



**Juan Ortiz**  
Economista senior Observatorio del Contexto  
Económico, UDP

## Un sistema que ha funcionado

**C**hile es importador neto de petróleo, lo que implica que los precios de los combustibles de consumo vehicular se encuentran expuestos a la volatilidad del crudo y del tipo de cambio. El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Mepco) opera desde 2014 con la misión de suavizar el traspaso de los cambios en estos dos factores fundamentales, reduciendo a su vez la volatilidad de los precios de los combustibles para el público. El mecanismo genera subsidios para contener el alza de los precios mayoristas de ENAP (precio que incluye el componente variable) a partir de una regla predecible de cambio, siendo esta otra de sus virtudes. En caso contrario, cuando la tendencia del precio por fundamentales es a la baja, el sistema aplica un impuesto para limitar la caída. Así, en términos de gasto público, el mecanismo se concibió para ser fiscalmente neutro a largo plazo, al compensarse períodos de subsidios e impuestos en el tiempo.

Sin embargo, desde fines de 2021 y durante 2022, el Mepco enfrentó el desafío de hacer frente a una escalada significativa del precio del petróleo Brent, con un tipo de cambio altamente volátil, mayores costos de transporte, fletes y costos de refinación. Estos factores llevaron a un alza sin precedentes en el precio base de los combustibles, definido como aquel que no incluye el componente variable. En este escenario, la herramienta otorgó la mayor parte del tiempo subsidios para las gasolinas y el diésel, permitiendo que el precio mayorista de ENAP fuera en promedio más bajo: a lo largo del año pasado, la diferencia promedio entre el precio base y el mayorista de la empresa estatal para las gasolinas de 93 y 97 octanos y del diésel fue de \$174, \$205 y \$205 por litro, respectivamente. Ello presionó significativamente las arcas fiscales: según estimaciones del OCEC-UDP, el menor recaudo fiscal del Mepco acumulado hasta fines de 2022 está en torno a US\$ 2.670 millones.

Además de contener la escalada de precios al alza, el Mepco permitió reducir significativamente la volatilidad del cambio semanal en el precio de los combustibles. Para el precio mayorista de ENAP de la gasolina de 93 octanos y el diésel, dicha volatilidad fue de \$7,3 y \$5,1 por litro, respectivamente; para el precio base, la volatilidad fue de \$43,2 y \$55,5 por litro para los mismos combustibles. El funcionamiento del Mepco redujo la incidencia del precio de las gasolinas y el petróleo diésel en el IPC total, debido a que estos dos bienes representan el 3,1% de la canasta. El incremento anual promedio en 2022 del IPC de la gasolina y el petróleo diésel fue de 34% y 54,2%, respectivamente, con una incidencia promedio del 10% en el total de la inflación.

En caso de no mediar la operación de este subsidio el año pasado, el alza de precios hubiese alcanzado aproximadamente un 50% para las gasolinas y 90% para el diésel. En esas condiciones, el aumento del IPC habría sido mayor en 2022, con impacto tanto en el valor de la UF como en la tasa de política monetaria, cuyo aumento habría sido más agresivo. En todo caso, los cambios recientes del Mepco respecto a diversas reglas de variación del precio cada tres semanas entre el diésel y la gasolina hasta el 15 de abril de 2024, implican un sistema más rígido y con menor incidencia para reducir la volatilidad del precio, especialmente en escenarios de aumentos o caídas permanentes del precio base.