

Fecha: 23-03-2026
Medio: La Segunda
Supl.: La Segunda
Tipo: Columnas de Opinión
Título: Columnas de Opinión: El Mepco y el desafío fiscal

Pág.: 11
Cm2: 159,9
VPE: \$ 355.174

Tiraje: 11.692
Lectoría: 33.709
Favorabilidad: ☐ No Definida

Juan L. Ortiz
Castillo
Economista senior
OCEC-UDP



El Mepco y el desafío fiscal

El conflicto en Medio Oriente tiene implicaciones globales a través del alza del precio de los bienes energéticos. El precio del petróleo Brent se ubica en torno a los USD 100 el barril, mientras se observa un alza fuerte en el precio del gas natural, producto del recrudecimiento del conflicto. Este shock de oferta impacta directamente a economías importadoras como Chile: deteriora los términos de intercambio, presiona al alza el tipo de cambio y encarece los costos de importación, en un contexto de alta volatilidad e incertidumbre.

En este complejo escenario, Chile cuenta con mecanismos de mitigación como el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Mepco), diseñado para suavizar las fluctuaciones de precios hacia consumidores y productores. Sin embargo, en las últimas semanas el sistema ha estado fuertemente tensionado, con un costo fiscal superior a USD 140 millones, y con perspectivas de que este gasto continúe aumentando en el corto plazo. El problema es que esta presión se produce en un contexto de estrechez fiscal. Por ello, el Ejecutivo ha planteado ajustes en la operación del Mepco para contener su costo inmediato. No obstante, cualquier cambio debe resguardar su objetivo central: amortiguar variaciones abruptas en los precios de los combustibles. Además, es importante recordar que el mecanismo no implica subsidios permanentes. De hecho, entre 2014 y 2025 – con la excepción de 2022 – generó ingresos fiscales netos. Aun así, episodios extraordinarios, como la crisis energética derivada de la guerra en Europa del Este, obligaron a desplegar subsidios por más de USD 2.000 millones en un solo año.

Por lo mismo, la discusión no debiera limitarse al costo fiscal de corto plazo. También es necesario revisar la estructura del impuesto a los combustibles, particularmente la asimetría entre gasolina y diésel, que introduce distorsiones relevantes. Asimismo, el esquema de reintegro para el transporte de carga merece una revisión más amplia, dado que implica una menor carga tributaria relativa respecto de otros sectores. Abordar estas distorsiones permitiría avanzar hacia un sistema más coherente, eficiente y alineado con los desafíos fiscales y ambientales del país.