LITORALPRESS

Fecha: 29-03-2026
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera - Pulso
Tipo: Noticia general
Título: El mercado de los combustibles: cómo opera, quiénes participan y cuánto ganan

Pág. : 8
Cm2: 742,3
VPE: $ 7.385.444

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

El mercado de los combustibles: cómo opera, quiénes participan y cuánto ganan

La histórica alza de las gasolinas y el diésel de esta semana es el punto final de una cadena de acontecimientos y actores que determinan lo que un automovilista paga finalmente en la gasolinera. La industria del petróleo y sus derivados es una compleja maraña que en el caso chileno tiene como protagonista principal a la estatal Enap y como secundarios, a los tres mayores distribuidores. Pero hay muchos interesados más que aquí interactúan.

IGNACIO BADAL

Enojos, reclamos, protestas. La histórica alza en los precios de los combustibles provocó el primer encontrón del nuevo gobierno con parte de la ciudadanía a menos de dos semanas de asumir. De lado y lado político se repartieron culpas, mientras las gasolineras se aglomeraban de automovilistas que trataban de contrarrestar en algo la subida llenando sus estanques en las últimas horas del precio antiguo.

Ese momento del bombero cargando con el pitón de gasolina es, eso sí, el punto final de una cadena enorme de acontecimientos que no sólo permiten contar con ese combustible disponible, sino también entender por qué se cobran los precios que se cobran a cada vehículo. Y no sólo responsabilizar a una lejana guerra de aquello.

Porque el mercado global de los combustibles está lleno de detalles y complejidades, pues allí operan miles de actores que, muchas veces, en estos escenarios de conflicto, pueden ganar...o perder. Y Chile, un país que importa el 99,8% del petróleo crudo que requiere, es completamente dependiente de cómo interactúan esos actores.

De dónde viene y cómo se compra

Actualmente, el crudo que llega a Chile proviene de tres proveedores: Argentina, Brasil y Ecuador, con cerca de un tercio cada uno, aunque fluctúa todos los meses. Sin embargo, en algún momento podría venir desde otro lugar. Todo va a depender de quien combine la fórmula más atractiva: calidad y precio.

Dado que América cuenta con suficiente petróleo para abastecerse a sí misma e incluso exportar a otros continentes, es poco probable que Chile le compre crudo a países más lejanos, salvo que apareciera una oportunidad.

Pese a existir libertad de importación, el único comprador de petróleo crudo en Chile es la estatal Enap, porque es la única que cuenta con refinerías, las plantas de Concón y Biobío, que convierten el crudo en diésel, gasolinas, parafinas y gas licuado.

Los contratos de compra de Enap se cierran con dos a tres meses de anticipación y sus planificaciones son de 90 días, de manera de asegurar de abastecimiento.

El crudo llega a Chile desde Argentina por el Oleoducto Transandino, que conecta el corazón del enorme yacimiento Vaca Muerta en Neuquén con la refinería penquista en Hualpén, y se le compra a la estatal trasandina YPF, a la malaya Petronas, la noruega Equinor, la argentina Vista y la británica Shell.

El de Brasil, lo vende Petrobras y viene por barco, cruza el Estrecho de Magallanes y llega a Quintero. El de Ecuador es de la estatal Petroecuador y arriba también en buque por el océano Pacífico al mismo terminal portuario. En caso de requerirlo, se puede enviar a Biobío.

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO CRUDO DESDE LOS '90

Precio referencia WTI en US$

FUENTE: nergy Information Administration (EIA) de EE.UU. LA TERCERA

El precio al que se compra el crudo se establece con el vendedor a partir de un valor de referencia. Hay dos grandes precios benchmark en el mundo petrolero: el Brent -crudo producido en el Mar del Norte- y el WTI -West Texas Intermediate, producido en Texas-.

En estos casos, el vendedor suele ofrecer su barril de crudo a un precio que puede ser Brent o WTI más o menos x dólares. Entonces, por ejemplo, en casos hipotéticos, Petrobras podría cobrarle a Enap un precio de WTI más 2 dólares por barril, o YPF un valor de Brent menos 0,5 dólares por barril.

