

**BRÚJULA**

**MACROECONÓMICA N°12**

Operación del MEPCO en el año 2022 y  
propuesta de cambio para el año 2023

Enero 2023

**Juan Ortiz**



Observatorio del Contexto Económico

## Brújula Macroeconómica N°12

### Operación del MEPCO en el año 2022 y propuesta de cambio para el año 2023

Juan Ortiz<sup>1</sup>

#### Resumen

- El alza del precio del petróleo en el mercado internacional y la depreciación del tipo de cambio nominal, principalmente impulsaron el alza del precio de los combustibles de consumo vehicular en el año 2022, llegando los precios de las gasolinas y el diésel a máximos históricos.
- En medio de la escalada de precios, el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles – MEPCO, permitió contener el alza y reducir la volatilidad de la variación semanal del precio. Por medio del componente variable negativo (subsidio) del impuesto específico de los combustibles, durante la mayor parte del año.
- El aumento del nivel de subsidios obligó al Ministerio de Hacienda a modificar la Ley del MEPCO para permitir un aumento del techo máximo de costo fiscal acumulado, hasta los USD 3.000 millones. El menor recaudo acumulado del MEPCO desde su inicio hasta fines del año 2022 se estima en USD 2.670 millones, mientras que en 2022 el valor asciende a USD 2.292 millones.
- En 2022 también se modificó el umbral de ajuste semanal cuando opera el MEPCO, el cual pasó de 0.12 UTM/m<sup>3</sup> a un 0.8% del promedio móvil de dos semanas del precio base de la gasolina 93, lo cual significó una mayor variación semanal de los precios de los combustibles.
- En diciembre de 2022, el Ministerio de Hacienda presentó un proyecto de Ley modificando el funcionamiento del MEPCO, con medidas transitorias como la imposición de un precio máximo al diésel hasta el 15 de abril de 2023, permitiendo en todo caso bajas del mismo. Además, se modifica desde el 15 de abril de 2023 y hasta el 15 de abril de 2024 el mecanismo de variación cada 3 semanas del diésel, respecto al resto de combustibles de consumo vehicular.
- Los cambios propuestos tienen diversos alcances. Por una parte, la fijación del precio mayorista ENAP por dos semanas, implica una mayor rigidez de los precios, volviendo a cambios discretos más fuertes en caso de aumento permanente de precio base a la baja o al alza, siendo un retroceso respecto al sistema actual que permite cambios semanales. Por lo tanto, esta modificación va en contra del espíritu que han tenido a lo largo de la historia los distintos mecanismos de suavización de las variaciones de precios de combustibles, que es justamente que los precios se ajusten suavemente a los valores dados por los fundamentales.
- El trato diferenciado del ajuste cada tres semanas del precio de la gasolina y diésel durante un año, sumado al precio tope para el diésel, implicaría un aumento del precio relativo de la gasolina respecto al diésel, que va en contravía a desincentivar el consumo de este combustible.
- A partir de simulaciones presentadas por el Ministerio de Hacienda, la modificación del MEPCO adelantaría la reducción del precio ENAP en caso de que la tendencia del precio base sea a la baja, y en caso contrario cuando este aumente, el nuevo MEPCO retrasaría el alza, siendo este un beneficio para los consumidores.
- Sin embargo, cuando la tendencia del precio base sea al alza o la baja durante varios meses, la volatilidad del cambio del precio semanal del precio aumentaría en un nuevo esquema, respecto a la operación actual del MEPCO, lo cual va en contravía con el objetivo de reducir la volatilidad del precio. Únicamente cuando el precio base no presenta tendencia al alza o a la baja, su volatilidad es menor en el nuevo sistema, respecto al MEPCO actual.

---

<sup>1</sup> Economista Senior del Observatorio del Contexto Económico de la Universidad Diego Portales (OCEC UDP)

\*Se agradece la colaboración de Antonio Espinoza, practicante del OCEC UDP.

## I. Introducción

En 2022 como resultado del alza del precio del petróleo Brent en el mercado internacional y la depreciación del tipo de cambio, sumado a los mayores costos de transporte y fletes, los precios de los combustibles de consumo vehicular presentaron una fuerte alza a lo largo del año llegando a máximos históricos tanto para las gasolinas como para el diésel.

El incremento del precio al consumidor final fue contenido y suavizado por la operación del MEPCO. Lo cual llevó a que, durante la mayor parte del año, el sistema otorgara subsidios para todos los combustibles, llegando incluso a generar subsidios netos, especialmente en el caso del diésel.

En medio del funcionamiento del MEPCO fue necesario aumentar el límite máximo de costo fiscal del sistema desde USD 500 millones a USD 3.000 millones hacia mediados del año 2022. El costo fiscal acumulado estimado desde el inicio hasta fines del año pasado estaría en torno a USD 2.670 millones, donde el costo fiscal proyectado para el año 2022 fue de USD 2.292 millones. Un elemento adicional en la operación del MEPCO desde mediados de año, fue la modificación del umbral de ajuste semanal, el cual pasó de 0.12 UTM/m<sup>3</sup> a un 0.8% del promedio móvil de dos semanas del precio base de la gasolina 93.

Además de los cambios en el umbral de ajuste semanal y aumento del límite máximo del costo fiscal del MEPCO, el sistema redujo fuertemente la volatilidad del precio mayorista, al comparar el precio base (el cual no incluye el componente variable del impuesto específico) respecto al precio mayorista informado por la Empresa Nacional de Petróleo – ENAP (el cual incluye el componente variable del impuesto específico), cumpliendo uno de los principales objetivos del sistema. Sin embargo, el fuerte aumento del precio al consumidor final gatilló un conjunto de demandas para mitigar el alza del precio.

