LITORALPRESS

Fecha: 16-03-2026
Medio: La Segunda
Supl. : La Segunda
Tipo: Noticia general
Título: El fisco gastó US$46 millones en siete días para contener el precio de los combustibles

Pág. : 7
Cm2: 673,1

Tiraje: 11.692
Lectoría: 33.709
Favorabilidad: No Definida

Quiroz busca soluciones

El fisco gastó US$46 millones en siete días para contener el precio de los combustibles

Con el crudo superando la barrera de los US$100, expertos proyectan una presión sobre las arcas públicas de hasta US$250 millones en marzo.

Sergio Sáez Fuentes

La turbulencia geopolítica en Medio Oriente ha colocado al Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) en una situación que los especialistas califican, sin eufemismos, como delicada. Con el precio del petróleo sostenido por sobre los US$100 el barril durante varios días consecutivos —y con la amenaza de una escalada que podría empujarlo hasta los US$130 en un escenario de guerra prolongada—, el mecanismo que amortigua el alza de las bencinas en Chile enfrenta una presión fiscal sin precedentes recientes, agravada por el estado crítico en que se encontraron las arcas del Estado al inicio de la actual administración.

La semana pasada, la primera en reflejar plenamente los efectos del conflicto en los mercados internacionales, el MEPCO desembolsó aproximadamente US$46 millones: cerca de US$16 millones correspondientes a gasolinas y unos US$30 millones a diésel. Si ese ritmo se mantiene o se acelera —lo que dependerá en gran medida de la evolución del conflicto—, las estimaciones de los economistas consultados apuntan a un gasto mensual que podría oscilar entre los US$200 y los US$250 millones solo en el mes de marzo.

Un mecanismo bajo presión

Para entender la magnitud del problema, conviene recordar cómo opera el MEPCO. A diferencia del antiguo Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP), no es un fondo en sentido estricto, sino un mecanismo que actúa ajustando el impuesto específico a los combustibles dentro de una banda de fluctuación. Cuando el precio de paridad internacional se escapa por arriba de dicha banda, el impuesto se rebaja para devolver el precio al nivel de referencia; cuando cae por debajo, el impuesto sube y el fisco recauda.

"El precio de los combustibles ha aumentado más de un 35% desde el inicio del conflicto" **Ricardo Durán,** UDLA

"La situación del MEPCO es delicada debido a la escalada del conflicto en Irán, que amenaza con llevar el barril de petróleo por sobre los US$ 120". **Álvaro García,** U. Andes

"Más que un problema de estado financiero del MEPCO, el problema es un estado financiero de la caja del Estado". **Michele Labbé,** USS

El problema es que rebajar el impuesto específico equivale directamente a una entrada menos de caja para el Estado.

"En la actual situación del mercado de los petróleos a nivel internacional, con un precio en torno a los US$100 el barril, le genera un problema en términos de recaudación, porque las finanzas públicas están muy estrechas", explica **Jorge Hermann**, de Hermann Consultores. "Este mes yo calculo más de US$200 millones en gasto si es que la situación continúa sin variaciones".

La economista **Michele Labbé**, académica de la Facultad de Economía, Gobierno y Negocios de la USS, sitúa en entre US$2.000 y US$2.500 millones la capacidad disponible que le restaría al gobierno para operar el mecanismo, considerando la rebaja acumulada del impuesto específico desde que el techo fue ampliado a US$4.500 millones en noviembre de 2022.

Sin embargo, Labbé es categórica en precisar que el verdadero problema no es el estado financiero del mecanismo en sí mismo, sino el de las arcas del Estado en su conjunto. "La dejaron en cero. Más que un problema de estado financiero del MEPCO, el problema es un estado financiero de la caja del Estado", señala. En efecto, el ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, confirmó que la administración anterior entregó una caja de apenas US$40 millones al 31 de diciembre de 2025, en circunstancias en que lo habitual es traspasar entre US$3.000 y US$4.000 millones.

El alza es inevitable: solo se puede ralentizar

Un elemento que los expertos subrayan con insistencia es que el MEPCO no elimina el alza de los combustibles, sino que la retarda. Con el ritmo de gasto actual, superior a los US$50 millones semanales, el traspaso total al precio de la bencina podría materializarse en unas siete semanas. **Diego Soffia**, director ejecutivo de Efectivo e ingeniero comercial de la Universidad de Chile, recuerda que durante casi todo 2025 el mecanismo operó en sentido inverso —conteniendo la baja de precios y recaudando impuesto adicional—, lo que fue un alivio para las arcas fiscales. Ese escenario favorable se ha revertido bruscamente. "Frente a la coyuntura actual de escalada de precios por la guerra en Medio Oriente, el MEPCO debería operar moderando o ralentizando las alzas, lo que implicará un mayor uso de recursos fiscales", dice Soffia.

Ricardo Durán, académico de Ingeniería Comercial de la UDLA, agrega otro factor que complica la ecuación: "el mecanismo opera con un desfase de tres semanas, lo que significa que, independientemente de las decisiones que tome Hacienda, los consumidores sentirán el impacto en el corto plazo". "A eso se suma que el precio de los combustibles ha aumentado más de un 35% desde el inicio del conflicto, mientras el dólar también ha experimentado una subida que presiona adicionalmente los costos":

Hacienda busca soluciones con urgencia

Ante este panorama, el ministro Quiroz convocó el pasado 13 de marzo a una comisión especial de expertos para analizar los números y diseñar una solución "oportuna, eficaz y con la mayor prontitud". En paralelo, el gobierno ya anunció un recorte del 3% en los presupuestos de todos los ministerios, buscando liberar recursos en un contexto de holguras mínimas. La Ley de Presupuestos 2026, según trascendió, no contempló una reserva específica para este escenario.

Entre las opciones que Hacienda estaría evaluando figura la focalización del subsidio: proteger el kerosene, combustible de los sectores más vulnerables, mientras se ajusta el beneficio para otros tipos de combustible. También se baraja ampliar la banda de fluctuación, lo que permitiría alzas algo mayores en las gasolinas y eventualmente en el diésel. **Álvaro García**, decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de los Andes, señala que el margen de maniobra pasa precisamente por revisar el ancho de la banda o excluir combustibles de alto octanaje, priorizando el diésel para no afectar la cadena logística.

Labbé advierte que cualquier decisión será políticamente compleja, pues implica definir prioridades en un Estado que ya acumula deudas en subvenciones escolares y enfrenta déficits de insumos en salud. "Se van a tener que tomar decisiones difíciles", sentencia la economista. "A mi juicio personal, si la guerra es corta, probablemente esto no va a tener que ser un tema a discutir. Pero si la guerra se alarga, claramente no están los recursos en el presupuesto."