



¿Por qué la bencina en Chile cuesta más cara de lo que debería? las dos preguntas que todos nos hacemos y que nadie responde como esperamos

Si alguna vez has llenado el estanque del auto y sentido que el precio no se parece al valor internacional del petróleo, no estás solo. En marzo de 2026, un short de Radio Bío Bío titulado “¿Dónde compramos? ¿cuál es el real costo? Las dudas por precios del petróleo” reunió más de 660 mil visualizaciones en pocos días. La razón fue simple: las bencinas y el diésel subieron de forma histórica, y los consumidores volvieron a preguntarse qué hay detrás del número que aparece en los carteles de las estaciones de servicio.

Este artículo busca responder esas dos preguntas con un lenguaje claro, sin fórmulas complicadas, y con datos respaldados por fuentes oficiales y especializadas. Porque entender el precio de los combustibles no es solo cosa de economistas: es parte de entender cuánto nos cuesta mover el país.

¿Dónde compramos? El mapa escondido de los precios

La primera pregunta parece sencilla: elegimos la bencinera que nos queda cerca o la que tiene el cartel con el número más bajo. Pero en Chile, el lugar donde compramos influye directamente en lo que pagamos, porque no existe un precio único fijado por el Estado.

“ENAP no fija ni regula los precios de los combustibles en el mercado chileno, solo comercializa con las distribuidoras”, explica la propia Empresa Nacional del Petróleo en sus informes públicos (ENAP, 2026). Esto significa que Copec, Shell, Petrobras, Terpel y otras marcas deciden libremente sus tarifas, generando diferencias que pueden superar los \$100 por litro entre comunas vecinas.

Entonces, ¿dónde compramos? Compramos en un mercado donde cada empresa pone su propio precio, y la única forma de pagar menos es comparar antes de llegar a la bomba. Como resume un análisis económico de Fintualist (2026): “No hay un precio regulado, sino una cancha donde compiten las distribuidoras, con distintos márgenes y estrategias”.

¿Cuál es el real costo? Los cuatro ladrillos del precio final

La segunda pregunta es más profunda. Para entender el “costo real” debemos dejar de pensar en el petróleo como único responsable. El precio final en Chile está formado por cuatro componentes clave:

El precio internacional (PPI): es el valor del combustible en los mercados de referencia, más el flete marítimo hasta Chile. Es la base, y varía según conflictos geopolíticos, producción de la OPEP y demanda global.

Los impuestos fijos: aquí se suma el Impuesto Específico a los Combustibles (IEC) y el IVA (19%). Juntos, representan cerca del 40% del precio final (Pelayo, 2026). Es decir, casi la mitad de lo que pagamos son impuestos que se mantienen aunque el crudo baje.

El MEPCO: es un mecanismo técnico que ajusta el IEC para evitar que los precios suban o bajen de golpe. Funciona como un “colchón”: cuando el petróleo se dispara, el MEPCO reduce el impuesto para amortiguar el alza; cuando baja, lo aumenta para recuperar lo gastado. “El MEPCO no es un subsidio, sino un estabilizador que suaviza la volatilidad, pero con un alto costo fiscal cuando las alzas se prolongan” (La Tercera, 2026).

El margen de comercialización: es la ganancia que suman las distribuidoras y las estaciones de servicio. En un mercado de libre competencia, este margen varía según la ubicación, la estrategia comercial y el poder de negociación de cada empresa.

El caso de marzo 2026: cuando el mecanismo dejó de amortiguar

Lo que hizo estallar las dudas fue una decisión concreta. En marzo de 2026, el gobierno modificó los parámetros del MEPCO, ampliando la ventana de cálculo del precio internacional de 2 a 4 semanas. En términos simples, esto impidió que se activara la ayuda que normalmente frena las alzas bruscas.

El resultado fue contundente. ENAP informó que desde el 26 de marzo de 2026 los precios subían hasta \$580,3 por litro en el diésel y más de \$390 en las bencinas de alto octanaje (ENAP, 2026). “Fue el ajuste más grande en años, y dejó al descubierto que el MEPCO no es gratis: cuando se usa mucho, genera un déficit fiscal que alguien debe pagar” (Meganoticias, 2026).

En otras palabras, el “costo real” no es solo el que pagamos en la bomba, sino también el que el Estado decide transferir o no a nuestras economías

Héctor Moris Beltrán. Trabajador social, con apoyo IA

familiares. Como señaló el diario Estrategia (Pelayo, 2026), “la decisión de sincerar el precio fue una apuesta por la sostenibilidad fiscal, pero con un alto costo social inmediato”.

El short de Radio Bío Bío tocó dos preguntas que son el reflejo de una frustración ciudadana comprensible. ¿Dónde compramos? En un mercado donde el precio lo ponen las empresas, no el gobierno. ¿Cuál es el real costo? Un rompecabezas de cuatro piezas: precio internacional, impuestos, un mecanismo estabilizador que no es mágico, y los márgenes comerciales.

Lo más importante es entender que no existe un “precio justo” único, sino una estructura que combina factores externos (como guerras o acuerdos petroleros) con decisiones internas (cómo se ajusta el MEPCO, cuánto se cobra de impuestos). Para el consumidor común, esto significa que informarse y comparar sigue siendo la herramienta más poderosa.

Al final, la gran lección de marzo de 2026 es que los precios de los combustibles no son solo un tema de oferta y demanda internacional, sino también de diseño de política pública. Como concluye el equipo de Fintualist (2026), “el desafío es lograr un equilibrio entre estabilizar los bolsillos de las familias y no hipotecar las finanzas del Estado”.