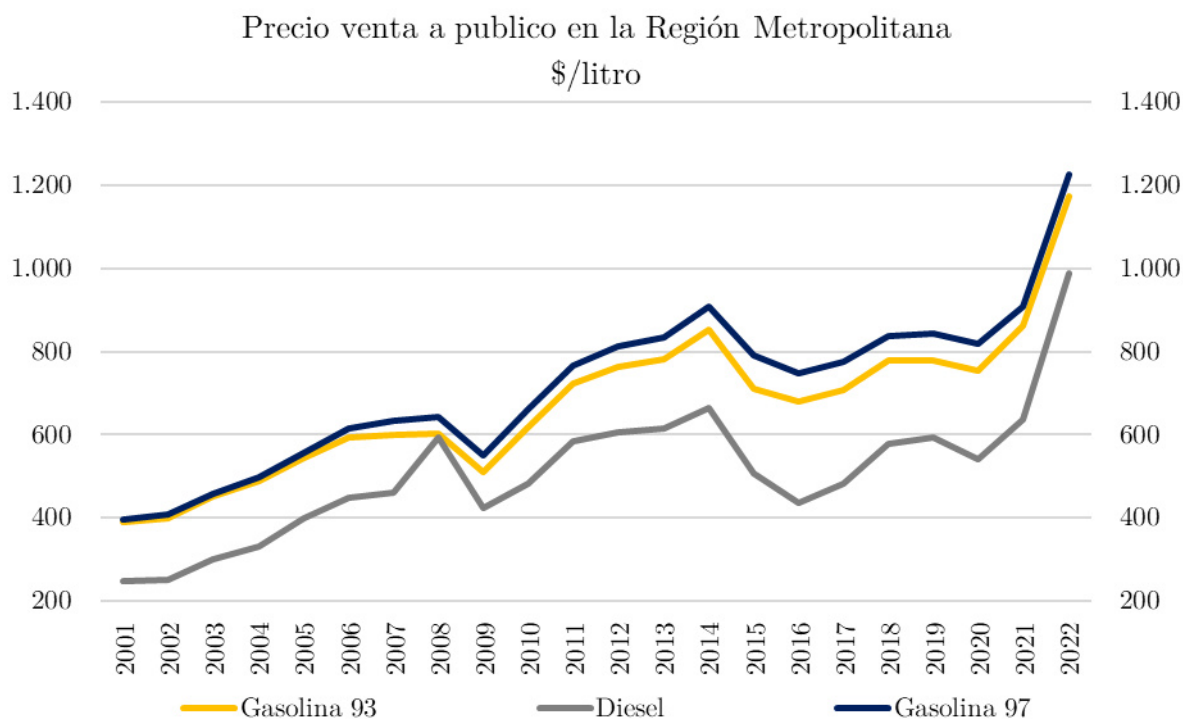
Por lo que a fines de 2022 el Ministerio de Hacienda presentó un proyecto de Ley modificando el funcionamiento del MEPCO, con medidas transitorias como la imposición de un precio máximo al diésel hasta el 15 de abril de 2023, permitiendo en todo caso bajar el precio. Así mismo, estipula que entre el 15 de abril de 2023 y hasta el 15 de abril de 2024 el mecanismo permitiría aumentos de 0,25 UTM/m<sup>3</sup> cada 21 días para el diésel, la cual llevaría a una asimetría en el tratamiento del cambio en el precio de los combustibles de consumo vehicular entre diésel y gasolina. Esto debido a que el proyecto incluye que para el resto de los combustibles de

consumo vehicular el precio varíe cada tres semanas con un ajuste de 2,4% del precio promedio de dos semanas para la gasolina 93.

## II. Precios de los combustibles de consumo vehicular en 2022

Los precios de los combustibles de consumo vehicular desde principios de 2021 mantienen la tendencia al alza, en medio de la recuperación del precio del petróleo Brent en el mercado internacional. Para fines de 2021 el precio de venta al público superó la barrera de los \$1.000 por litro, para la gasolina 97. Esta dinámica se mantuvo durante 2022<sup>2</sup>, donde el precio promedio en la Región Metropolitana de las gasolinas 93 y 97 aumentó 36,1% y 34,9% en términos anuales. Mientras que el precio promedio del diésel se incrementó 55,3% en el mismo periodo, al pasar de \$636,9 por litro en 2021 a \$989,2 por litro en 2022 (Figura 1).

Figura 1

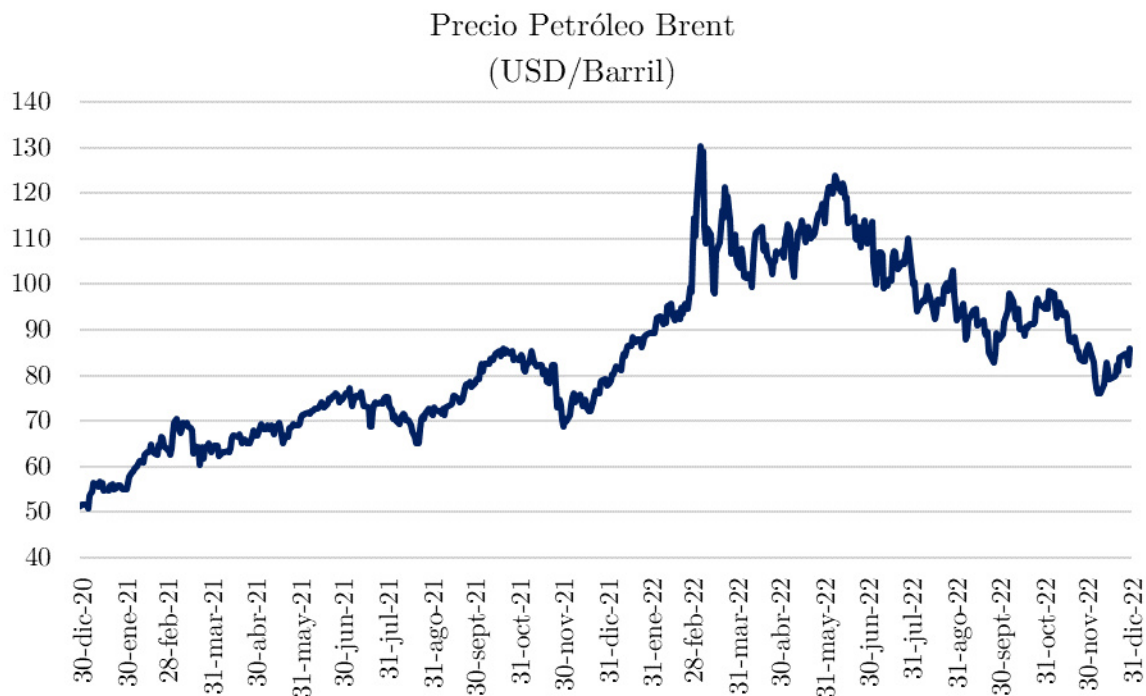


Fuente: Comisión Nacional de Energía y [www.bencinaenlinea.cl](http://www.bencinaenlinea.cl)

<sup>2</sup> Para las últimas semanas de 2022, el precio de venta al público se calcula a partir de la información de [www.bencinaenlinea.cl](http://www.bencinaenlinea.cl)

El aumento a lo largo de 2022 del precio de los combustibles obedece al alza del precio del petróleo debido a la recuperación de la demanda mundial de crudo, el fortalecimiento del dólar multilateral y los efectos del conflicto de Europa del Este entre Rusia y Ucrania, que llevaron a un peak de precio hacia principios de marzo de USD 130 el barril, donde el precio promedio en 2022 alcanzó USD 99 el barril, llegando al nivel más alto desde el año 2013. Sin embargo, las perspectivas de una ralentización de la demanda de crudo, asociado a perspectivas de crecimiento menos auspiciosas de las principales economías, sumado a las restricciones de movilidad en China por las medidas para contener la expansión del Covid-19, han llevado al precio del crudo a niveles por debajo de los USD 90 el barril, desde mediados de noviembre de 2022 (Figura 2).

