

MARÍA PAZ NAUDON V.

“Sería ideal que los combustibles bajaran”, dice Pablo Manríquez (45), emprendedor de Huevos Batuco, mientras llena el estanque de su vehículo. Para Kíner Pérez (25), colombiano que trabaja en *delivery*, el problema “cada vez se hace más difícil para mi trabajo, porque el precio no se mantiene estable. Tengo que cargar una moto, le echo 20 o 25 lucas para trabajar nada más tres días”.

Otros consumidores no entienden cómo, por un lado, se habla de que el precio internacional del petróleo ha venido bajando por una situación de sobreoferta de la materia prima y, por el otro, en Chile prácticamente “no se nota” ese descenso en los precios de las gasolinas a consumidor final.

Y justo ahora, cuando los mercados están expectantes sobre el desenlace del “bloqueo petrolero” de Estados Unidos a Venezuela, Enap acaba de informar que la bencina mantendrá sus valores de la semana pasada. ¿Cómo se explica esa brecha entre el comportamiento de los valores del petróleo y los productos finales, como la gasolina?

La respuesta es múltiple. Primero, el crudo tiene distintas denominaciones, Brent (referencia para los valores del petróleo en Chile, que corresponde a los valores del crudo que se extrae del mar del Norte) o WTI (referencia de precios del crudo extraído de estados productores de EE.UU.), dependiendo de dónde se transen los valores asociados a esa materia prima.

También son preponderantes el dólar y los costos de refinación del insumo, el mecanismo estabilizador de precios del combustible que opera en nuestro mercado y el peso que tiene en el valor del combustible el Impuesto Específico a los Combustibles (IEC), que se aplica a las gasolinas y el diésel.

“Ojalá lograran nivelar el impuesto específico, sobre todo para nosotros, las pymes, a quienes nos cuesta bastante salir adelante todos los días”, dice Pablo Manríquez.

Mientras el valor de la bencina ha disminuido solo un 5% durante 2025, el petróleo Brent ha caído 14,5% en igual período en los mercados internaciona-

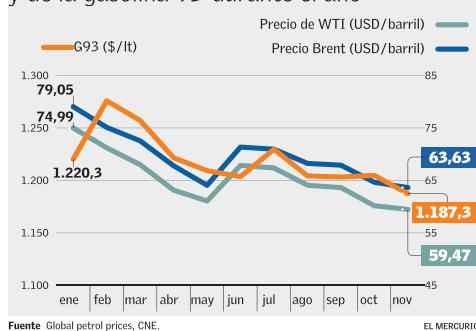
Mientras el crudo retrocedió alrededor de 15%, la bencina solo disminuyó 5% este año:

¿Por qué no se refleja la caída del precio del petróleo en el valor de la bencina?

● Margen de refinación, volatilidad del tipo de cambio, efectos del mecanismo de estabilización y la carga tributaria frenan fuertes bajas o alzas de las gasolinas.



Evolución del precio del petróleo WTI/Brent y de la gasolina 93 durante el año



Expectativas de precios 2026-2027

La proyección del último Informe de Política Monetaria (IPoM) del Banco Central es que el precio promedio del Brent y el WTI deberá bajar en 2026, por perspectivas de mayor oferta, desde US\$ 64 a US\$ 62 el barril. Pero esa caída no se reflejará necesariamente en el precio de la gasolina, ya que dependerá de lo que ocurra en los mercados mundiales de refinación y de la evolución del tipo de cambio.

Según informa Global Petrol Prices el precio del petróleo Brent y WTI tendrá una tendencia a la baja entre el 2025 y 2026 y al año siguiente recuperará valor cerrando el ciclo en US\$ 62 y US\$ 58, respectivamente.

les.

Según Enap, esta semana el precio por litro de gasolina de 93 y 97 octanos, del diésel y del GLP (gas licuado de petróleo) de uso vehicular se mantendrá sin variaciones a la semana anterior. El valor de la bencina de 93 fluctúa entre \$1.278 y \$1.562 por litro, dependiendo de la región y la estación de servicio. Solamente bajaría el precio del kerosene en \$22, según el informe semanal que comunica la Enap.

