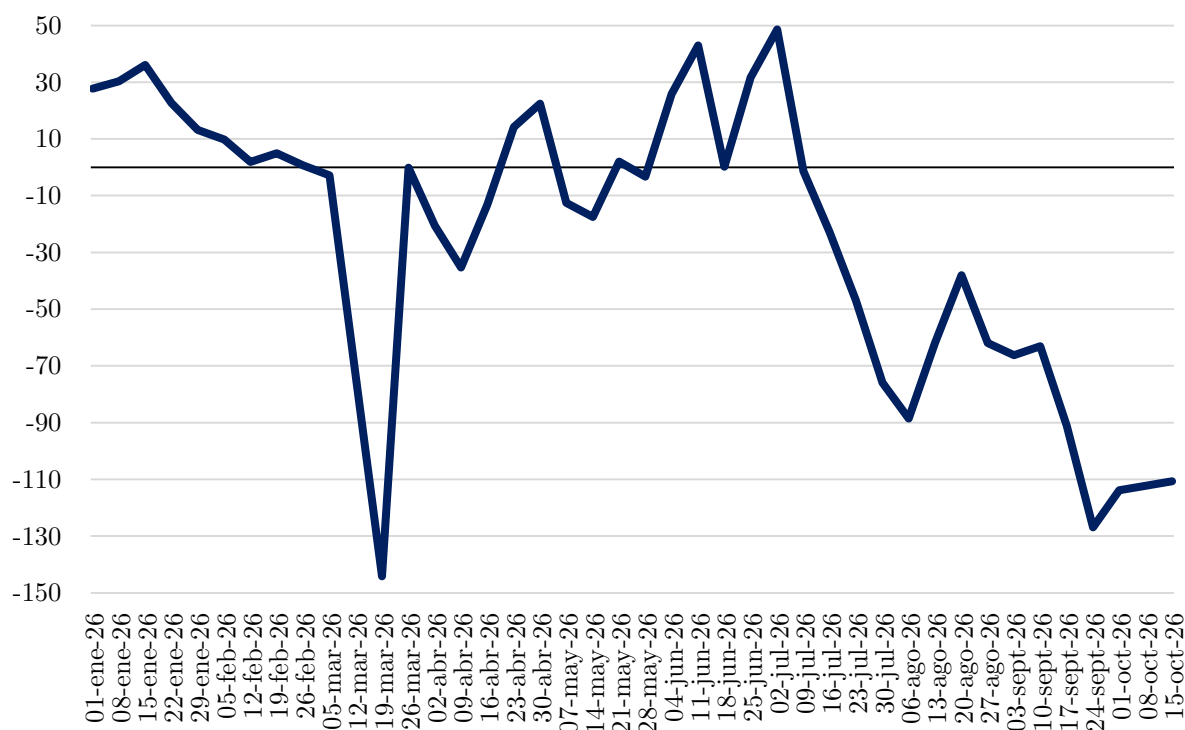


Fuente: Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)

5. Costo Fiscal del MEPCO e ingresos tributarios del impuesto a los combustibles

El costo fiscal estimado⁴ del MEPCO entre enero y el 15 de octubre de 2026 asciende a USD 1.070 millones aproximadamente, explicado en: i) un periodo donde entre enero y febrero previo al conflicto de medio oriente el MEPCO gatillo un componente variable positivo y por lo tanto se generó un ingreso fiscal cercano a USD 147,2 millones, ii) dado el cambio del escenario internacional desde marzo hacia adelante, se estima un costo fiscal acumulado de USD 1.217 millones, el cual se ha incrementado significativamente desde fines de agosto cuando el valor proyectado entre marzo a agosto era de USD 530 millones. Por lo tanto, en resumen, dos primeros meses con un efecto fiscal positivo de USD 147,2 millones más el resto del año hasta mediados de octubre, se genera un costo fiscal de USD 1.217 millones, lleva que el valor acumulado enero al 15 de octubre se proyecte en torno a los USD 1.070 millones (Figura 11).