**Figura 2**

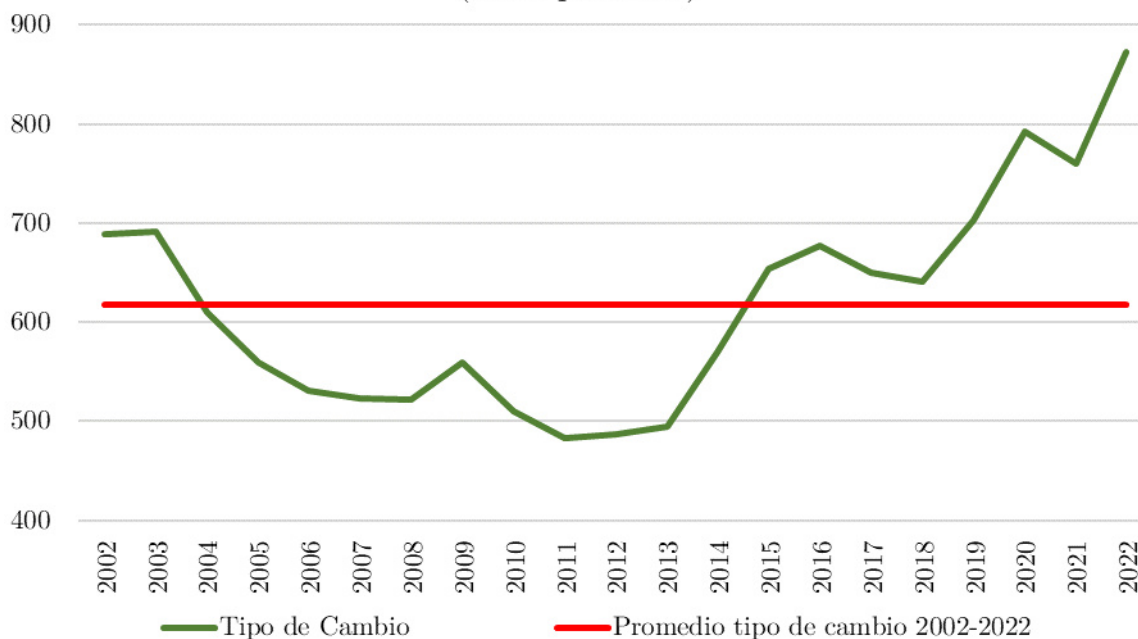


Fuente: [www.energiaabierta.cl](http://www.energiaabierta.cl)

Además del alza del precio del petróleo Brent, que conlleva un alza del precio FOB para las gasolinas y el diésel, para 2022 también la depreciación promedio del tipo de cambio nominal respecto al 2021, incidió en el incremento del precio los combustibles de consumo vehicular. Así en 2022 el tipo de cambio nominal peso por dólar aumentó un 15%, respecto al 2021, mientras este se ubica sobre su promedio histórico de los últimos 20 años (Figura 3)

**Figura 3**

Tipo de cambio nominal  
(Pesos por dólar)



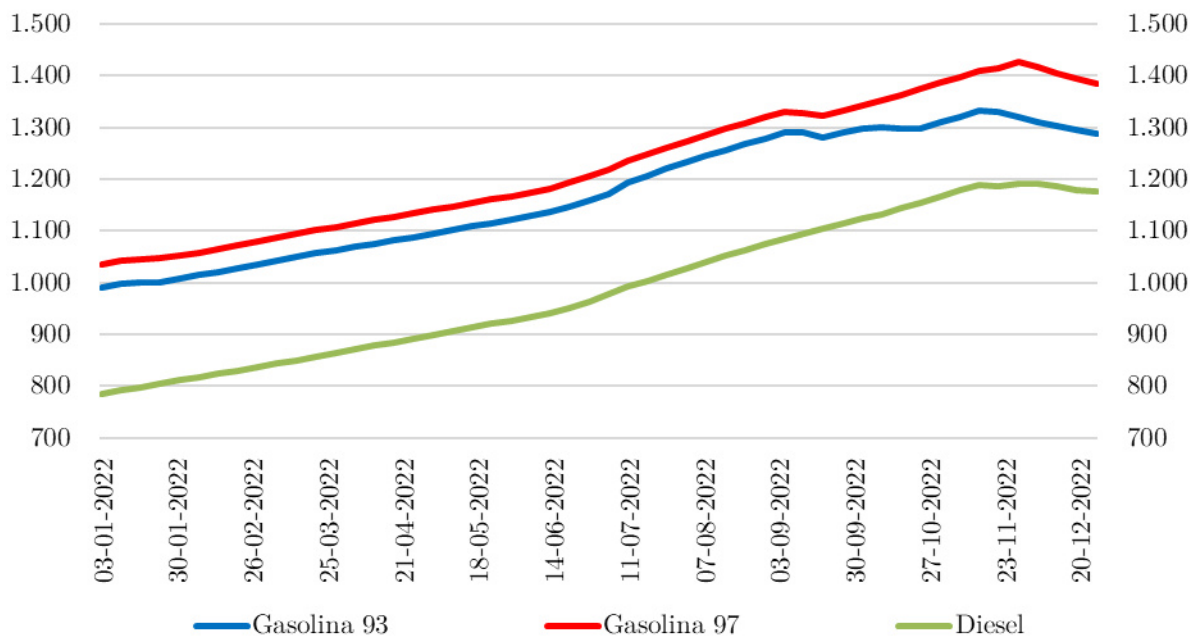
Fuente: Banco Central de Chile

En todo caso, por fundamentales el precio aumento también como resultado del alza los costos de fletes y seguros en el mercado internacional, en medio de las restricciones de la cadena logística y del aumento del precio del petróleo. De igual, forma el alza de los costos de refinación también incidieron en el aumento del precio en el mercado local. En este escenario el MEPCO suavizo el traspaso de los cambios en los fundamentales al precio final, reduciendo a su vez la volatilidad de este.

Para 2022 el precio de venta a público semanal en la Región Metropolitana alcanzó un peak en el mes de noviembre para las gasolinas y el diésel, como resultado del funcionamiento del MEPCO, con un precio que se ha ajustado en el margen a la baja, debido a la reducción del precio del petróleo Brent, y la apreciación de la moneda en el mes de diciembre, respecto a los meses previos (Figura 4).

