



Análisis del Precio de los combustibles en la República Dominicana

Presentada por:
José Luis Moreno San Juan



30 de abril 2026
Santo Domingo de Guzmán



Las compras de combustibles internacionalmente se rigen por dos de las modalidades siguientes, las cuales definen a su vez el precio FOB:

1) En base a un contrato y 2) En el mercado libre (spot)

En la primera modalidad se establecen descuentos sobre el precio de mercado (bolsa de valores) y en la segunda, evidentemente se compra al precio del mercado de referencia (bolsa de valores). En el primer caso el precio del combustible con los descuentos siempre permite colocar en puerto dominicano el combustible a un precio por debajo del precio de bolsa. El 75% de los combustibles se importan refinados.

Por eso lo primero que se debe transparentar es el precio FOB, pues sirve de base para la estimación de los componentes del Precio de Paridad de Importación (PPI) y este último a su vez se usa para estimar el monto de los impuestos, los márgenes de comercialización y el transporte.

Los valores FOB nunca deberán ser mayores a los precios spot o de bolsa de cada combustible refinado y del petróleo crudo.

Desglose de los componentes que fijan el precio de los combustibles.

Precio de Paridad de Importación. Determinado por:

(Precio Factura del Puerto de Embarque (FOB)*
+ Flete)+ Seguro Marítimo+ Costos Bancarios
+ Costo de Manejo Terminal*+ Otros Costos*
+ Gasto Administración de la Ley*

+Impuestos. Determinado por:

Ley 112-00* +Ley 495-06*

+Márgenes. Determinado por:

Margen del Distribuidor*+ Margen del Detallista*+ Transporte*

-Corrección por Temperatura. Determinado por:

Resolución MIC 201-14*.

= Precio de venta

Todos los renglones con asterisco (*) deben ser evaluados. **Las resoluciones del MIC 07-13 y 365bis-15, introducen cargos al Precio de Paridad de Importación para el caso del GLP.** El reglamento 307-01, se aplica a las dos partidas en US\$ (en verde) y se establece un ajuste semanal, usando el precio del martes de la semana anterior. En el caso de los márgenes el ajuste es trimestral, pero los porcentajes aplicados se suelen negociar cada cierto tiempo.

Para establecer el precio al consumidor primero se determina el Precio de Paridad de Importación (PPI) tomando en cuenta el costo FOB, Flete, Seguro Marítimo, Costo Bancario, Cargo por Manejo de la Terminal, Otros Costos, y el Gasto Administrativo de la Ley, luego a esto se suma lo consignado en las leyes sobre los impuestos (112-00 y 495-06) y finalmente se agrega los márgenes de comercialización y transporte, así como otras resoluciones del MICM.

Merece especial atención la fijación del precio del GLP, pues se permite aplicar dentro del PPI las resoluciones MIC 07-13 y 365 bis-15, justificadas las mismas para aumento de capacidad de almacenamiento, algo ya consignado en el costo de terminal, lo cual altera notablemente dicho precio, pues se usa el mismo en el cálculo de los impuestos y los márgenes. Dichas resoluciones agregan al PPI RD\$27.14 por galón ($225.5/500=0.451$ US\$/gal), tasa RD\$60.17=US\$1.00. 3 de abril 2026.

Al precio obtenido luego de todos esos cargos se descuenta lo establecido en la resolución MIC 201-14, que ajusta el precio por cambio de temperatura. Esta resolución se aplica solo a los combustibles líquidos ligeros, dejándose de aplicar al GLP, se vendía por peso y no por volumen (en 2014 ya se vendía en GI). Al pasarse a vender por galones debió incluir la corrección por temperatura y más por tratarse de un gas licuado, mucho más afectado por cambios de temperatura como veremos.

Los márgenes de comercialización se establecen mediante acuerdo negociado entre el MICM y los interesados, y cubren el margen del distribuidor, el del detallista y el transporte, a este último se le llama Comisión por Transporte.

Al valor del precio FOB y del flete en US\$ se le aplican la tasa de cambio promedio del mercado bancario, lo cual se arrastra a todos los componentes del PPI; los impuestos se establecen por las Leyes 112-00 y 495-06 y varían también con el IPC del Banco Central. Los impuestos y márgenes se ajustan trimestralmente.

El Precio de Paridad de Importación (PPI) nunca excederá en un 10% el precio FOB, incluyendo en el mismo todos los costos de la terminal de importación, cuya expansión deberán ejecutarse de acuerdo a las proyecciones de la demanda de los combustibles usados en el país.

El cargo arbitrario es el de la Comisión por Transporte, pues establece un cargo por galón al combustible sin diferenciar la distancia a que se debe transportar, ni el tipo de combustible. Estos márgenes se negocian cada cierto tiempo.

