

Hacienda ha logrado ahorrar casi US\$1.600 millones por cambios al Mepco que produjeron el alza histórica de bencinas en marzo

Luego de la neutralización del mecanismo de estabilización a fines de marzo, que tuvo como efecto el inédito incremento en los precios de los combustibles, el gobierno ha generado espacio fiscal para contener nuevas alzas.

CARLOS ALONSO

A fines de marzo, el gobierno dio un golpe de efecto y anunció que, debido a la fuerte alza en el precio del petróleo por la guerra entre Estados Unidos e Irán, tendría que modificar el Mecanismo de Estabilización del Precio de los Combustibles (Mepco). El argumento era que el costo fiscal que significaba mantener el mecanismo funcionando era de entre US\$150 millones a US\$200 millones a la semana.

Debido a la mayor presión fiscal que generaría el mantener el Mepco, el gobierno de José Antonio Kast decidió traspasar el alza directa a los consumidores, lo que se reflejó en que la gasolina de 93 octanos subiera \$370 por litro y el diésel lo hiciera en \$580 por litro.

En caso de que el Mepco se hubiera mantenido operando con normalidad, el alza para las bencinas se hubiera materializado en unas 12 semanas aproximadamente. Mientras que la del diésel, en unas 19 semanas.

En el Informe de Finanzas Públicas del primer trimestre del 2026, que publicó el lunes pasado Hacienda, se describe el escenario de marzo.

De acuerdo al informe, se menciona que en este episodio confluyeron factores que amplificaron el impacto fiscal del Mepco en el corto plazo: la rapidez del aumento de los precios internacionales, la estructura de ajuste del mecanismo y la estrechez fiscal.

En este contexto, sostiene que “en la semana del 26 de marzo, de haberse aplicado únicamente la regla de umbral, el precio mayorista habría aumentado en torno a 3,1% en gasolinas y 3,0% en diésel, pese a que los precios de paridad de importación registraban incrementos significativamente mayores, de 34,4% y 69,9%, respectivamente”.

Esta diferencia ilustra la magnitud de la presión acumulada sobre el mecanismo en un período breve. Así, el costo fiscal superó los US\$150 millones semanales, incluso alcanzando los US\$200 millones en algunas semanas. En un contexto de elevada incertidumbre sobre la duración del conflicto, el uso intensivo del mecanismo implicaba una presión fiscal significativa. Las simulacio-



nes de escenarios mostraban que prolongar los ajustes graduales habría significado un rápido deterioro de la posición fiscal del mecanismo, y una probable activación de la cláusula de salida hacia mediados del año, además de tener que realizar alzas sucesivas de precios durante varios períodos.

Según explica Hacienda, en este escenario se realizaron ajustes en los parámetros, con las herramientas contempladas en la legislación vigente, con el objetivo de acotar su impacto fiscal, lo que derivó en un rápido sinceramiento de los precios. “De no ocurrir este ajuste, el costo fiscal acumulado al 7 de mayo habría alcanzado los US\$1.500 millones, unos US\$1.200 millones por sobre el costo actual”. Es decir, el costo fiscal del mecanismo al 7 de mayo sumaba US\$300 millones.

En la actualidad el Mepco sigue funcionando. De acuerdo a cálculos del economista del OCEC-UDP, Juan Ortiz, al 28 de mayo la cifra sin el alza de bencinas de marzo habría alcanzado a US\$ 1.830 mi-

llones.

“Ahora, al sumar las semanas al 28 de mayo, el costo fiscal acumulado sería de US\$240 millones”. Así, en suma, con los cambios al Mecanismo de Estabilización del Precio a los Combustibles, el fisco “se ahorró” unos US\$1.590 millones.

El economista explica que “ahora el costo fiscal se ha aminorado, toda vez que el Mepco ha contenido parcialmente la caída del diésel con un componente variable positivo las últimas semanas”. Eso quiere decir que el mecanismo ha aumentado el impuesto al diésel, lo que genera una recaudación mayor.

¿FIJACIÓN DE PRECIOS?

El economista del OCEC-UDP plantea además que, debido a los últimos movimientos que ha tenido el mecanismo, está transitando de un sistema de suavización de precios a uno de “fijación de precios”.

“El gobierno para el día 7 de mayo modificó el parámetro de número de semanas hacia atrás utilizadas en la fórmula para

calcular el promedio móvil del precio internacional del crudo Brent, y el parámetro alfa, que limita el peso que tiene el componente variable dentro de la fórmula de estabilización, operando generalmente como un factor de ponderación”, dice el experto.

Si bien estos cambios de los parámetros están dentro de lo que es una atribución discrecional por parte del Ejecutivo, Ortiz cuestiona que “el Mepco siempre ha sido un mecanismo de suavizamiento de precios, es decir, se permite un traspaso acotado cada tres semanas, lo cual ha permitido reducir la volatilidad del precio base de los combustibles de consumo vehicular. Sin embargo, desde el 7 de mayo lo que vemos es que aquí hay una decisión política, evidentemente, para mantener el precio”.

En su argumentación señala que “de facto, desde el día 16 de abril, mantenemos los mismos precios mayoristas que se mantendrán fijos hasta el día 11 de junio, lo que refleja un cambio en cuanto a la forma como se traspasa este elemento”.