**Figura 4**

Precio venta a público en la Región Metropolitana  
\$/litro



Fuente: Comisión Nacional de Energía y [www.bencinaenlinea.cl](http://www.bencinaenlinea.cl)

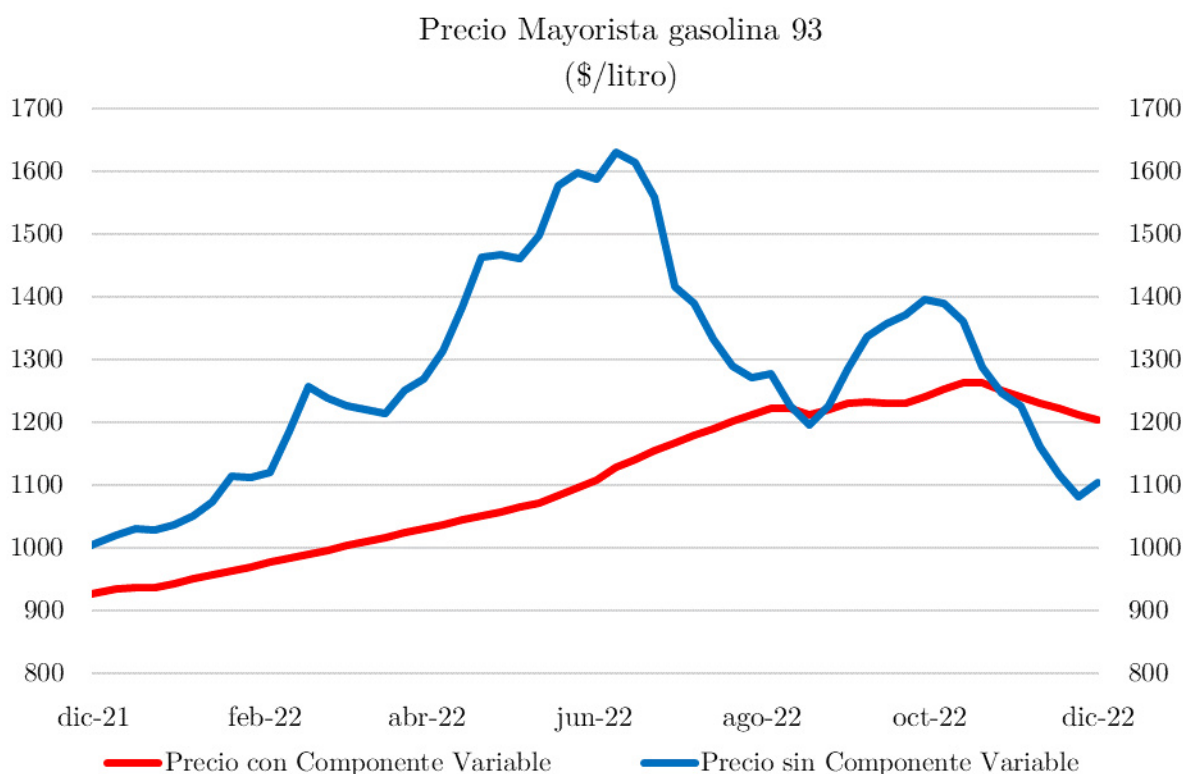
### III. Operación del MEPCO en 2022

El MEPCO creado por la Ley 20.765, es un sistema que permite suavizar la variación semanal del precio de los combustibles, implementado desde agosto de 2014. Este sistema opera a partir del componente variable del impuesto específico a los combustibles, el cual afecta el precio mayorista de los combustibles (precio que no incluye el margen de las empresas distribuidoras de combustibles), con el fin de reducir la volatilidad del precio al consumidor final.

El cálculo del componente variable cumple dos condiciones, la primera era que el cambio semanal no fuera mayor a 0.12 UTM/m<sup>3</sup> en valor absoluto para el precio mayorista de la Empresa Nacional de Petróleo - ENAP y que el precio de paridad calculado por la Comisión Nacional de Energía – CNE más el componente variable del impuesto específico se mantuviera dentro de la banda de referencia del precio de los combustibles calculado por la CNE.

En el año 2022, por los factores descritos anteriormente (tipo de cambio, precio del petróleo Brent, entre otros), el precio base aumento en forma significativa, lo cual obligo al MEPCO a otorgar subsidios la mayor parte del año, los cuales crecieron conforme la diferencia entre el precio base<sup>3</sup> y el precio mayorista ENAP<sup>4</sup> aumento, especialmente durante el primer y segundo trimestre del año (Figuras 5, 6 y 7). Como resultado, si bien la tendencia de los precios de los combustibles fue al alza la mayor parte del año, esta fue contenida por medio del MEPCO con variaciones acotadas semana a semana, lo cual se refleja en la dinámica del precio al consumidor final tal como se indicó en la Figura 4.

**Figura 5**



Fuente: Ministerio de Hacienda

<sup>3</sup> Este precio corresponde a la mejor estimación del Ministerio de Hacienda respecto al precio al por mayor que informara ENAP en la semana actual (para la Región Metropolitana). Este precio incluye tanto el IVA como el componente base del impuesto específico de los combustibles, sin considerar el componente variable del impuesto específico. Fuente: Ministerio de Hacienda

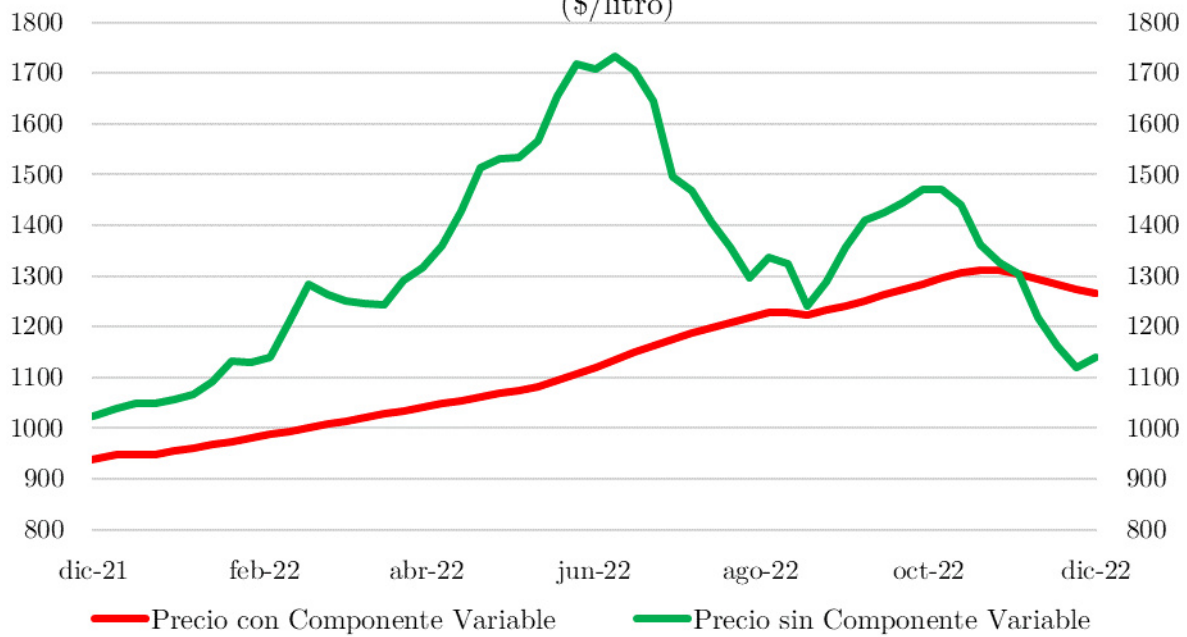
<sup>4</sup> Corresponde al precio al por mayor con impuestos en la Región Metropolitana, anunciado por ENAP en su informe de la semana anterior. Fuente: Ministerio de Hacienda