En el caso de REFIDOMSA compra bajo la modalidad de contrato casi el 85% de sus necesidades, estableciendo los contratos por períodos de 11 meses. Esta realidad, que se da también en otros importadores, hace posible ajustar los precios con una frecuencia mensual, en lugar de semanal, ya que con la práctica actual de ajustes semanales se pueden realizar ajustes no sustentados en las compras reales, produciéndole pingües beneficios a los importadores. El precio se debe establecer por la media ponderada de los precios de las facturas correspondientes a las importaciones del mes.

Sobre el precio FOB se debe destacar que en la Ley 112-00, artículo 4, se consigna el uso de la factura de embarque (bill of landing) para su determinación, la cual consigna cantidad, calidad y precio, pero sin embargo en el reglamento 307-01 de aplicación de esa Ley se obvió el precio de la factura y en su lugar se colocó como precio FOB el de la Bolsa de Valores, es decir un precio único especulativo a todas las importaciones, que aunque sí es correcto aplicarlo a las compras sin contrato o Spot, no lo es para las compras bajo contrato, pues siempre se logra un descuento sobre el spot.

El problema de los altos precios de los combustibles no solo radica en el precio FOB, y la forma como se determina, influye también la estimación del PPI, la aplicación de impuestos y los márgenes de comercialización.

Cabe destacar que de acuerdo al reglamento 2119-72, ratificado en el reglamento de la Ley 520 de 1973, el GLP se debe comercializar en unidades de masa, es decir en unidades de peso en Tm, kg o lb. Veremos la importancia de hacer correcciones por temperatura de no cumplirse con lo anterior. Es una mezcla de 70 % de propano y 30 % de butano, pero no siempre se cumple esto. Lo publicado en el aviso del Ministerio de Industria y Comercio son valores promedios, el consumidor puede no recibir eso.

La temperatura de referencia para la equivalencia en volumen es 15.6°C , a la presión atmosférica normal (1atm), y en base a esto se especifican las correcciones necesarias para cuando el combustible se comercialice en unidades de volumen a una temperatura mayor, como en el caso de la República Dominicana, donde la media de temperatura ambiental promedio es de 28.5°C .

En el caso de Gas Licuado del Petróleo (GLP) la densidad mínima es para una mezcla 90/10, con solo 10% de butano, con ese porcentaje de butano el GLP se considera propano comercial, cuyo precio es menor, y que no se debe considerar el precio del butano al estimar el precio de la mezcla.

En la tabla 1 se especifican las características del GLP, basadas en las tablas 53 y 54 de la American Society for Testing and Materials (ASTM), para mezclas de propano y butano.

TABLA 1

COMPOSICIÓN	TEMPERATURA	DENSIDAD		PESO
%V Líquido	°C	Kg/L		Lb/gl
		MIN.	MAX.	
COMPOSICIÓN PROPANO/BUTANO	15.6	0.510		4.25
			0.530	4.42
	28.5	0.490		4.08
			0.511	4.26

En esta tabla se presenta como varia la densidad del GLP, y sus dos componentes, con la temperatura, que podemos resumir así:

a) Densidad mínima del GLP a 15.6 °C es 0.510 kg/l (4.25 lb o 1.925 kg por galón estadounidense); y la máxima 0.530 kg/l (4.42 lb o 2.000 kg por galón estadounidense. Para la mezcla 70/30, 4.301 lb/galón.

b) Densidad minima del GLP a 28.5 °C es 0.490 kg/l (4.08 lb o 1.850 kg por galón estadounidense); y la máxima 0.511 kg/l (4.26 lb o 1.930 kg por galón estadounidense. Para la mezcla 70/30, 4.134 lb/ galón.

c) El factor de corrección resultante va de 0.9600 a 0.9638.

Equivalencias: 1 galón = 3.785 litros; 1 kg =2.205 libras.

Para el GLP la corrección, o compensación, por variación de densidad por el cambio de temperatura es de un 4.00 %, contra 1.30% promedio por el mismo concepto para los combustibles líquidos. Luego es extraño que no se incluyera esa corrección en la Resolución MIC 201-14

Para 28.5°C la densidad del propano comercial es de 0.490 kg/l (4.08 libras/galón). El propano comercial suele contener un porcentaje de butanos, que por lo general es un 10%. Luego sin la corrección por temperatura estarían entregando unas 0.17 libras menos por cada galón GLP vendido.

Esto va en perjuicio del consumidor (único perjudicado) y se sabe, pues hasta llegar al detallista la unidad de comercialización es la Tm, el kg o la lb, que no es afectada por la temperatura. El poder calorífico, que es lo que compra el consumidor, está ligado a la masa y no al volumen.

