

La columna de...

PEDRO FECCI GALLARDO,
PRESIDENTE REGIONAL DEL COLEGIO DE CONTADORES

Mepco en Chile: entre la estabilidad fiscal y el costo para las familias

En Chile, cada vez que sube con fuerza el precio internacional del petróleo, vuelve a aparecer una sigla que para muchos resulta poco familiar: Mepco, es decir, el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles. Aunque su nombre suena técnico, su efecto es muy concreto: durante años ha funcionado como un amortiguador para evitar que las alzas o bajas externas se traspasen de manera brusca al precio que pagan las personas en la bencinera. El MEPCO fue creado por la Ley N.º 20.765, publicada el 9 de julio de 2014, y opera ajustando el componente variable del impuesto específico a los combustibles. En términos simples, cuando el precio internacional sube demasiado, el mecanismo reduce parte de la carga tributaria para contener el alza; y cuando baja, hace el movimiento inverso, buscando que los cambios sean graduales.

Con el tiempo, este instrumento ha sido modificado para mejorar su operación. El Ministerio de Hacienda recuerda que en diciembre de 2022 comenzaron a regir ajustes que permitieron diferenciar el impuesto variable según octanaje y que, desde enero de 2023, se introdujeron cambios para evitar fluctuaciones semanales excesivas. Es decir, el Mepco no ha sido un mecanismo estático, sino una herramienta que el Estado ha ido adaptando para suavizar la volatilidad del mercado energético internacional.

¿Por qué hoy el tema volvió al centro del debate? Porque el gobierno del Presidente José Antonio Kast decidió modificar administrativamente el funcionamiento del Mepco para llevar los precios internos a niveles más consistentes con los valores internacionales. Según lo informado públicamente, ello se traducirá en un alza aproximada de \$370 por litro en la gasolina de 93 octanos y de \$580 por litro en el diésel, en un contexto marcado por el encarecimiento internacional del petróleo y por restricciones fiscales que, según Hacienda, impiden seguir amortiguando el precio con la misma intensidad de antes. El ministro Jorge Quiroz señaló además que sostener el nivel previo de contención mediante Mepco implicaba un costo cercano a US\$ 160 millones por semana, cifra que el Ejecutivo calificó de insostenible para las finanzas públicas.

Dicho de manera sencilla: el Mepco no elimina el problema, solo lo modera y distribuye en el tiempo. Pero cuando el Estado concluye que ya no puede seguir absorbiendo una parte relevante de esa diferencia, el ajuste finalmente llega al consumidor. Eso es lo que hoy está ocurriendo.

Desde una mirada profesional, podemos explicar esto sin caricaturas. No estamos frente a un simple aumento de combustibles, sino frente a una decisión que puede irradiar efectos sobre toda la economía cotidiana. La gasolina afecta el transporte particular, pero el diésel impacta además al transporte de carga, la distribución de mercaderías, la agricultura, la pesca, los servicios y buena parte de la cadena logística del país. Por eso, un aumento importante en combustibles suele terminar presionando el costo de vida, encareciendo fletes, alimentos, movilidad y algunos servicios esenciales.

Precisamente para amortiguar esos efectos, el Gobierno anunció siete medidas. Primero, el congelamiento de la tarifa del transporte público en Santiago durante 2026. Segundo, una compensación para regiones mediante la denominada "ley espejo", para mitigar el impacto sobre la locomoción colectiva fuera de la capital. Tercero, un subsidio de \$100.000 mensuales por seis meses para taxis y colectivos para la compra de combustibles. Cuarto, una rebaja y congelamiento de la parafina a niveles de febrero, durante otoño e invierno, reforzando para ello el fondo de estabilización respectivo. Quinto, una línea de crédito preferencial de BancoEstado para electromovilidad, dirigida a taxis y colectivos que quieran renovar flota. Sexto, un plan de seguridad y descanso para transportistas, con mejoras en rutas y zonas de detención. Y séptimo, un ajuste tributario transitorio en sectores que hoy cuentan con trato más favorable respecto del impuesto específico al diésel, de modo de distribuir parte del costo de la contingencia.

El debate de fondo no debe reducirse a si el Mepco "sirve" o "no sirve". Sí sirve, y ha servido durante años para evitar traspasos abruptos al consumidor. El problema es que ningún mecanismo de estabilización puede transformarse indefinidamente en un subsidio sin límite, porque tarde o temprano aparece la restricción fiscal. La verdadera discusión, entonces, debiera ser cómo compatibilizar responsabilidad fiscal, protección a las familias y certezas para los sectores productivos.

Como país, necesitamos explicar mejor estas decisiones, porque cuando la ciudadanía entiende cómo opera un mecanismo como el Mepco, puede evaluar con mayor justicia tanto sus beneficios como sus límites. Y cuando las medidas de mitigación se comunican con claridad, el debate público también gana en seriedad.

En tiempos de incertidumbre, más que consignas, Chile necesita información comprensible, prudencia técnica y decisiones que, aun siendo difíciles, se adopten con sentido de realidad y con especial atención a quienes más resienten cada alza en el costo de vivir.