**Figura 6**

Precio Mayorista gasolina 97

(\$/litro)

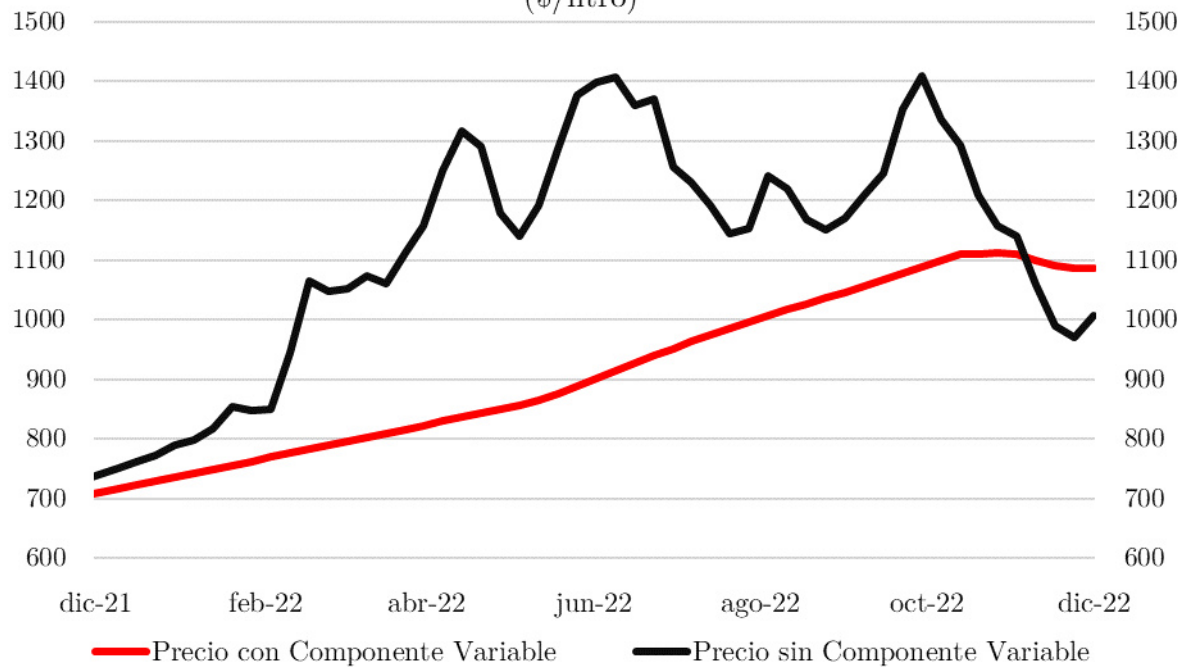


Fuente: Ministerio de Hacienda

**Figura 7**

Precio mayorista Diesel

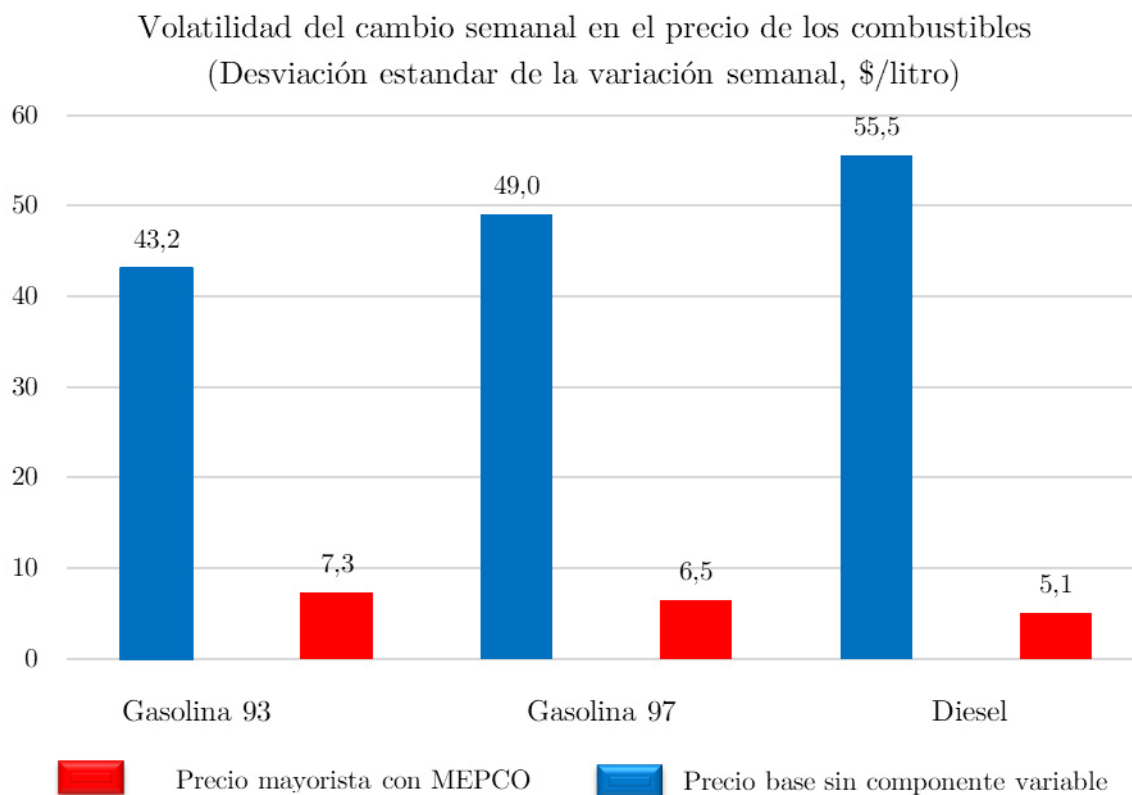
(\$/litro)



Fuente: Ministerio de Hacienda

El MEPCO entre enero y diciembre de año 2022, además de contener el alza de los precios, también permitió reducir significativamente la volatilidad del cambio semanal en el precio de los combustibles (Figura 8).

