

Fecha: 28-03-2026
Medio: La Tercera
Supl.: La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: ¿Es necesario hacer cambios en el sistema de estabilización de precios de los combustibles?

Pág.: 23
Cm2: 834,2
VPE: \$ 8.299.058

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: ☐ No Definida

Frente a frente



Vera Voítova
Académica FEN UNAB

Mepco: estabilizar sin negar la realidad del mercado

El histórico aumento de los precios de los combustibles ha reabierto el debate sobre el rol del Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Mepco). Desde una perspectiva económica y de política pública, la evidencia apunta a que mantener el Mepco sigue siendo una decisión razonable. No obstante, el instrumento requiere ajustes que mejoren su eficiencia, transparencia y sostenibilidad fiscal.

El precio de los combustibles se transmite a múltiples sectores productivos, generando presiones inflacionarias y afectando las expectativas económicas. En este sentido, el Mepco actúa como un amortiguador que suaviza la velocidad del traspaso de los *shocks* externos hacia los precios internos.

Desde el punto de vista macroeconómico, esta función es particularmente relevante. El Banco Central ha advertido que el aumento del precio del petróleo elevará la inflación durante 2026, acercándola al 4%. En ese escenario, permitir que los precios internos de los combustibles se ajusten de manera inmediata y completa podría amplificar el impacto inflacionario en el corto plazo. El Mepco, al distribuir el ajuste en el tiempo, contribuye a evitar que estos *shocks* se transformen en presiones inflacionarias persistentes.

El Mepco permite una transición más gradual frente a *shocks* internacionales. No elimina la señal de precios –los consumidores finalmente pagan el aumento–, pero reduce la velocidad del ajuste. En términos de política pública, esto es coherente con la idea de suavizar los ciclos sin distorsionar permanentemente el funcionamiento del mercado.

Sin embargo, reconocer la utilidad del mecanismo no significa ignorar sus limitaciones. El Mepco tiene costos fiscales relevantes y, en determinadas circunstancias, puede generar incentivos poco eficientes.

Un primer ajuste posible es reforzar la regla de acumulación y uso de los recursos del fondo asociado al mecanismo. En periodos de precios internacionales bajos, el sistema debería permitir una acumulación más sistemática de reservas que luego puedan utilizarse en episodios de alzas abruptas. Esto contribuiría a reducir la presión fiscal en momentos de crisis energética.

Un segundo cambio recomendable es mejorar la transparencia del mecanismo. Publicar de forma periódica estimaciones claras sobre el costo fiscal, el nivel de subsidio implícito y la trayectoria esperada de los precios ayudaría a fortalecer la legitimidad del instrumento.

Un tercer ajuste se relaciona con la velocidad de convergencia de los precios. Actualmente, el Mepco suaviza las variaciones en ambas direcciones: cuando los precios internacionales suben, el ajuste interno se modera; cuando bajan, también se distribuye en el tiempo. Una alternativa sería permitir una mayor rapidez en la transmisión de las caídas de precios, manteniendo la moderación en los periodos de alzas.

Finalmente, el debate sobre el Mepco debería integrarse en una discusión más amplia sobre la transición energética y la movilidad. A largo plazo, la dependencia de los combustibles fósiles seguirá exponiendo a Chile a *shocks* externos.

Mientras esa transición se consolida, eliminar el Mepco sería una decisión imprudente. El mecanismo cumple una función de estabilización que resulta particularmente valiosa en un entorno internacional volátil.



Juan Ortiz
Economista sénior Observatorio del Contexto Económico (OCEC) UDP

El Mepco y sus desafíos

El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) ha sido una herramienta relevante para reducir la volatilidad en el precio mayorista de los combustibles en Chile, al suavizar el traspaso de las variaciones del precio del petróleo y del tipo de cambio hacia los consumidores en la canasta del IPC. Su operación permite amortiguar los cambios en el precio final de la gasolina y el diésel, con efectos indirectos sobre el costo del transporte y la inflación.

Sin embargo, en escenarios de cambios abruptos –especialmente alzas del precio del petróleo– el Mepco se ve fuertemente presionado a operar mediante subsidios para contener las alzas. Esto no solo reduce la recaudación fiscal a través de un componente variable negativo, sino que además genera subsidios particularmente en el diésel, cuyo impuesto específico base es significativamente menor que el de la gasolina, lo que puede llevar incluso a un impuesto específico negativo.

Si bien, en términos fiscales el Mepco no tiene como objetivo ser fiscalmente neutro a largo plazo, desde 2014 a 2025 su operación ha sido deficitario, explicado fundamentalmente por los menores ingresos por su operación y subsidios otorgados, con un costo fiscal neto de más de USD 2.300 millones en 2022, producto del *shock* en el mercado por la guerra de Europa del Este. En el escenario actual de alta incertidumbre en el mercado internacional, el mecanismo ha vuelto a tensionarse, generando un alza significativa del componente variable negativo y por ende un costo fiscal neto de USD 220 millones, según lo indicado por el ejecutivo en las últimas semanas.

Para fines de marzo se modificó el cálculo del precio de paridad y, dada la dinámica del precio de referencia, se activó un subsidio mínimo, lo que en la práctica implicó un traspaso más directo del alza de los fundamentos al precio mayorista. El fuerte incremento en el precio al consumidor final reflejó que el Mepco no logró suavizar el alza como en episodios anteriores.

Por ello, es necesario evaluar ajustes a su funcionamiento para que, en escenarios de alta volatilidad, cumpla adecuadamente su objetivo de política pública. Se pueden considerar al menos dos esquemas transitorios. El primero consiste en ampliar el rango de variación del precio mayorista –hoy de 2,4% respecto del promedio de las dos semanas previas del precio base sin componente variable de la gasolina 93 y el diésel–, lo que permitiría acelerar el traspaso de las variaciones del precio mayorista, reduciendo la presión fiscal. Esta cláusula podría activarse bajo condiciones preestablecidas de alta volatilidad en el mercado del petróleo, en escenarios de cola, es decir: de baja probabilidad.

El segundo esquema es evaluar una nueva cláusula de salida del Mepco, que no solo considere el costo fiscal acumulado desde el 1 de enero de 2023 a la fecha, como ocurre actualmente, sino también el costo fiscal del año en curso junto con su proyección, estableciendo un umbral que permita converger el componente variable a cero en un plazo acotado. En el escenario actual, esto habría permitido un subsidio a lo largo de cuatro meses, suavizando el alza, pero con aumentos mayores a los observados bajo la operación normal del mecanismo.

Perfeccionar el Mepco no implica eliminar su rol estabilizador, sino hacerlo más sostenible fiscalmente y más efectivo en escenarios extremos.

¿Es necesario hacer cambios en el sistema de estabilización de precios de los combustibles?

El Mepco se creó en 2014 como un mecanismo que permitiera acotar la transferencia de alzas y bajas de precio de la bencina y el diésel al consumidor, al variar el precio internacional del petróleo y el dólar. En la última semana, sin embargo, su costo y operación han estado en el centro de la discusión, lo que es abordado por los analistas.

