

El caso del Mepco

La Guerra de Irán ha llevado al cierre del estrecho de Ormuz, por donde sale parte importante del petróleo y del gas producidos en países como Irán, Irak, los Emiratos Árabes y Arabia Saudita. En números, el estrecho es la vía por la cual transita el 25% de la producción mundial de petróleo y el 20% del gas natural comercializado internacionalmente. El cierre ha llevado así a un aumento súbito en el precio de los combustibles. En particular, el petróleo diésel ha subido alrededor de un 30% en el mercado norteamericano. Esta situación ha atizado el temor de una recesión futura, aunque hasta ahora la opinión más generalizada en los mercados apunta a que el conflicto será breve, lo que explica que los precios de futuros de petróleo se sitúen en niveles mucho menores que el valor actual.

Los efectos para los consumidores chilenos han sido hasta ahora acotados, debido a la operación del sistema de estabilización de precios de combustibles para el transporte, el Mepco, hoy en el centro de la discusión. El Mepco se activa cuando los precios de paridad de importación de los combustibles se desvían respecto a un precio de referencia determinado por promedios de precios pasados y esperados en el futuro, más algunos ajustes. Si, por ejemplo, el precio internacional de la gasolina de 93 octanos se eleva más allá de una banda del precio de referencia, el impuesto a la gasolina de 93 octanos se reduce para que el precio mayorista de Enap se mantenga dentro de la banda. Por el contrario, si el precio internacional cae, el impuesto específico a los combustibles se eleva respecto del valor base. El efecto es que las variaciones de precios se amortiguan, pero se hacen más persistentes: los valores tienden a mantenerse altos incluso cuando los precios internacionales han caído, lo que permite recuperar la recaudación perdida.

Pero en el corto y mediano plazo, este mecanismo reduce o aumenta los ingresos por el impuesto a los combustibles, lo cual a su vez afecta las cuentas del Estado. En el caso del petróleo diésel, por ejemplo, el último decreto que fija la paridad de precios de los combustibles establece un subsidio a su consumo, es decir, un impuesto específico negativo de \$132/l, a diferencia de las condiciones normales, en que se

cobraría un impuesto de \$104/l. Esto suma decenas de millones de dólares semanales de costo fiscal solo en el petróleo diésel, más el monto adicional de menor recaudación en el mercado de las gasolinas.

Afortunadamente, el sistema tiene un límite, ya que si se supera un costo fiscal de US\$ 1.500 millones, la estabilización se debería suspender. Con todo, la pregunta es si ese límite resulta creíble. Esto, considerando que, por ejemplo, en 2022 el umbral se aumentó dos veces. Una, cuando se estaba llegando al límite anterior de US\$ 750 millones, y otra, pocos meses más tarde, cuando el límite se elevó a US\$ 3.000 millones. Todo esto, en un contexto internacional marcado por la guerra de Ucrania.

Ahora, en un nuevo contexto de conflictividad internacional a raíz del conflicto en Irán, si la situación de alza del petróleo se mantiene más allá de unas semanas, el costo fiscal será importante. Y, precisamente, el efecto combinado de esta menor recaudación

sumada a un déficit fiscal y a una deuda neta relevante ha llevado al ministro de Hacienda a evaluar cambios en el Mepco que se anunciarían próximamente. Se ha especulado con focalizar el subsidio en personas de menores ingresos, lo que enfrenta obvias dificultades prácticas. Otra posibilidad sería la de mantener solo el subsidio al kerosene, que tiene al FEPP como su fondo de estabilización. El subsidio actual es de alrededor de \$71/m³ y los costos fiscales están acotados por un límite semanal de menos de US\$ 5 millones.

En cuanto a eliminar o suspender el Mepco, no parece el camino apropiado y arriesgaría una controversia política desgastante y de resultado incierto. El mecanismo se ha instalado en la percepción de las personas debido a sus 12 años de operación. Por ello, el público no ha advertido que en los meses de preguerra ha estado pagando un impuesto específico mayor que el impuesto base, debido a los menores precios internacionales de combustibles. Esto ha permitido recuperar los recursos que fueron utilizados hasta finales de 2022. Pero, además, el Mepco dispone de parámetros que se pueden ajustar para reducir su costo fiscal, si bien a costa de reducir su efecto estabilizador. Explorar esta alternativa parece una solución razonable.

Ajustar sus parámetros para así reducir el costo fiscal parece un camino razonable.