**Figura 8**



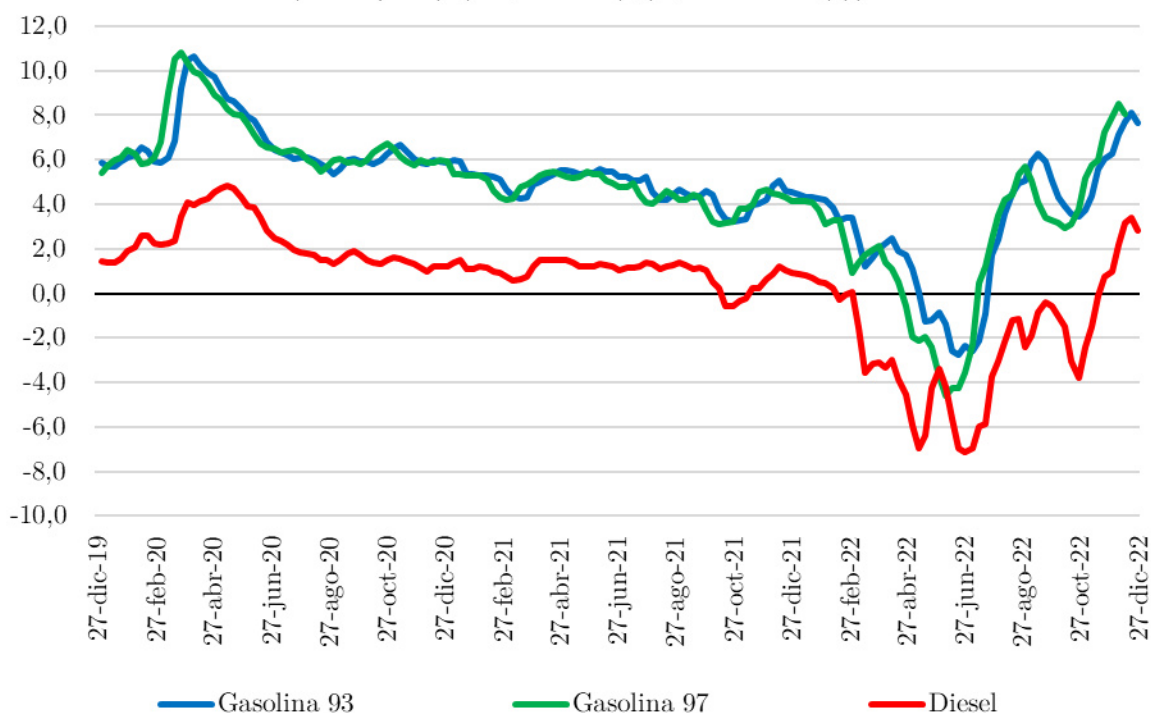
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda.

El MEPCO operó durante todo el año 2022 a través de un subsidio o impuesto para la gasolina 93 y diésel; solo en una semana del año para la gasolina 97 no operó el MEPCO. Este hecho refleja el alto nivel de volatilidad del precio base, en medio de una fuerte tendencia al alza durante la mayor parte del año. De igual forma, para la gasolina 93 en un 87% de las semanas se otorgó un subsidio, mientras que para la gasolina 97 y diésel el subsidio operó un 93% del total de semanas del año.

Este escenario llevó a un alza del subsidio para las gasolinas y el diésel, lo cual llevo a que la suma de componente base del impuesto a los combustibles (6 UTM/m<sup>3</sup> para las gasolinas y 1,5 UTM/m<sup>3</sup> para el diésel) mas el componente variable fuese negativo, es decir que el sistema otorgara un subsidio neto. Lo cual ocurrió en 2022, durante 10 y 11 semanas para la gasolina 93 y 97, respectivamente. En el caso del diésel fueron 39 semanas (Figura 9).

**Figura 9**

Impuesto Especifico Final a los Combustibles\*  
(UTM/m<sup>3</sup>) (Impuesto (+) ; Subsidio (-))



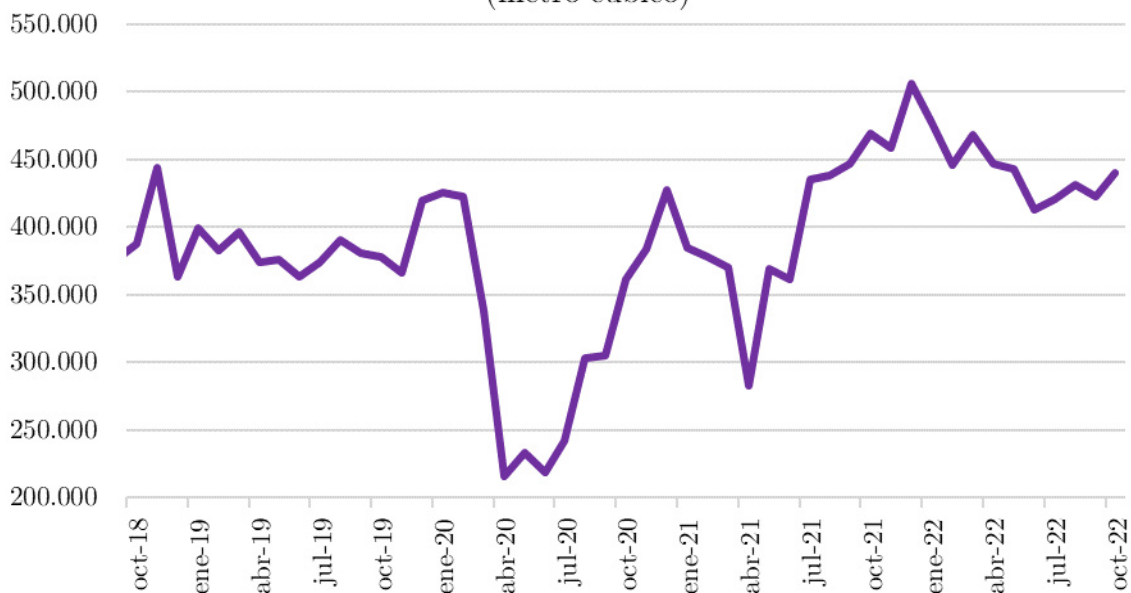
\* Componente base más componente variable.

Fuente: Diario Oficial y Ministerio de Hacienda

En 2022 un factor a destacar en el mercado de los combustibles de consumo vehicular fue la recuperación de las ventas respecto a lo observado en los años 2020 y 2021 (Figura 10).