Todo se juega en oferta y demanda y cada semana los traders de Enap deben buscar cuál es la mejor opción de compra.

Más aún en momentos en que el crudo exhibe un precio de referencia WTI, el que toma en cuenta Chile, que el viernes tocó los US$100, tras una escalada que partió el 28 de febrero cuando Estados Unidos atacó a Irán y cotizaba en US$65,1. Sin embargo, este no es su precio récord, que ocurrió el 3 de julio de 2008, cuando alcanzó a US$145,31. Y equivale en velocidad a la subida de más de 30 dólares que también sufrió en marzo de 2022, desde US$91 hasta US$124, tras la invasión rusa a Ucrania.

Pero en estas crisis surgen oportunidades.

Un conocedor del mercado explica una coyuntura que se aprovechó hace poco: el petróleo de Ecuador bajó de precio, pese al alza por la guerra en Irán, debido a que tenían un gran contrato de venta con China, pero el gigante asiático decidió no comprar más, porque venía stockeándose desde hace un año, con 80 millones de barriles, y cerró sus exportaciones de productos refinados para destinarlas solo a su abastecimiento local. De este modo, dejaron a Ecuador sin su gran comprador, lo que aprovechó Chile para abastecerse a un menor precio.

La refinación y lo que cobra Enap

Luego de su refinación, estos combustibles son enviados por Enap mediante oleoductos a los centros de consumo. Un caño va desde Concón hasta Maipú y pertenece a Sonacol, una sociedad entre Copec (controlado por el grupo chileno Angelini), con un 40,8%; Infra Inversiones (del fondo de inversión Southern Cross), con un 22,2%; Invexans (Enex, propiedad del grupo chileno Luksic), con un 14,94%; Abastible (también del grupo Angelini), con un 12%, y Enap, con 10%.

Otro ducto propiedad de Enap lleva los productos terminados que van desde Biobío hasta San Fernando. En este lugar se conecta con otro caño propiedad de Sonacol, que llega hasta Maipú, en la Región Metropolitana.

En el mundo hay cientos de crudos distintos, por lo que cada refinería debe adaptarse a ciertos tipos de crudo de los cuales se proyecta que se tendrá mayor disponibilidad. Hoy las refinerías de Enap están adaptadas para crudos medianos, es decir, ni muy ligeros ni muy pesados, por lo que no podrían procesar sólo crudo venezolano, que es muy pesado y viscoso. Por eso, mezcla crudos pesados, como el de Ecuador, y ligeros, como el argentino, para hacerlos más procesables.

La refinación es el negocio de Enap, por tanto es aquí donde obtiene sus ingresos y ganancias. Su margen proviene entonces del llamado crack spread, el indicador de ganancia que en este caso corresponde a una refinería altamente eficiente que opera en el Golfo de México, más el costo de su logística. Es decir, la estatal cobra exactamente lo mismo que su competidora en Houston, más el cobro del transporte del crudo y los refinados. Por tanto, cuando el crack spread sube, Enap gana más, y cuando baja, gana menos o incluso puede perder.

"Hoy el crack está alto, porque por la guerra de Irán, los países europeos deben comprarle productos terminados a Estados Unidos, por tanto hay mayor demanda", cuenta un actor de la industria.

Los productos refinados que salen de

LITORALPRESS

Fecha: 29-03-2026
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera - Pulso
Tipo: Noticia general
Título: **El mercado de los combustibles: cómo opera, quiénes participan y cuánto ganan**

Pág. : 9
Cm2: 752,5
VPE: $ 7.486.494

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

Enap cubren alrededor del 60% de la oferta de combustibles del país, pero en gasolinas sube al 90% y en diésel, llega a cerca del 40%. El resto es importado por grandes distribuidoras, donde Copec es el principal comprador. De hecho, en diésel la compañía del grupo Angelini tiene más del 50% del mercado. "En diésel llegan entre 10 y 12 barcos al mes de Copec, un barco de Enex y otro de Esmax", cuenta alquien que conoce el negocio naviero. Cada buque tiene una capacidad de unos 40 mil metros cúbicos.