En la tabla 1 el valor mínimo se corresponde con el propano y el máximo con el butano. Luego la proporción de la mezcla también influye en la masa del galón de GLP.

Como mencionamos, si el GLP contiene 10% de butano o menos, es propano comercial y no se debe estimar su precio como una mezcla de propano y butano. Esto tiene mucha importancia al definir el precio para el GLP, pues el propano es más barato que el butano.

Luego en la comercialización del GLP se presentan dos anomalías: Aligeramiento de un 4.00% en peso y de hasta un 10.63 % en términos del precio. Esto explica la queja de los consumidores de GLP de que le rinde menos de lo esperado, y es cierto, pues pesa menos, y por otro lado paga más por ese galón aligerado, pues por lo general es propano comercial y no la mezcla de propano/ butano (70/30) que se define legalmente como GLP. Los consumidores terminan pagando un 14.63%* más por lo que realmente reciben, pero aclarando que estos valores no son fijos pues nos referimos a promedios. Con el Aviso semanal de precios “se valida” ese aligeramiento.

El mantener unos impuestos exagerados a las gasolinas, cuando ya no subsidia el GLP de uso residencial, incentiva la migración del consumo de las gasolinas al GLP, lo cual no fue casual, sino intencionado y promovido por empresarios ligados a la política.

***Sin tomar en cuenta el cargo en el PPI.**

Precio spot del propano en Mont Belvieu (I:MBPSP)

0,728 USD/gal para el 6 de abril de 2026

Descripción general

Gráfico interactivo

Tabla de niveles

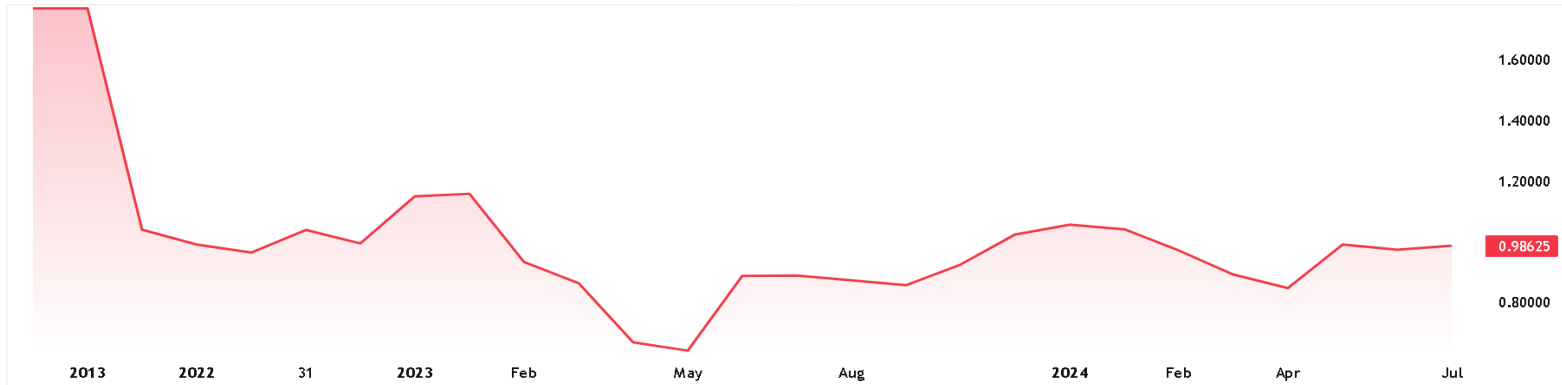
VER GRÁFICO COMPLETO

PRECIO SPOT DEL PROPANO EN MONT BELVIEU (I:MBPSP)



Mont Belvieu Butano 0,9862 USD/gal para el 6 de abril 2026

Created with TradingView.com, Apr 10, 2026 16:35 UTC-4



TradingView

Datos históricos Micro Henry Hub Natural Gas

Fecha	Último	% var.
12.03.2026	3,233	+0.75%
11.03.2026	3,209	+6.26%
10.03.2026	3,020	-3.21%
09.03.2026	3,120	-2.07%

