

CAMBIOS AL MEPCO Y MEDIDAS COMPENSATORIAS: RECONOCER LA REALIDAD

- Mantener estable el precio de los combustibles es valioso para los hogares y la economía, pero debe hacerse de manera tal que no se deban invertir cuantiosos recursos públicos. Tanto el MEPCO, como sus antecesores han significado gastos millonarios para el Fisco.
- El MEPCO no elimina las alzas en los precios de los combustibles, sino que suaviza en el tiempo su aumento.
- En ese sentido, los cambios propuestos apuntan en la dirección correcta de sincerar los mayores precios de los combustibles y atenuar el efecto de estas medidas en la población más vulnerable.
- Sin embargo, se requiere que esas medidas sean efectivamente neutras en términos fiscales y que realmente sean transitorias. De lo contrario, el deterioro de nuestras cuentas fiscales se profundizará.

Dado que Chile importa prácticamente todos los combustibles que consume, desde hace décadas han existido diferentes mecanismos para atenuar los efectos de la volatilidad de sus precios. Un ejemplo de estos movimientos es el que se ha generado debido a la guerra en el Medio Oriente, en que el precio del petróleo pasó de US\$60 a más de US\$100 por barril en pocos días (Gráfico N°1). El traspaso de este aumento a los precios internacionales a los precios internos tendrá un efecto en el gasto de los hogares, en la actividad económica y en la inflación en nuestro país.

Actualmente, el Mecanismo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (MEPCO), creado en 2014, es la herramienta usada para suavizar las fluctuaciones en el precio del petróleo, y que reemplazó a antiguos fondos que tenían el mismo objetivo de suavizar los cambios de precios de modo de hacer más predecible y estable el costo de los combustibles.

Tal como otros mecanismos utilizados en el pasado, la idea del MEPCO¹ es que en el largo plazo este suavizamiento no tenga costo para el Estado gracias a la compensación entre situaciones de alzas y bajas del precio de los combustibles. Sin embargo, en la práctica, ello no ha sucedido, sino que, por el contrario, distintas

¹ Ley N° 20.765.

decisiones políticas han llevado a que el Fisco deba soportar una menor recaudación e incluso llegar a subsidiar para mantener los precios en un nivel menor. Esto da cuenta de la necesidad de que el mecanismo, limitando las fluctuaciones de los precios de los combustibles no distorsione las señales de precios, ni termine afectando el financiamiento fiscal de otras necesidades sociales.

ALZA DEL PRECIO DEL PRETRÓLEO BRENT ES DE UNA MAGNITUD COMPARABLE AL ALZA DE 2022 TRAS LA INVASIÓN A UCRANIA

Gráfico N°1: precio del petróleo Brent (dólares)



Fuente: Trading Economics.

¿PARA QUÉ SIRVE Y CÓMO FUNCIONA EL MEPCO?²

El MEPCO permite atenuar las variaciones del precio de los combustibles y busca evitar que una mayor variabilidad de los precios afecte a las personas por el consumo directo y a través de otras industrias que los consumen como insumos³. Desde un punto de vista social, se debe tener presente que los hogares de menores ingresos gastan menos en gasolina, en relación con el total de sus gastos, que los sectores más acomodados. De hecho, según la última Encuesta de Presupuestos Familiares disponible (EPF IX, 2021-2022), los hogares pertenecientes el 20% de menores

² Para más detalles ver [aquí](#).

³ Busca estabilizar los precios de venta internos de la gasolina automotriz, petróleo diésel, gas natural comprimido y gas licuado de petróleo, ambos, estos últimos, de consumo vehicular.

ingresos del país destina en torno a un 2,3% de sus gastos totales a gasolina, versus el 20% más rico de la población que destina un 3,4% a ese mismo ítem⁴.