Figura 11
Ingresos (+) y Costo (-) fiscal del MEPCO en 2026
Millones de dólares

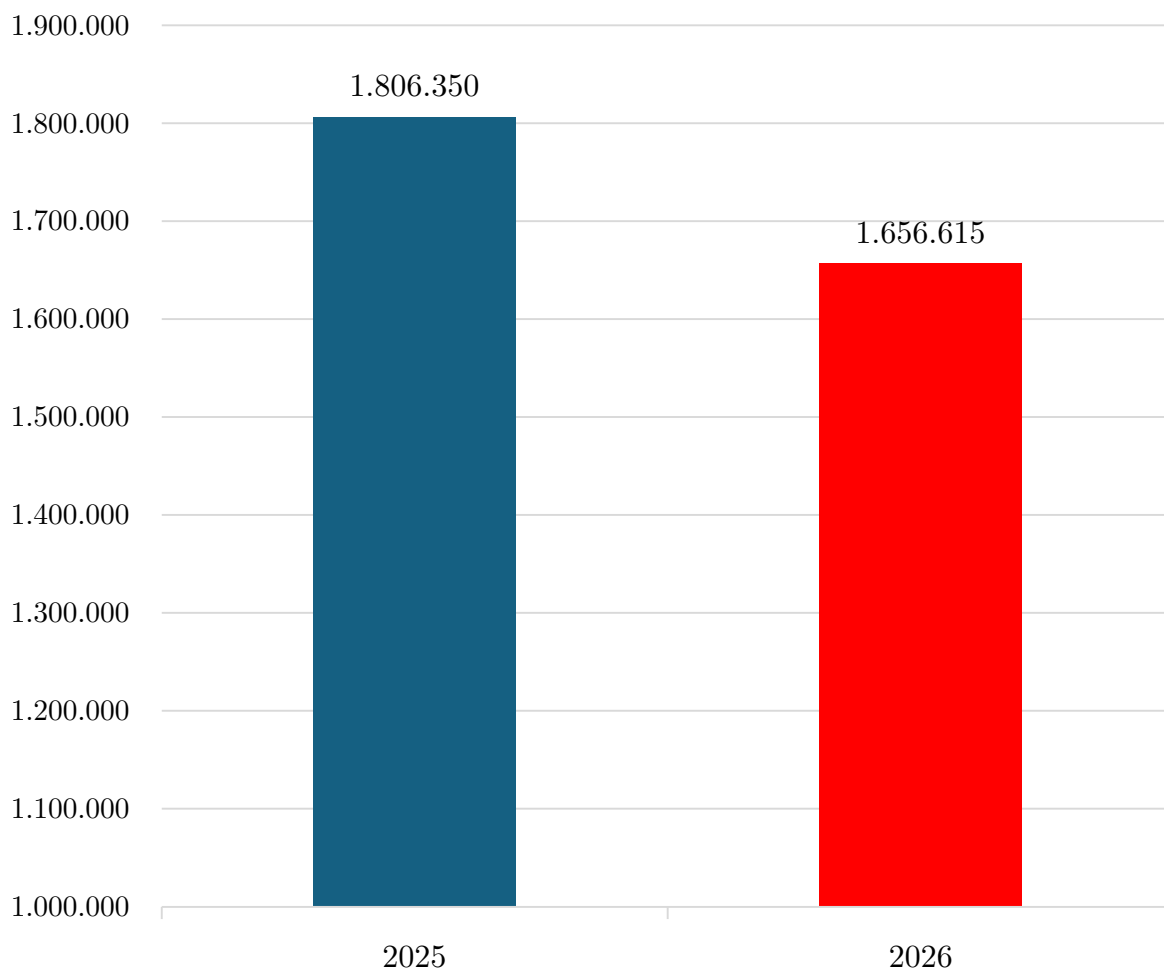


Fuente: Cálculos propios del OCEC-UDP

⁴ El consumo de la gasolina y diésel para los meses de septiembre y octubre es estimado.

Por su parte, el recaudo del impuesto a los combustibles entre enero y agosto (última cifra publicada), asciende a \$1.657 miles de millones, monto inferior en un 8,3% respecto al mismo periodo del año anterior (Figura 12). Explicado no solo por un consumo virtualmente plano, sino por la operación del MEPCO que reducen los ingresos de este tributo dado el componente variable negativo promedio, tal como se indicó anteriormente.