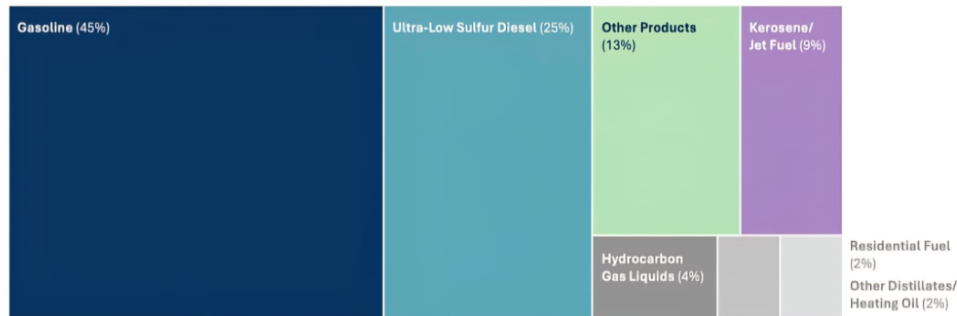
19 filas más

 <https://es.investing.com>

Productos básicos		
Petróleo crudo	99,74	+5,34%
Gas natural	2,71	-0,55%
Gasolina	2,98	+1,91%
Aceite de calefacción	4,03	+5,50%
Oro	4767,50	-0,20%
Plata	74,31	-1,45%
Cobre	5,73	-0,89%

de abril de 2026 » Añadir a tu sitio

Refined Product Barrel Breakdown



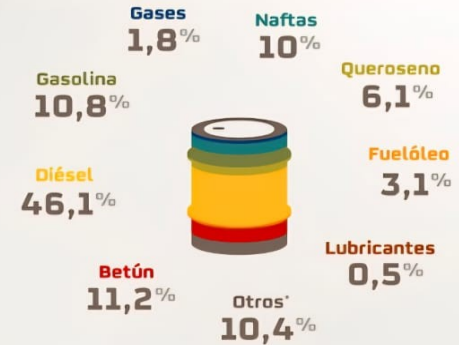
Source: Advanced Clean Fleets (ACF)
© Breakthrough, Proprietary & Confidential



Refinerías Texas. USA

Qué se obtiene de un barril de petróleo

El crudo está compuesto por diferentes hidrocarburos de los que se pueden obtener **multitud de productos** de gran valor para la sociedad.

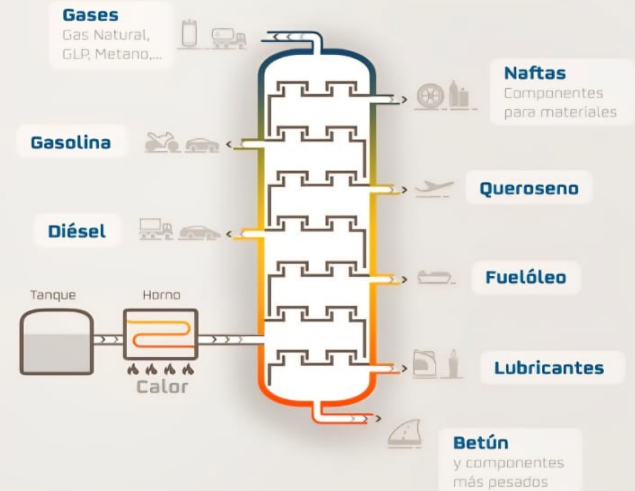


Esquema de refino típico de las refinerías de Repsol en la Península Ibérica.
Porcentajes aproximados

* Otros: Disolventes, azufre y energía aplicada en el proceso de refino.

Torre de destilación

Los productos que se obtienen del petróleo difieren principalmente en su punto de ebullición. Por eso, una de las primeras operaciones a las que se somete un crudo en una refinería es la destilación.



Refinerías españolas

12

Los altos impuestos aplicados a las gasolinas también incentivan el consumo del diésel, que siendo mucho más contaminante que la gasolina, su uso ya se está restringiendo en muchos países de Europa y Asia, y no por las emisiones de CO₂, sino por las micro partículas sólidas que emite su combustión, PM 10 micras y PM 2.5 micras, las cuales producen graves consecuencias para la salud. Las primeras dañan los pulmones, pero las segundas llegan al torrente sanguíneo y pueden dañar cualquier órgano. Pero esto tampoco es casual si se toma en cuenta que los importadores de vehículos también lo son de combustibles.

Debemos insistir en el precio FOB no debe asumirse como el precio de la Bolsa en compras por contrato, pues lo correcto es que se tome el precio referido en la factura Bill of Lading, del Conocimiento de Embarque de cada importación. En compras spot el precio sería por lo regular el de Bolsa.

Resulta insólito que si en todas las facturas siempre se refiere la cantidad, calidad y precio, este último siempre se ignora y se sustituye por el precio de Bolsa, con esto se viola la Ley, pero fue lo que se reglamentó (reglamento 307-01), algo que también se debe modificar.



Por eso la RD es uno de los pocos países del mundo donde un galón de gasolina cuesta más que el diésel, o gasoil. La razón para vender el diésel más caro estriba en que el poder calorífico del diésel es de 130,000 BTU/lbm, mientras que el de la gasolina es de 120,000 BTU/lbm, luego el diésel debería costar siempre 1.083 veces más que la gasolina en masa, pero como se comercializan en galones por la diferencia de densidad (1.15 veces mayor), el precio debería ser 1.245 veces mayor. Los precios del diésel regular de la resolución de Industria y Comercio se corresponden con los de la región, pero el del diésel óptimo es muy bajo, debería ser 1.245 veces mayor que el de la gasolina premium. Ver anexo 1.