En Chile los combustibles están sujetos a dos tipos de impuesto: IVA e Impuesto Específico a los Combustibles (IEC). Este último posee un componente base⁵ y otro variable. El MEPCO opera sobre el componente variable subiendo o disminuyéndolo para mantener el precio final dentro de una banda de precios⁶ definida por la autoridad. Este precio de referencia se relaciona con el precio internacional de forma de mantener las señales de precios. De esta manera, cuando el precio internacional del petróleo sube y sobrepasa el techo de la banda, el Estado deja de cobrar parte del IEC y cuando el precio del petróleo disminuye y sobrepasa el piso de la banda, el Fisco recauda a través de un aumento del IEC. Así, se logra que el precio no varíe más que un monto predefinido cada tres semanas (en su diseño original, y hasta enero de 2023, era semanalmente), de modo de mantener el precio anclado a uno de referencia basado en los valores históricos, mercados futuros y los costos de importación del combustible.

Dado este diseño, en el largo plazo el costo fiscal asociado al MEPCO debería ser nulo, ya que el mecanismo recauda cuando los precios internacionales del petróleo son bajos y deja de recaudar cuando los precios suben, por lo que alzas y disminuciones se compensan. Sin embargo, los recursos involucrados pueden ser cuantiosos y la historia ha demostrado que estos mecanismos terminan traduciéndose muchas veces en gasto fiscal. Por ejemplo, durante 2022, debido al levantamiento de las restricciones sanitarias y la invasión rusa a Ucrania, el petróleo subió fuertemente, por lo que el Fisco no solo dejó de recaudar, sino que entregó subsidios, totalizando una movilización de recursos por casi US\$2.500 millones (Gráfico N°2). Estos recursos debían recuperarse con el tiempo. Sin embargo, a través de la Ley de Presupuestos de 2023 se decidió “reiniciar el MEPCO”, renunciando a recuperar un monto considerable de recursos cuando el precio internacional del petróleo cayera y el IEC volviera a recaudar.

Es importante recordar que antes del MEPCO hubo dos otros mecanismos que buscaban objetivos similares: el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo⁷

⁴ Si bien el trabajo de campo de la EPF IX se realizó durante la pandemia donde hubo un importante *shock* de liquidez, los resultados no son muy diferentes a los de la EPF de 2017, donde los gastos del primer y quinto quintil en gasolina era de 1,5% y 3%, respectivamente.

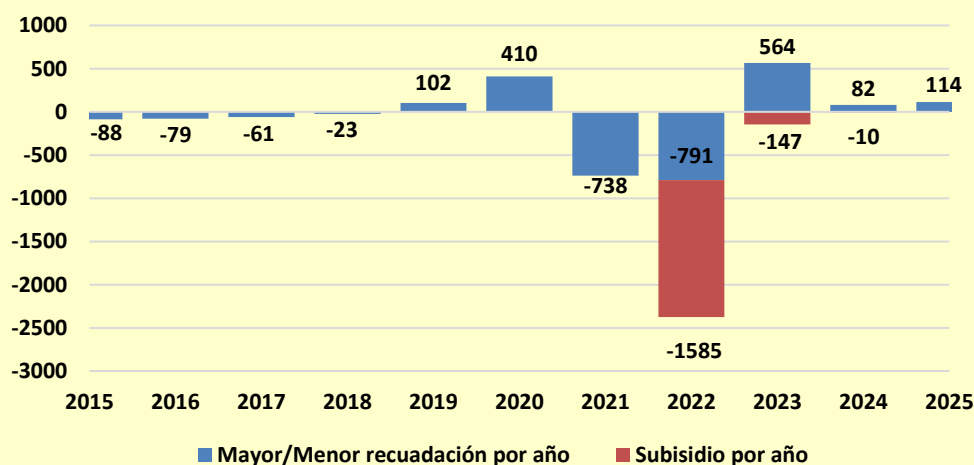
⁵ Gasolina automotriz (en todos sus octanajes): 6,0 UTM por m³; petróleo diésel: 1,5 UTM por m³; gas natural comprimido: 1,93 UTM por 1.000 m³; gas licuado de petróleo: 1,40 UTM por m³.