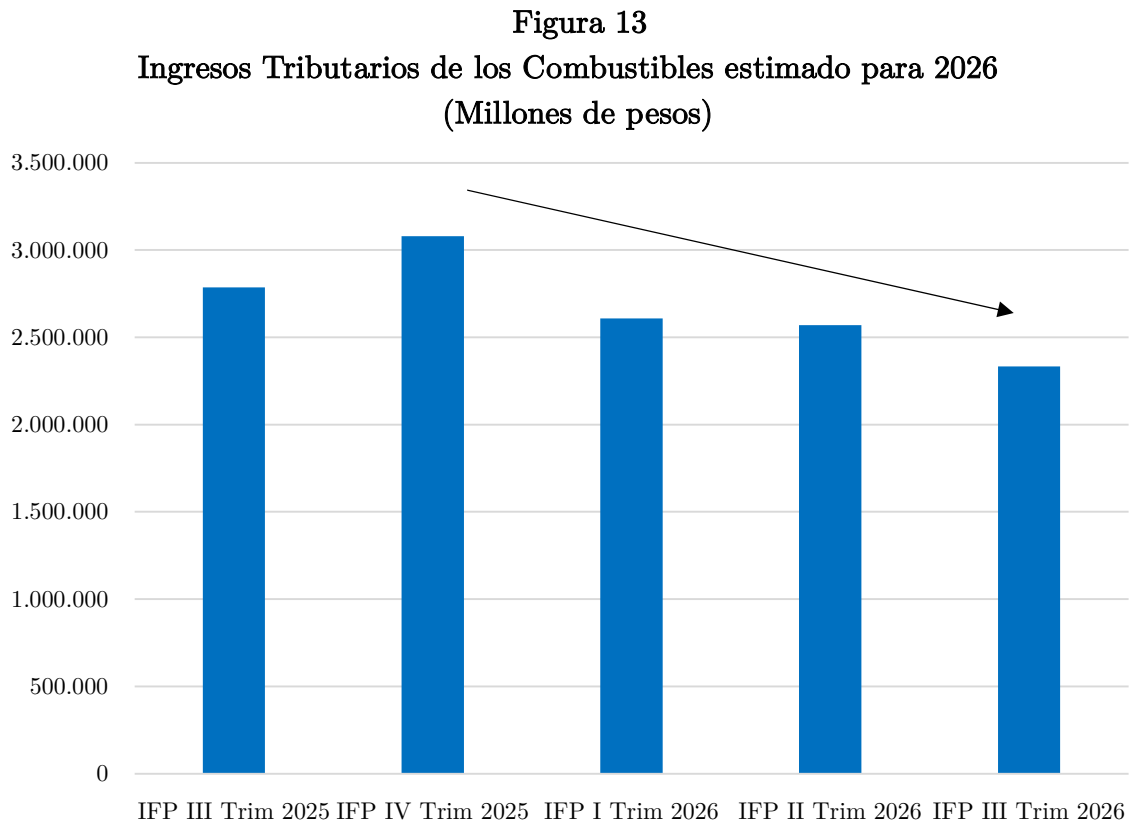
Figura 12
Ingresos Tributarios de los Combustibles al mes de agosto de cada año
(Millones de pesos)



Fuente: Banco Central de Chile

Esta dinámica también se observa en los Informes de Finanzas Públicas, los cuales muestran un ajuste a la baja en las proyecciones de recaudo para el año 2026

(Figura 13). El último Informe de Finanzas Públicas del tercer trimestre de 2026, estima un recaudo de \$2.333 miles de millones, menor en 19% en términos nominales, respecto a los ingresos del impuesto a los combustibles de \$2.882 miles de millones en 2025.



Fuente: Informes de Finanzas Públicas de la DIPRES

Referencias

Banco Central de Chile. Base de Datos Estadísticos.

Comisión Nacional de Energía. Base de Datos.

Ministerio de Hacienda.

Informes de Finanzas Públicas

Superintendencia de Electricidad y Combustibles



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