

# Diésel vs bencina: cómo se amplían los beneficios a favor de los vehículos a petróleo tras acuerdo del gobierno con camioneros

**Mientras, actualmente,** en tres semanas el precio de las gasolinas puede subir hasta un máximo de \$36, según el funcionamiento del Mepco, el del diésel, en cambio, con la nueva propuesta del Ejecutivo a los transportistas, podría aumentar solo \$15 en 21 días, es decir, menos de la mitad versus la bencina.

CARLOS ALONSO

—El plan original de este gobierno era subir de manera paulatina el impuesto a los combustibles, tanto de la gasolina como el diésel, para equipararlo con un gravamen de 7 UTM por metro cúbico. Esto, porque desde 1988 se aplica un tributo diferenciado: a la bencina se le aplica 6 UTM por metro cúbico, mientras al diésel uno de 1,5 UTM por metro cúbico. Sin embargo, la realidad política de los hechos dejó congelado ese plan.

Lo anterior, debido a que las movilizaciones de los camioneros forzaron un cambio en la agenda del Ejecutivo, y para buscar destrabar el conflicto con ellos tuvo que entregar una serie de medidas que amplían los beneficios a favor de los vehículos a petróleo, en desmedro de quienes usan como combustible la gasolina.

Si en el acuerdo original del lunes pasado ya ampliaba de manera importante el tratamiento diferenciado, en el texto que pactó este domingo y que terminó parcialmente con el paro de los transportistas, ello se acrecentó. En un principio, el gobierno planteó —mediante el envío de un proyecto de ley— un congelamiento del precio del diésel durante 90 días, tras el cual su valor sería ajustado en un máximo de \$36 el litro al alza o a la baja, según correspondiera. Ahora en cambio, ese plazo se extiende a 120 días —cuatro meses— y el mecanismo solo operará para evitar incrementos del precio, mientras que si hubiese bajas en dicho período, estas se traspasarían. Y salió del acuerdo el ajuste posterior de los \$36 máximos.

Del mismo modo, en el texto de la semana pasada se estipulaba que luego del lapso transitorio de estabilización, el mecanismo permanente consideraría aumentos máximos de \$12 cada 15 días, lo que se modificó en el acuerdo de este domingo por un alza tope de \$15, cada 21 días, pero con una duración de un año.

Así, las diferencias con el tratamiento de las gasolinas solo crece. Mientras, actualmente, en tres semanas el precio de estas puede subir has-

ta un máximo de \$36, según el funcionamiento del Mepco, el del diésel, en cambio, con la nueva propuesta del Ejecutivo a los transportistas, podría aumentar solo \$15 en 21 días, es decir, menos de la mitad versus la bencina.

Ahora, en cuanto a los beneficios que tienen los camioneros, la lista de “privilegios” también aumenta. Una de ellas es que desde mediados de los 80 los transportistas tributan por renta presunta, lo que les permite pagar menos de lo que les corresponde. Si bien varios gobiernos han intentado eliminarla no lo han conseguido, aunque sí se ha ido limitando.

Otra de las regalías que tiene este grupo es

que se les devuelve el pago del impuesto por el diésel que va en un rango entre 30% y 80% según el tamaño del camión.

Por eso este nuevo acuerdo político genera críticas entre los expertos, quienes ven que “técnicamente” no se justifica.

Uno de los críticos es Jorge Hermann, economista de Hermann Consultores, quien sostiene que “el ministro de Hacienda cometió un error garrafal, negoció bajo presión y generó un mal precedente al fijar el precio del diésel por 120 días. Hacienda no ha sido claro en explicar el Mecanismo de Estabilización del Precio de los Combustibles (Mepco). Los camioneros son los regalones de este instrumento, porque no han pagado impuesto e, incluso, han recibido subsidios en gran parte del 2022.

Para Hermann, “la agenda de impuestos verdes se fue al tacho de la basura. Marcel, al ceder a los camioneros en la primera reunión del lunes pasado, fijando en tres meses el precio, quedó sin piso político y técnico para subir el impuesto específico del diésel desde 1,5 a 7 UTM como dice el programa de gobierno del Presidente Boric”.

Luis Gonzales, coordinador económico en cambio climático, energía y medio ambiente de Clapes UC, subraya que, con este nuevo acuerdo, “el gobierno ha decidido descartar su propuesta de subir los Impuestos a los combustibles a 7 UTM para gasolinas y diésel, y ha cambiado su dirección para imponer un subsidio neto al diésel”.

En este contexto, para Gonzales, “el gobierno en materia ambiental y climática prácticamente descartó su plan votado por una mayoría en las elecciones, sumando otro antecedente más para alejarse de ser “el gobierno más ecológico de Chile”.

Mientras que para el economista del OCEC-UDP, Juan Ortiz, “la situación del Ejecutivo es contradictoria. Por una parte, buscan reducir la brecha que existe hoy en el impuesto específico, pero, por otra parte, cuando se estaría discutiendo esta propuesta seguramente el precio del diésel se encuentre fijo, por el acuerdo alcanzado”.