Entendemos que todas las distorsiones que afectan los precios deben corregirse para que se pueda establecer los mismos ajustados a la realidad del mercado internacional, y al poder calorífico del combustible, que es lo que realmente compra el consumidor.

Se propone además del ajuste por temperatura para el GLP y un cargo por transporte en función del tipo de combustible y la distancia, para esto último proponemos la tabla de la diapositiva siguiente.

Cargo por transporte de combustible

Transporte	Sur (150)	Sur Central Este (100)	Norte Central (150)	Norte (200)
Diésel	5.76	3.84	5.76	7.68
Gasolina	5.01	3.34	5.01	6.68
GLP	3.24	2.16	3.24	4.32

$$\text{RD\$/galón} = 6.68 \times (\text{km}/200) \times (\text{kg}/\text{galón}/2.8027)$$

Donde: El diésel 3.2245 kg/galón; la gasolina 2.8027 kg/galón y el GLP 1.8141 kg/galón

Estos cargos se usarán en los precios propuestos en la próxima diapositiva.

En conclusión, **los combustibles no están subsidiados**, incluso **algunos deberían bajar de precio**, tomando como referencia la segunda semana de abril 2026. **Por ejemplo: El GLP unos RD\$ 36.00 por galón, la gasolina regular RD\$ 35.70 por galón y la gasolina premium RD\$ 37.00 por galón.** Por hacer un cargo al PPI en el caso del GLP, y en las gasolinas por mantener altos impuestos que iban a subsidiar el GLP de uso residencial, algo que dejó de aplicarse desde el año 2002. El precio del **diésel regular** es justo, pero el del **diésel óptimo** debería ser mayor.

Consumo de combustibles en Galones año 2025: GLP, 493.2 millones; Gasolina premium, 396.8 millones; Gasolina regular, 185.0 millones; Diésel óptimo, 171.0 millones y Diésel regular, 168.2 millones. Sacrificio fiscal: RD\$ 34,039.2 millones con lo propuesto, no subsidio. Nunca han sido subsidiados.

En el precio final al consumidor, pesa mucho los impuestos y otros cargos.

envasadoras de GLP y al público consumidor, para la semana del veintiocho (28) de marzo al día tres (03) de abril de dos mil veintiséis (2026), de acuerdo con el siguiente detalle:

TIPO DE COMBUSTIBLE	*PRECIO PARIDAD IMPORTACION	IMPUESTOS		MARGENES DE COMERCIALIZACIÓN			PRECIO OFICIAL (RDB/IGL)	AJUSTE POR RESOL. NO. 201-14	PRECIO OFICIAL A PAGAR POR EL PUBLICO (RDEIGL)	VARIACION AUM. (DISM.) (RDB/IGL)	
		LEY 113-00	LEY 485-05 AD-VALOREM REFORMA FISCAL 18% AYTUR 8.8%	DISTRIBUIDOR	DETALLISTA	COMISION TRANSPORTE					
Gasolina Premium	160.70	71.85	25.71	16.59	27.07	6.68	308.80	(3.50)	305.10	0.00	
Gasolina Regular	152.61	63.83	24.42	16.59	27.07	6.68	291.20	(3.70)	387.50	0.00	
Gasoll Regular	146.41	28.06	23.42	14.38	23.75	6.68	242.60	(2.40)	239.80	0.00	
Gasoll Regular EGP-T (Intar y No Interconectado)	240.72	28.06	38.52	5.24	0.00	6.68	319.22	0.00	319.22	5.90	
Gasoll Regular EGP-T (Intar y No Interconectado)	240.72	28.06	38.52	5.24	0.00	0.00	312.54	0.00	312.54	5.90	
Gasoll Opóme	154.69	34.53	24.73	14.52	24.03	6.08	259.20	(2.10)	257.10	0.00	
Autor	287.67	6.30	16.70	15.53	0.00	6.68	334.88	0.00	334.88	11.40	
Kerosene	288.76	17.99	45.66	9.10	17.01	6.68	334.88	(3.80)	334.80	11.40	
Fuel O4	149.30	17.99	23.89	1.50	0.00	6.68	198.40	0.00	198.40	(1.99)	
Fuel Oil EGP-C (Intar y No Interconectado)	147.27	17.99	23.56	1.35	0.00	6.68	196.85	0.00	196.85	(1.99)	
Fuel Oil EGP-T (Intar y No Interconectado)	147.27	17.99	23.56	1.35	0.00	6.68	190.17	0.00	190.17	(1.99)	
Fuel Oil 1% Azufre (FO% 1%S)	167.76	17.99	23.84	1.54	0.00	6.68	220.81	0.00	220.81	4.95	
Fuel Oil 1% Azufre (FO% 1%S) EGP-C (Intar y No Interconectado)	165.73	17.99	26.52	1.35	0.00	6.68	218.27	0.00	218.27	4.97	
Fuel Oil 1% Azufre (FO% 1%S) EGP-T (Intar y No Interconectado)	165.73	17.99	26.52	1.35	0.00	6.68	211.59	0.00	211.59	4.97	
TIPO DE COMBUSTIBLE	*PRECIO PARIDAD IMPORTACION	IMPUESTOS		MARGENES DE		COMISION TRANSPORTE	PRECIO OFICIAL (RDEIGL)	AJUSTE POR RESOL. NO. 201-14	Bonogás	PRECIO OFICIAL A PAGAR POR EL PUBLICO (RDEGL)	VARIACION AUM. (DISM.) (RDB/IGL)
		LEY 112-00	LEY 485-05 AD-VALOREM REFORMA FISCAL 18%	DISTRIBUIDOR	DETALLISTA						
Gas Licuado de Petróleo (GLP) **	86.30	0.00	13.81	11.71	17.90	6.68	136.40	0.00	(0.80)	137.20	0.00
Precio de Venta del GLP al Público en las Envasadores											
Cilindros de 100 Libras (25.00 Gls. Max.)***										3,429.95	
Cilindros de 50 Libras (12.50 Gls. Max.)										1,714.98	
Cilindros de 25 Libras (6.25 Gls. Max.)										857.49	
Cilindros de 15 Libras (3.75 Gls. Max.)										514.49	
Tasa de Cambio Promedio-Mercado Bancario, aplicada para todos los combustibles											
RD\$60.17											