Figura 10

Ventas de Gasolina de las Compañías Distribuidoras  
(metro cubico)

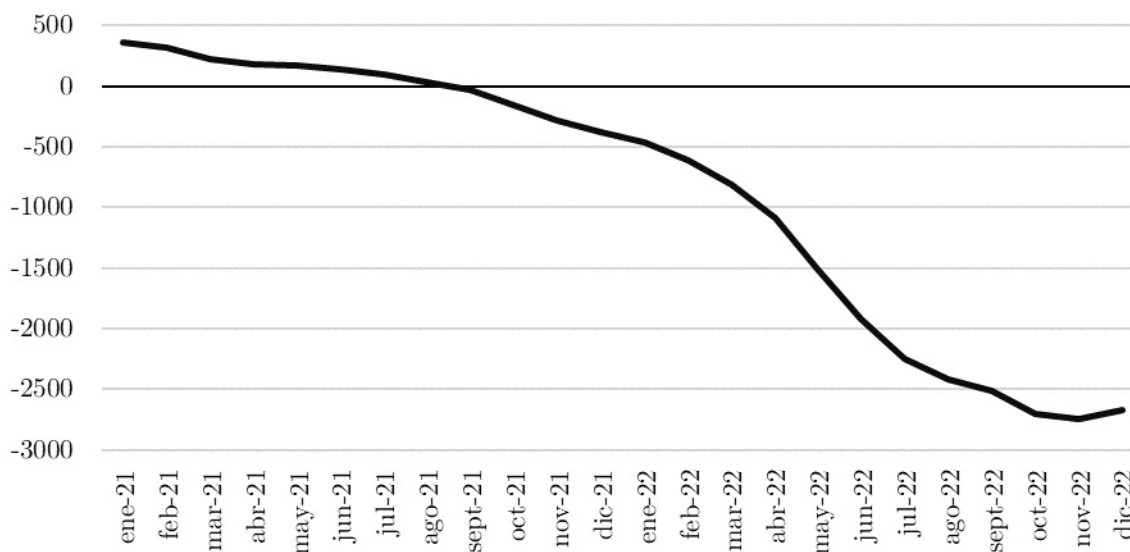


Fuente: Superintendencia de Electricidad y Combustibles

En medio de la recuperación del consumo de combustibles, el incremento del valor de la UTM y el alza del subsidio a largo del año 2022, el costo fiscal de la operación del MEPCO aumento en forma significativa. La información que publica el Ministerio de Hacienda abarca solo hasta el mes de marzo de 2022, con un costo fiscal acumulado de USD 814 millones, a partir de la estimación econométrica se proyecta un valor acumulado en 2022 de USD 2.670 millones (Figura 11). Por su parte, el costo fiscal del MEPCO únicamente en el año 2022 se calcula en USD 2.292 millones.

**Figura 11**

Mayor (menor) recaudo fiscal acumulado del MEPCO desde agosto de 2014 (USD millones)



Fuente: Ministerio de Hacienda y Cálculos propios

El impacto de los altos niveles de subsidios para contener y suavizar el incremento de los precios de los combustibles, generó un fuerte deterioro del recaudo del impuesto a los combustibles, según el Informe de Finanzas Públicas del tercer trimestre se estima un ingreso por impuesto a los combustibles del 0,5% del PIB en 2022, el nivel mas bajo de la serie histórica donde el promedio de recaudo desde 2009 a 2021 ascendió a 0,8% del PIB en promedio.

En medio del alza del costo fiscal de operación del MEPCO mes a mes, el Ministerio de Hacienda se vio obligado a incrementar el tope máximo del costo fiscal acumulado del MEPCO de USD 500 millones tal como establecida el sistema desde sus inicios a un límite de USD 750 millones en enero de 2022, el cual aumento posteriormente a USD 1.500 millones en marzo de 2022, con el fin de garantizar la operación del MEPCO y evitar un alza abrupta del precio al consumidor final. Conforme el costo fiscal durante el primer semestre aumentó, el 1 de junio se amplió el límite de menor recaudo del MEPCO a USD 3.000 millones.

Así mismo, se modificó el umbral de ajuste semanal del precio de 0.12 UTM/m<sup>3</sup> en valor absoluto a una variación semanal calculado como el 0.8% del promedio de dos semanas del precio base sin componente variable de la gasolina 93 en valor absoluto. Este cambio, junto con la ampliación del menor recaudo del MEPCO acumulado, permitió extender la operación del MEPCO y acelerar en el

margen el cambio semana, el cual paso de un promedio durante el primer semestre de \$6 por litro en el periodo de aumento del precio, a una variación en torno a \$10 por litro.

#### IV. Modificación MEPCO

En el mes de diciembre de 2022 el Ministerio de Hacienda presentó un proyecto de Ley para la modificación del MEPCO, el cual estipula que el impuesto específico variable se ajustará de forma que el precio informado por ENAP solo pueda variar cada 3 semanas. Esta modificación implica que, para la primera semana, los combustibles de consumo vehicular, excepto el diésel, tendrían una variación máxima en valor absoluto de 2,4% del promedio de las ultimas dos semanas del precio base de la gasolina 93 (actualmente es un 0,8% semanal). En el caso del diésel la variación será de 2,4% del promedio de las ultimas dos semanas del precio base sin componente variable del diésel.

En forma transitoria, el proyecto incluye para el diésel hasta el 15 de abril de 2024, que el máximo cambio será de 0.25 UTM/m<sup>3</sup> (en torno a \$15 por litro). Así mismo, hasta el 15 de abril de 2023, el precio informado por ENAP no podrá ser superior al menor precio informado por ENAP que exista en el periodo entre la presentación del proyecto y su entrada en vigor. Por lo cual, en la practica se impone un precio máximo para el precio base de este combustible por un plazo de 4 meses, aunque se permite bajas del mismo.

El cambio propuesto en el proyecto de Ley tiene diversos alcances. El primero es la fijación del precio mayorista de ENAP en forma transitoria por dos semanas, permitiendo la variación del precio en la tercera semana. Este hecho genera una inflexibilidad del precio, a diferencia de lo registrado en su comportamiento histórico, modificando un aspecto destacable de la operación actual del MEPCO, el cual no permite cambios abruptos del precio, por lo que la modificación del precio cada tres semanas sería un retroceso y más en un entorno donde el precio base registrase una tendencia alcista durante un periodo de varios meses, tal como ocurrió durante 2022. En definitiva, esta modificación va en contra del espíritu que han tenido a lo largo de la historia los distintos mecanismos de suavización de las variaciones de precios de combustibles, que es justamente que los precios se ajusten suavemente a los valores dados por los fundamentales.

Así mismo, la fijación de un limite superior para el diésel por 4 meses, implica un cambio sustancial en relación con la operación de los sistemas de suavizamiento del precio de los combustibles donde la variación semanal era resultado del proceso de operación del sistema. Por otra parte, el carácter diferenciado en el umbral de

variación cada tres semanas del diésel y las gasolinas por un plazo de un año, implica una asimetría en el tratamiento del cambio en el precio de los combustibles de consumo vehicular entre diésel y la gasolina. Ello, porque la variación para las gasolinas sería aproximadamente el doble respecto al diésel, lo cual profundiza la diferencia ya no solo en el nivel del impuesto específico, sino en su variación del precio. En este sentido, este tipo de medida va en contra desincentivar el consumo de combustible diésel, dado que el precio relativo entre la gasolina se redujo a lo largo de 2022, y con la medida propuesta (precio tope y menor variación cada tres semanas en un plazo de un año), dicho precio relativo aumentaría. Donde el diésel genera un mayor grado de externalidades negativas, respecto a la gasolina.

