

Expertos advierten nueva alza de combustibles el 16 de abril que el mecanismo estatal no podría frenar

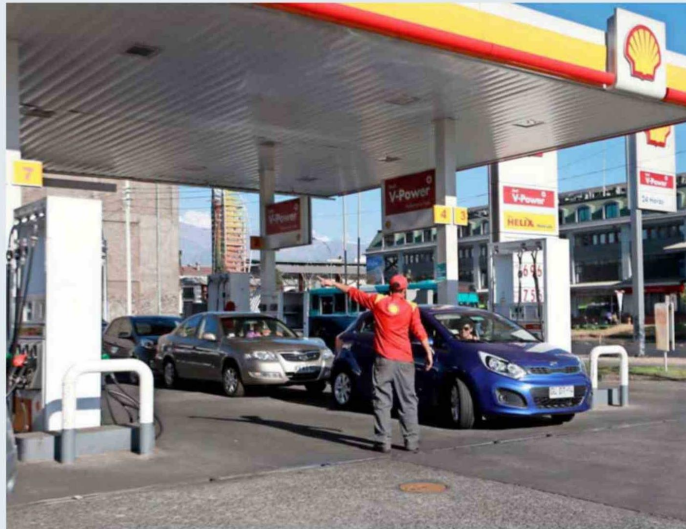
Sergio Sáez Fuentes

El precio de las gasolinas podría subir hasta \$85 por litro el próximo 16 de abril, y el diésel, \$75. Así lo proyectó Scotiabank en un informe publicado ayer, que advierte que el MEPCO –el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles– no estaría en condiciones de contener ese golpe bajo la normativa vigente, considerando un petróleo a US\$110 por barril y un dólar a \$925. Economistas y analistas consultados coinciden con ese diagnóstico, aunque con matices: algunos ven un error de diseño, otros hablan de una decisión de política pública con consecuencias no previstas. Lo que nadie descarta es que el alza llegue.

El nudo técnico que dejó paralizado al MEPCO

El mecanismo de estabilización fue modificado en 2023 y desde entonces opera con parámetros que se fijan cada cuatro semanas. El problema es que ENAP actualiza los precios mayoristas cada tres semanas, generando un descalce que hoy tiene al MEPCO con las manos atadas. Tras el ajuste del 26 de marzo, los parámetros no podrán modificarse hasta el 23 de abril, y su efecto recién se vería en la fijación del 7 de mayo. El 16 de abril queda, en la práctica, sin cobertura.

Oswaldo Balboa, economista de la Facultad de Administración y Economía de la USACH, lo explica con claridad: "La principal limitación es la vigencia mínima de cuatro semanas que estableció el Gobierno. Esto significa que una vez que se modifican los parámetros para el cálculo del precio de referencia de los combustibles, no se pueden ajustar nuevamente hasta que transcurra al



menos ese plazo. Cuando se toma un intervalo tan largo, se incorporan dentro del cálculo las alzas en el precio de los combustibles, lo que eventualmente se traduce en aumentos de precios, y de forma mucho más rápida".

Los expertos: el alza del 16 es un escenario real

Juan Ortiz, economista del OCEC-UDP, no descarta el escenario proyectado por Scotiabank, aunque lo matiza. Señala que existen dos posibilidades para el 16 de abril: una variación acotada, "cercana a 36 pesos por litro de alza, tanto en diésel como en gasolina", o bien una cifra mayor. "No se descarta un escenario en que el alza sea mayor a la esperada bajo el funcionamiento normal del

MEPCO. Sin embargo, es un escenario que puede no darse, considerando el cálculo estimado para el precio de paridad y el precio de referencia". La clave, dice, está en la dinámica entre ambos precios: "Para el 16 de abril es crucial la dinámica entre el precio de referencia y el precio de paridad". Maximiliano Villalobos, académico e investigador del ESE Business School de la Universidad de los Andes, valida la tesis de fondo: "El informe de Scotiabank apunta a un elemento real, el MEPCO hoy tiene menor capacidad de amortiguar alzas en el corto plazo". Lo explica en términos simples: "Mientras más largo es el promedio, más se suavizan los movimientos; en el extremo, si uno promediara un año completo, un alza de pocas semanas casi no se vería". Para

Villalobos, el problema actual es consistente con el diseño: "En un escenario de precios internacionales altos, el sistema amortigua menos y, por lo tanto, una mayor fracción del aumento se traspasa a los precios locales".

Diego Soffia, economista y director ejecutivo de Efectivo, también apunta al cambio de frecuencia como el nudo del problema: "Los últimos cambios al MEPCO establecieron que operara cada cuatro semanas, sin embargo, los precios de referencia y la banda de operación del MEPCO se calculan semanalmente y, con los valores actuales se supera esa banda, por lo que se traspasaría el mayor valor a los consumidores". Sobre qué debería hacer el Gobierno, es directo: "Probablemente 'deshacer' la modificación en la operación que cambió de 3 a 4 semanas la operación del mecanismo de estabilización sea lo más sensato".

¿Error de diseño o decisión de política pública?

Aquí los expertos se dividen. Villalobos es cauto: "Eso no necesariamente es un error de diseño, sino una decisión de política pública; el mecanismo hoy busca equilibrar la estabilización de precios con una menor exposición fiscal". Soffia, en tanto, prefiere esperar: "Si fue un error del gobierno o era uno de los objetivos habrá que esperar las respuestas del ejecutivo, que de seguro está analizando las acciones a seguir, dado que una nueva alza del orden de los \$80 podría complicar su gestión que viene con aprobación a la baja".

Cristian Lecaros, CEO de Inversión Fácil, va más lejos y apunta a un problema estructural que va más allá de la coyuntura: "El MEPCO tiene un problema estructural de larga data, subsidia más a los hogares de mayores ingresos, es decir, a quienes tienen automóvil, que no necesariamente son quienes más lo necesitan". Y sobre el golpe del 26 de marzo, cuestiona la forma en que se implementó: "En lugar de aplicar el alza de manera gradual en varias semanas, se traspasó de golpe toda la acumulación el 26 de marzo. Eso explica por qué el impacto fue tan brusco, el mayor ajuste llegó a 73 pesos".