Factor de Conversión correspondiente (Gls / Ton. Metric.) = 503.31

A continuación presentamos una tabla con los precios al 3 de abril 2026 y una con los precios ajustados en los combustibles analizados, de uso más común en la República Dominicana, sin tocar los diésel. Los valores utilizados para el PPI, impuestos y márgenes corrigen todas las distorsiones antes señaladas. En el anexo 2 se muestran los derivados que se extraen de un barril de petróleo en Refridomsa. Refidomsa solo procesa el 25% del consumo de refinados.

Actuales 3 de abril 2026

Tipo de Combustible	IMPUESTOS			MARGENES					Total del PPI	Precio sin ajuste T	Precio Venta
	Ley 112 - 00	Ley 495 - 06	Total	Distribuidor	Detallista	Transporte	Total sin Transp	Total con Transp			
Gasolina Regular	63.83	24.42	88.25	16.59	27.07	6.68	43.66	50.34	152.61	291.20	286.78
Gasolina Premium	71.85	25.71	97.56	16.59	27.07	6.68	43.66	50.34	160.70	308.60	303.91
Diésel Regular	28.06	23.42	51.48	14.28	23.75	6.68	38.03	44.71	146.41	242.60	240.00
Diésel Óptimo	34.53	24.75	59.28	14.52	24.03	6.88	38.55	45.43	154.41	259.12	256.35
GLP 70/30	0.00	13.81	13.81	11.71	17.90	6.88	29.61	36.49	86.30	136.60	136.60

Propuestos 3 de abril 2026

Tipo de Combustible	IMPUESTOS			MARGENES					Total del PPI	Precio sin ajuste T	Precio Venta
	Ley 112 - 00	Ley 495 - 06	Total	Distribuidor	Detallista	Transporte*	Total sin Transp	Total con Transp			
Gasolina Regular	29.25	24.42	53.67	16.59	27.07	5.01	43.66	48.67	152.61	254.95	251.08
Gasolina Premium	35.87	25.71	61.58	16.59	27.07	5.01	43.66	48.67	160.70	270.95	266.83
Diésel Regular	28.06	23.42	51.48	14.28	23.75	5.76	38.03	43.79	146.41	241.68	239.09
Diésel Óptimo	34.53	24.75	59.28	14.52	24.03	5.76	38.55	44.31	154.41	258.00	255.24
GLP 70/30	0.00	13.81	13.81	11.71	17.90	3.24	29.61	32.85	59.16	105.82	100.60

Comentarios:

