



Francisco
Klapp

INVESTIGADOR PROGRAMA ECONÓMICO
LIBERTAD Y DESARROLLO

Algunas reflexiones en torno al Mepco

Se abren las puertas
para la intervención de
un sinnúmero de otros
productos cuyo precio
también depende del
tipo de cambio

Desde hace ya más de 20 años que en Chile hemos experimentado con mecanismos (FEPP, FEPC, Sipco) que buscan suavizar las variaciones en el precio de los derivados del petróleo. Éstos han buscado enfrentar los problemas que generan alzas sorpresivas, considerando que al menos en su uso vehicular no se cuenta con buenos sustitutos, lo que obliga a realizar dolorosos ajustes en ahorro o calidad de vida, y que seguros privados no son ampliamente disponibles, con consecuencias de economía política. Ello siempre ha dejado en segundo plano que tal vez sería razonable pensar que parte del costo social de utilizar estos combustibles, cuyas externalidades ampliamente conocemos, es precisamente soportar la volatilidad.

La última encarnación de estos mecanismos, a ser discutida esta semana en la Comisión de Hacienda del Senado, es el Mepco, que si bien tiene bastante en común con el actual Sipco, ya que mantiene bandas a partir de un precio de referencia que deter-

minan si el Impuesto Específico (IE) se disminuye (o aumenta), de manera que alzas (o bajas) pronunciadas no lleven el precio de paridad fuera de dicha banda, también introduce al menos tres grandes innovaciones. La primera busca solucionar una de las grandes limitaciones de los sistemas de bandas de precio: si el alza repentina se produce cuando el precio de paridad está en la parte baja de la banda el mecanismo simplemente no actúa. El proyecto del Mepco enfrenta esto introduciendo un ajuste en el IE de forma que el precio solo pueda variar en \$5 por litro a la semana, mecanismo menos discrecional que las bandas y que con modificadores podría considerarse por sí mismo como una buena alternativa en remplazo del actual Sipco.

La segunda innovación es una cláusula de escape que limita la menor recaudación fiscal, restituyendo el impuesto, cuando se estime que el Mepco llevaría a que las rebajas superen los US\$ 500 millones. Esto de realmente respetarse sería muy

valorado, considerando que en general los mecanismos han sido usados de manera asimétrica, buscando limitar más las alzas que las bajas bruscas, con lo que no se compensan los subsidios. Pero más importante aún, limita la deslocalización; los mayores consumidores de combustible vehicular, que más se benefician de la estabilización, son las personas de altos ingresos. De acuerdo con la Casen 2011, sólo un 33,91% de los hogares posee un automóvil y en el 40% de menores recursos esta cifra no supera el 17%, mientras que en el 20% más rico es sobre el 66%.

La tercera y más cuestionable innovación es que a diferencia de lo que ocurría con el Sipco -y todos sus predecesores-, el objetivo de estabilización ahora sería el precio en pesos del combustible, y no en dólares, con lo que se introduce un seguro cambiario. Y si bien esto podría tener sentido, pues el precio relevante para los consumidores es aquel que enfrentan en pesos, lo razonable es proteger de la volatilidad internacional propia del petróleo y no del riesgo cambiario. Después de todo, si ofrezco un seguro cambiario para un bien importante para familias de mayores ingresos, por qué no para otros bienes igual o más importantes para todas las familias. Así se abren las puertas para la intervención de un sinnúmero de otros productos cuyo precio también depende del tipo de cambio, con las conocidas distorsiones y los altísimos costos que de otras épocas ya conocemos. ¿Por qué la gasolina y no los medicamentos o la ropa? Sin duda, un camino peligroso.