Copec compra más porque tiene mayor capacidad de almacenaje, pues cuenta con parques de tanques a lo largo de todo el país, algunos en solitario y otros en sociedad con sus competidores Enex (Shell) y Esmax (Aramco). En Maipú es el único lugar donde cada uno tiene sus propias instalaciones, dado que Santiago es el principal centro de consumo.

El mercado de los refinados también es global. Ejemplo de ello es que dado que China cerró sus exportaciones, Australia, que era su comprador, debió ir a Estados Unidos a abastecerse a un precio superior.

El precio que cobra Enap es el llamado de paridad de importación, "que refleja los costos asociados a la importación de los combustibles desde el mercado de referencia, tales como fletes, seguros, costos logísticos y ajustes de calidad para cumplir con la normativa chilena. El mercado de referencia para Chile es el de la Costa del Golfo de Estados Unidos, dado que cuenta con excedente de volumen de exportación de los combustibles que demanda Chile", explica Enap en su página web.

La distribución y el precio actual

En las gasolinas existe el mito de que una marca es mejor que otra. En realidad, las bencinas que expenden las distribuidoras son todas casi exactamente iguales, pues vienen del mismo vendedor: Enap. La mínima diferencia la hacen determinados aditivos que le agrega cada marca, pero que no diferencian sustantivamente su calidad.

Los precios que cada estación de servicio ofrece están vinculados directamente a su oferta y demanda. Por eso, en la zona oriente de Santiago los precios son más altos, pues hay más demanda ya que hay más autos. O en La Pintana, también hay precios elevados, ya que hay muy pocas gasolineras, por tanto, hay menos oferta. O al revés, en Ñuñoa o en Quinta Normal, los precios son más bajos, pues hay una elevada oferta que se ha hecho atractiva para captar demanda de toda la ciudad.

Los márgenes de ganancia de las estaciones de servicio, según ellas confiesan, son estrechos, del orden del 5% de sus ventas.

"El margen no es mucho. La apuesta siempre es al volumen", dice María Isabel González, gerenta general de la consultora Energética. Y a eso le agregan negocios asociados de servicios como lavado o alimentos, cuyos márgenes son mayores.

El mercado está fuertemente concentrado en tres marcas, que dominan cerca del 95%. La mayor es Copec, que contaba con 691 puntos de venta en Chile al cierre de 2024. Casi todas le pertenecen, pues los concesionarios solo las administran. Aramco poseía 300 gasolineras en el mismo año. Y Enex es licenciataria y operadora de la marca británica Shell, con 454 estaciones en el país al 2024.

El restante 5% se lo reparten entre muchos. En los últimos dos años entraron operadores extranjeros como la marca estadounidense Gulf, con 15 puntos de venta, y la española Petroprix, con tres, principalmente en la Región Metropolitana (RM). Además, existen distribuidores independientes como Empresas HN, con 11 gasolineras en el centro-sur; Facaz, con 13 en Maule; JCL, con dos en la RM y una planta de distribución en Linares; y Del Sol, con dos en la RM, entre otros.

El precio de la estación de servicio es un acumulativo de lo que cobra Enap por su refinado puesto en el lugar de recepción, equivalente al precio de paridad de importación, sumado al margen de comercialización del distribuidor y más los impuestos, que en este caso son el Impuesto al Valor Agregado (19%) y el Impuesto Específico a los Combustibles.

Este último tributo -que partió gravando a las bencinas en 1948, cuando se cobraba 0,6 pesos por litro, recuerda el economista de la UAI Claudio Agostini- no es el mismo para todos, pues desde 1995 que se cobra diferenciadamente. Y hoy, además, tiene un componente base y otro variable, que depende del funcionamiento del Mecanismo de Estabilización de Precios del Petróleo (Mepco).

Como base, las gasolinas están gravadas con 6 UTM por metro cúbico y el petróleo diésel, con 1,5 UTM por m3.

Sin embargo, en el caso del diésel, sólo los vehículos livianos a diésel pagan este impuesto completo.

A los camioneros se les devuelve en su declaración impositiva entre el 31% y el 80% de ese monto pagado, según su nivel de ventas. Si el transportista vende hasta 2.400 UF anuales, el beneficio tributario es del 80%; si vende entre 2.400 y 6 mil UF, el crédito es del 70%, entre 6 mil y 20 mil UF, es del 52,5%, y aquellos que venden más de 20 mil UF al año, el beneficio es del 31% del crédito. En 2025, el 92% del crédito total correspondió a empresas con ventas mayores a 20 mil UF anuales.