* valor medio

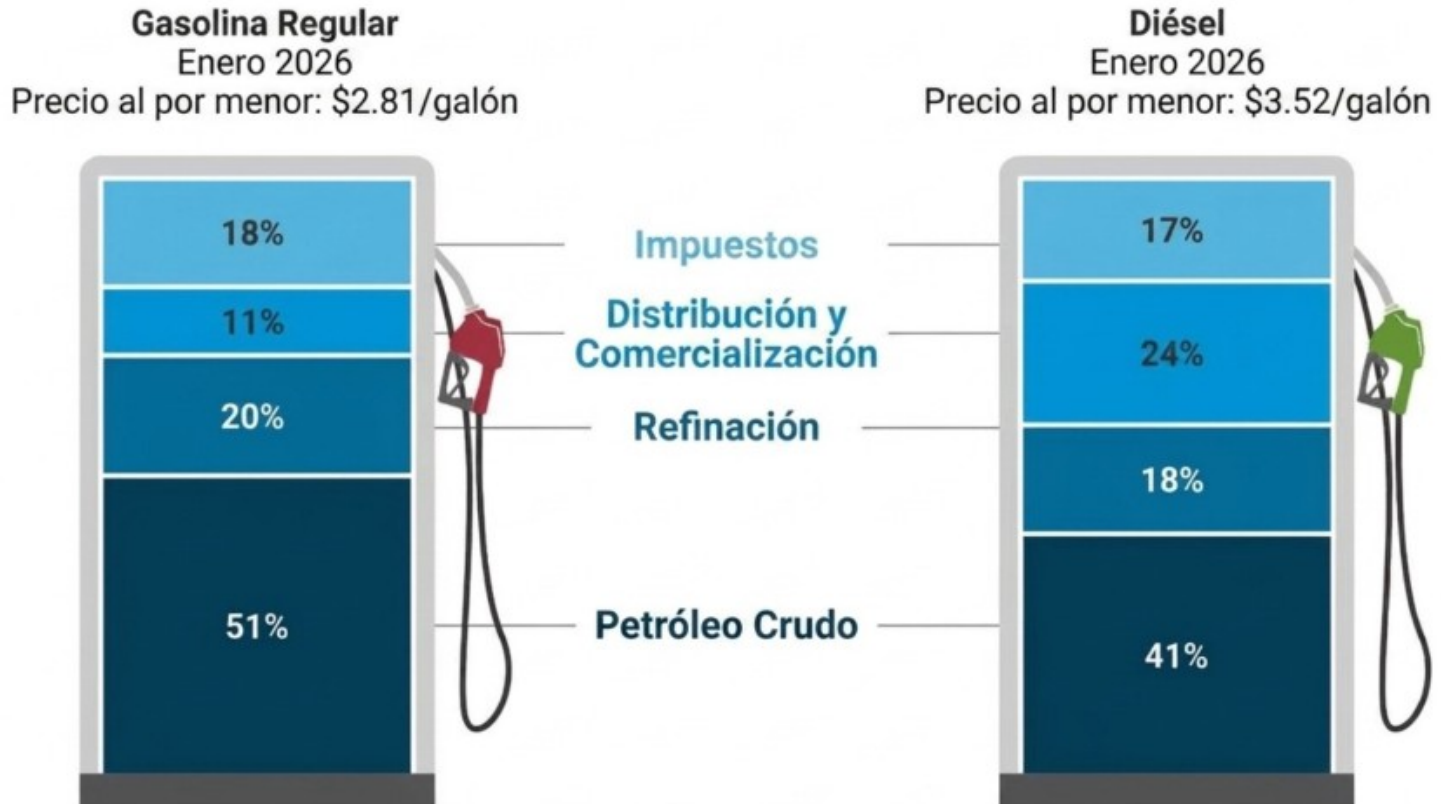
Impuestos gasolinas rebajados en Ley 112-00, pues eran para subsidiar GLP residencial y se dejó de subsidiar en 2002

Eliminar cargo al PPI del GLP por resoluciones MIC 07-13 y MIC 365 bis-15

GLP FOB 6 abril 2026; 0.805 USD por galón, asumiendo 70/30 de la mezcla

Anexo 1: Porcentajes para determinación del precio de la gasolina y del diésel en los Estados Unidos.

¿Qué pagamos en un galón de:



Fuente de datos: Administración de Información de Energía de EE. UU., Actualización de Gasolina y Combustible Diésel

Anexo 2: Porcentajes de derivados, o refinados, que se obtienen por barril de petróleo en Refidomsa.