1 El precio de origen

Este año el precio del petróleo ha caído cerca de 14,5%. El precio promedio en diciembre de 2024 para el crudo Brent fue de US\$ 74 el barril. En tanto, el promedio del Brent se ha movido en torno a US\$ 63 el barril durante lo que va de este mes.

2 Margen de refinación

El margen de refinación o crack spread es otro

componente relevante en la tarifa de las bencinas. Corresponde a la diferencia entre el precio del crudo y el de los productos refinados, como la gasolina. Este margen ha permanecido relativamente alto durante este año, debido a que Ucrania ha destruido parte de la capacidad de refinación rusa, impactando la oferta mundial de este proceso.

Chile es un consumidor pequeño a escala global. Tampoco es productor y, por lo tanto, es un tomador de precios que no tiene influencia para influir en los valores internacionales. “Chile evidentemente no tiene ninguna capacidad de injerencia en relación con el mercado del petróleo. Por lo tanto, Chile como país acepta el precio del petróleo en el mercado internacional”, indica Juan Ortiz, economista senior del Observatorio del Contexto Económico (Oceca-UDP).

A lo anterior se suma el costo

de transporte e internación. Los demás componentes del precio son internos y pueden representar más de la mitad del valor que pagan los consumidores por la gasolina.

3 El tipo de cambio

“La gasolina en Chile se ve impactada por el movimiento de dos variables: combustible internacional, compuesto de petróleo Brent más margen de refinación, y el tipo de cambio. En el último mes se ha observado que el precio del combustible internacional ha bajado un 8% y el tipo de cambio se ha apreciado hasta \$912 por dólar. En este contexto, la gasolina debería volver a bajar \$26 a comienzos de enero”, señala el economista Jorge Herrmann, de Hermann Consultores.

Si el peso chileno se aprecia, esa caída abaratará para los bolsilleros locales el valor de la bencina en moneda nacional, aunque su valor en dólares no haya variado. Si el dólar sube, pasa lo contrario. Aun así, el traspaso no es automático ni idéntico, porque existen otros insumos en esta ecuación, como el Mepco.

“En el fondo, lo que se observa es que cuando hay una apreciación de la moneda, del peso chileno, esto no es inmediato, pero tiende a verse más en el corto plazo. Todas las cosas o productos importados tienden a abaratarse”, dice Felipe Berger, académico UAI.

4 Mecanismos de estabilización del precio

El Mepco (Mecanismo de Estabilización de Precios de Combustibles) permite suavizar las variaciones del precio mayorista de las gasolinas y se ajusta cada tres semanas. Para lograrlo, el mecanismo opera modificando el impuesto específico a los combustibles, aumentándolo o disminuyéndolo, según sea necesario para reducir la variabilidad del precio.

“Yo sería más de la idea de que el Mepco debería estar operando cada semana como antiguamente operó y no cada tres semanas”, señala Ortiz.

Este mecanismo funcionó como un subsidio para los chilenos cuando comenzó la guerra entre Ucrania y Rusia en 2022 y el precio del petróleo subió de forma significativa. Mientras

muchos países se vieron obligados a asumir un costo fiscal alto para contener el alza, en Chile este esquema permitió entregar un apoyo importante para evitar que el valor de la bencina se disparara. Hoy el precio sin Mepco sería alrededor de \$30 menos. Es decir, que está actuando como un impuesto extra, para compensar los períodos en que ha evitado que el precio de la gasolina suba.

5 Márgenes e impuestos

El margen de comercialización, el IVA y el impuesto especial son tres elementos adicionales que representan una parte significativa del precio que se paga en la bomba de bencina. El impuesto específico al combustible tiene dos componentes, uno fijo (6 UTM por metro cúbico, equivalente a cerca de \$580 por litro) y el Mepco, que es variable. A este se suma el IVA.