"En el caso de las industrias no transporte que usan diésel, recuperan el 100%, o sea, en la práctica no lo pagan", dice Agostini, en referencia a industrias como la minería y la forestal, a las que se les suspendió transitoriamente el beneficio para financiar el costo de las medidas de mitigación del alza de las bencinas.

Sobre el impuesto específico actúa el Mepco. Este mecanismo, que busca aminorar las alzas violentas de los combustibles y que es heredero de otros similares que partieron en 1991 con la Guerra del Golfo, hasta la semana pasada suavizó escaladas del crudo como las ocurridas a inicios de mes o en marzo de 2022. De hecho, hace siete días, el Mepco redujo el impuesto que pagaban las bencinas a 3 UTM por m3. "La semana pasada, el Mepco generó un subsidio de $269 para el litro de gasolina y de $469 por litro de diésel para mantener el precio mayorista", ejemplifica Juan Ortiz, economista del Observatorio de Contexto Económico de la UDP.

Pero a contar de esta semana, dado que el componente variable pasó a casi cero, las gasolinas y el diésel saltaron de precio para ofertarse a un precio más similar al real, sin herramientas de mitigación.

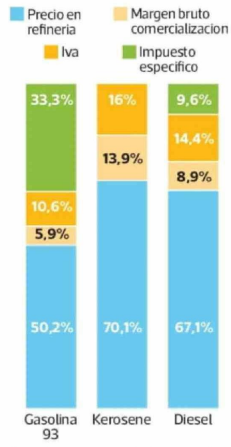
Cuando el Mepco operaba normalmente, la variación semanal del precio mayorista al que vendía Enap era de hasta el 2,4% del promedio de dos semanas de su precio de paridad hacia arriba o hacia abajo. Con un precio en gasolineras de $1.200 el litro de bencina, el precio subía o bajaba hasta unos $30 pesos cada jueves.

Esta semana se modificó el cálculo del precio de paridad mediante el número de semanas que considera para determinar el promedio de dos a cuatro semanas. Ese periodo mayor gatilló que se redujese el subsidio estatal en el componente variable del impuesto. Esto, porque el Mepco considera la posibilidad de que en caso de que el precio de paridad más el componente variable del impuesto superen la banda de variación del 2,4%, el componente variable se calcule de manera distinta.

"El Mepco como sistema sigue operando, y lo que cambió respecto a su normal operación fue la fórmula del cálculo del componente variable", explica Ortiz. "Pero sin ese cambio, hubiese habido igual un salto histórico en los precios de las gasolinas, aunque más acotado", advierte.

N VISTAZO A LOS COMBUSTIBLES EN CHILE

Cómo se forma el precio de un litro de combustible



Nota: Este es un ejemplo de cómo se formó el precio de estos combustibles en agosto de 2024 según un estudio de la CNE. Estos porcentajes fluctúan permanentemente dependiendo de las variaciones del precio del crudo y de los márgenes de refinación.

Cuánto se vende de cada combustible

En metros cúbicos

	2023	2024	Var %	Var m3
Gasolina 93	3.145.876	3.058.525	-3%	-87.351
Gasolina 95	1.334.908	1.488.884	12%	153.976
Gasolina 97	585.547	506.601	-13%	-78.946
Gasolina de Aviación	4.688	4.944	5%	256
Kerosene de Aviación	1.444.106	1.546.435	7%	102.328
Kerosene Doméstico	126.664	146.779	16%	20.114
Petróleo Combustible 180	91.182	69.509	-24%	-21.673
Petróleo Combustible 5	2.694	3.096	15%	402
Petróleo Combustible 6	463.530	368.800	-20%	-94.730
Petróleo Diesel A1	4.902.042	5.121.336	4%	219.294
Petróleo Diesel Invernal	195.133	200.638	3%	5.505
Petróleo Diesel B1	5.211.064	5.210.239		

FUENTE: Comisión Nacional de Energía

LA TERCERA