⁶ Esta banda considera $\pm 5\%$ del precio de referencia estimado por la autoridad.

⁷ Ley N°19.030.

(FEPP, creado en 1991) y el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles derivados del Petróleo⁸ (FEPCO, de 2005). Ambos fondos, según el propio Ministerio de Hacienda, terminaron significando un alto costo fiscal⁹, tal como el MEPCO tras el reinicio de fines de 2022.

EN 11 AÑOS DE FUNCIONAMIENTO EL MEPCO NO HA SIDO NEUTRO FISCALMENTE
Gráfico N°2: mayor o menor recaudación devengada por funcionamiento del MEPCO (millones de dólares)



Fuente: Ministerio de Hacienda.

Con este historial, y dada la incertidumbre de la duración y profundidad del conflicto de Medio Oriente, el país enfrenta el riesgo de volver a tener que destinar importantes recursos fiscales para suavizar el alza el precio de los combustibles.

Cabe hacer presente que el MEPCO no elimina las alzas en los precios de los combustibles, sino que suaviza en el tiempo su aumento. Asimismo, cuando el precio internacional del petróleo cae, el MEPCO hace que esas disminuciones se traspasen más paulatinamente. Por ello, la decisión adoptada por el Gobierno no fue relativa a si sube o no el valor de los combustibles, sino que sobre la gradualidad del ajuste.

Así como en esta oportunidad se optó por un aumento de más de \$370 para las gasolinas y de \$580 para el diésel, una vez que bajen las tensiones en Medio Oriente y se restablezca la normalidad en la industria petrolera, existe la posibilidad de que el Gobierno aplique una baja también más pronunciada. En ese sentido, la decisión de

⁸ Ley N° 20.063.

⁹ Ver [aquí](#).

hacer ajustes al MEPCO, de modo de que el precio de los combustibles en nuestro país refleje más fielmente su precio internacional, permite que los usuarios tengan las señales de precio adecuadas ante un bien hoy más escaso. Tras estos cambios, el MEPCO continuará cumpliendo su rol de mantener cierta estabilidad en el precio de los combustibles, pero en un nivel de precios mayor, lo que evita desviar los siempre escasos recursos fiscales a otras áreas sociales prioritarias.

Paralelamente, el Gobierno logró la aprobación en el Congreso de una serie de medidas transitorias y focalizadas en determinados sectores para atenuar los efectos del mayor precio de los combustibles (manteniendo el kerosene doméstico al precio previo a la guerra durante los próximos meses, subsidios para taxistas y colectiveros) y el anuncio de medidas adicionales como el congelamiento del precio del transporte público en Santiago, entre otras medidas. Según el Informe Financiero del proyecto de ley¹⁰, dicho paquete de medidas no tendría costo fiscal, bajo el supuesto que esos subsidios sean realmente transitorios.

CONCLUSIONES

Por los efectos en las finanzas de los hogares y en los procesos productivos de las empresas, es razonable establecer medidas para atenuar la volatilidad en los precios de los combustibles. Ello, sin embargo, no implica que los precios de los combustibles deban permanecer permanentemente desalineados de su nivel internacional, sobre todo considerando que hoy Chile presenta precios de los combustibles inferiores al promedio de los países de la OCDE, donde la diferencia es aún más amplia en el caso del diésel¹¹.

Es fundamental que las medidas aprobadas en el Congreso y las anunciadas por el Gobierno sean realmente transitorias y neutras fiscalmente. Ello permitirá apoyar de manera más efectiva a determinados sectores de la población sin que ello signifique un aun mayor deterioro de las cuentas fiscales.

¹⁰ Ver [aquí](#).

¹¹ El promedio de la gasolina de 95 octanos en la OCDE es de US\$1,642 por litro versus el US\$1,337 de Chile. En el caso del diésel el promedio OCDE es de US\$1,658 y en Chile el precio es de US\$1,031. Fuente: Elaboración propia en base a información de Global Petrol Prices. Datos para el 16 de marzo.