Refidomsa mezcla de crudos*: 60% ligero + 40% pesado

**petróleo reconstituido*

1 barril procesado en Refidomsa = 42 galones = 159 litros

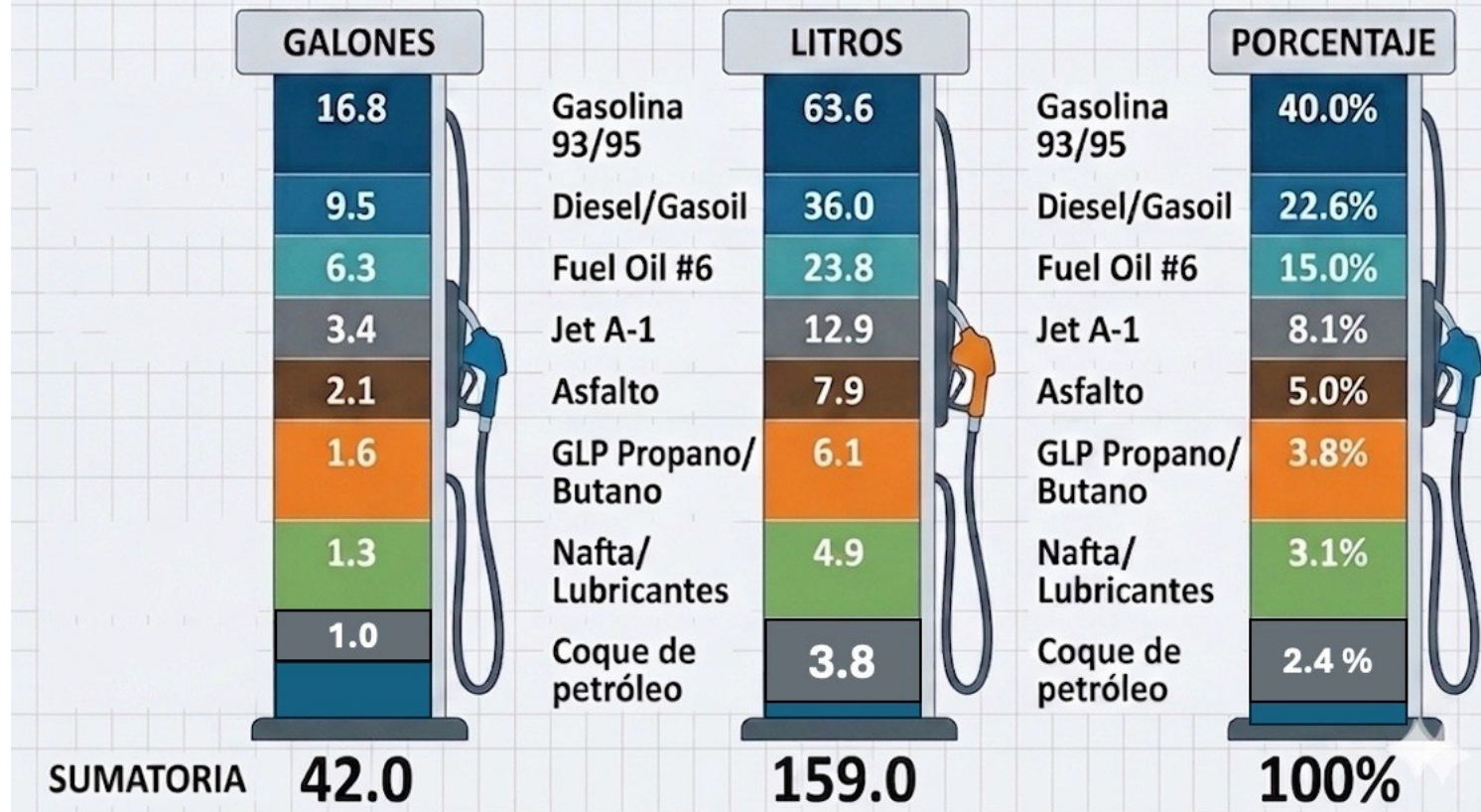
Producto	Galones	Litros	Porcentaje
Gasolina 93/95	16.8	63.6	40.0%
Diesel/Gasoil	9.5	36.0	22.6%
Fuel Oil #6	6.3	23.8	15.0%
Jet A-1	3.4	12.9	8.1%
Asfalto	2.1	7.9	5.0%
GLP Propano/ Butano	1.6	6.1	3.8%
Nafta/ Lubricantes	1.3	4.9	3.1%
Coque de petróleo	1.0	3.8	2.4%
Total	42.0	159.0	100%

Crudo ligero 35° API; crudo pesado 16° API.

Anexo 2: Porcentajes de derivados, o refinados, que se obtiene por barril de petróleo en Refidomsa.

Refidomsa mezcla de crudos*: 60% ligero + 40% pesado
 *petróleo reconstituido

1 barril procesado en Refidomsa = 42 galones = 159 litros



Crudo ligero 35° API; crudo pesado 16° API.

Gracias

Contactos:

José Luis Moreno San Juan, Ing., M.Sc., Doctor
Correo electrónico: jmoreno91@uasd.edu.do
Teléfono móvil: 1-809-543-0179