Esta dinámica también pone en duda la capacidad para poder modificar a futuro el componente base del impuesto específico del diésel, dado que ajustar los valores similares de este componente entre la gasolina y diésel a 6 UTM/m<sup>3</sup>, implicaría un alza significativa del precio al consumidor final, debido a la demanda del diésel es relativamente inelástica, lo cual llevaría que la incidencia tributaria del aumento del impuesto recayera en su parte en el consumidor.

Un elemento adicional de esta modificación es la dinámica del precio base, la cual fue simulada por parte del Ministerio de Hacienda y presentada a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados y Diputadas el pasado 20 de diciembre de 2022. En el cuadro 1 se muestra la proyección de precios en el corto plazo, para un escenario central, donde el precio base se reduce, el cual ha sido consistente con lo observado en las últimas semanas. Así mismo, en el cuadro 2 y 3 se muestran simulaciones en caso del aumento del precio base y una dinámica del precio base sin tendencia al alza o la baja.

Cuadro 1

Semana	Ejemplo de bajas: Escenario base actual		
	Precio base	Precio con MEPCO actual	Precio con nuevo MEPCO
15-dic-22	1116	1222	1222
22-dic-22	1095	1213	1213
29-dic-22	1117	1204	1186
05-ene-23	1122	1195	1186
12-ene-23	1118	1186	1186
19-ene-23	1116	1177	1159
26-ene-23	1117	1168	1159
02-feb-23	1119	1159	1159
09-feb-23	1118	1150	1133
16-feb-23	1122	1142	1133
23-feb-23	1124	1133	1133
02-mar-23	1123	1124	1123
09-mar-23	1118	1118	1123
16-mar-23	1111	1111	1123
23-mar-23	1102	1102	1102
30-mar-23	1098	1098	1102
06-abr-23	1091	1091	1102
13-abr-23	1096	1096	1096

Fuente: Presentación del Ministerio de Hacienda a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados y Diputadas el 20 de diciembre de 2022

En el escenario descrito en el cuadro 1, la reducción del precio con MEPCO actual y precio con nuevo MEPCO, es igual al pasar de \$1.222 a \$1.096 litro, es decir una caída de \$126 por litro, en los dos escenarios. Mientras que la volatilidad calculada como la desviación estándar de la variación semanal del precio base con MEPCO, es de \$3,5 por litro con el MEPCO actual y \$10,8 por litro con nuevo MEPCO. Es decir, cuando la tendencia del precio base es a la baja, la volatilidad del cambio semanal del precio aumentaría en caso de modificación del MEPCO actual.



Cuadro 2

Semana	Ejemplo de subas		
	Precio base	Precio con MEPCO actual	Precio con nuevo MEPCO
1	1000	1000	1000
2	1015	1008	1000
3	1020	1016	1000
4	1023	1016	1000
5	1030	1024	1000
6	1038	1032	1025
7	1054	1041	1025
8	1059	1049	1025
9	1061	1058	1050
10	1066	1058	1050
11	1085	1066	1050
12	1080	1075	1075
13	1080	1075	1075
14	1110	1083	1075
15	1100	1092	1101
16	1115	1101	1101
17	1110	1101	1101
18	1101	1101	1101

Fuente: Presentación del Ministerio de Hacienda a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados y Diputadas el 20 de diciembre de 2022.

En el escenario del cuadro 2, el aumento del precio con MEPCO actual y precio con nuevo MEPCO, es igual al pasar de \$1.000 en la semana 1 a \$1.101 litro en la semana 18, con un aumento de \$101 por litro, en los dos escenarios. Por su parte, la volatilidad calculada como la desviación estándar de la variación semanal del precio base con MEPCO, es de \$4,0 por litro con el MEPCO actual y \$11 por litro con nuevo MEPCO. Por lo tanto, si la tendencia del precio base es al alza la volatilidad del cambio semanal del precio aumentaría, en caso de modificación del MEPCO.

Cuadro 3

Semana	Ejemplo de volatilidad		
	Precio base	Precio con MEPCO actual	Precio con nuevo MEPCO
1	1000	1000	1000
2	1015	1008	1000
3	1020	1016	1000
4	1015	1016	1000
5	1000	1008	1000
6	990	1000	1000
7	988	992	1000
8	993	992	1000
9	995	992	1000
10	1000	1000	1000
11	1005	1000	1000
12	1012	1008	1000
13	997	1000	1000
14	997	1000	1000
15	1010	1008	1000
16	1000	1008	1000
17	999	1000	1000
18	1000	1000	1000

Fuente: Presentación del Ministerio de Hacienda a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados y Diputadas el 20 de diciembre de 2022.

En el escenario del cuadro 3, cuando la evolución del precio base no presenta una tendencia al alza o a la baja, la simulación indica que la suma de la variación semanal es igual a cero en los dos escenarios. Así mismo, la volatilidad del cambio del precio semanal es \$0 en el nuevo sistema, menor a la que se obtendría con el MEPCO actual, donde en esta simulación es de \$6,3 por litro.

Los escenarios presentados por el Ministerio de Hacienda reflejan dos cambios sustanciales en la operación del MEPCO, al pasar de una variación semanal del precio mayorista ENAP a una variación cada tres semanas.

Cuando la tendencia del precio es a la baja (Cuadro 1), el precio con nuevo MEPCO adelantara la caída, respecto al precio con MEPCO actual. En contraste, cuando la tendencia del precio es al alza (Cuadro 2), el precio con nuevo MEPCO retrasaría la caída, respecto al precio con MEPCO actual.

Por ejemplo, para la semana del 19 de enero el precio con nuevo MEPCO sería de \$1.159 por litro, precio que se alcanzaría el 2 de febrero con el precio con MEPCO actual. En contraste, cuando la tendencia del precio base sin componente variable es al alza (Cuadro 2), ocurre lo contrario, para la semana sexta, el precio con nuevo MEPCO se simula en \$1.025 por litro, este precio es aproximado a \$1.024 por litro en la quinta semana para el escenario con Precio con MEPCO actual. En resumen, existe un beneficio en cuanto atrasar las alzas y adelantar la caída, respecto al mecanismo que actualmente opera.

En otro cambio, es la volatilidad del cambio semanal en el precio de los combustibles, tal como se indicó anteriormente. Este hecho se debe a que cuando se registra una tendencia al alza o la baja en el precio base, el cambio en valor absoluto cada tres semanas en forma consecutiva durante varios meses, gatillaría una mayor volatilidad del cambio semanal del precio. Este hecho indica que el nuevo sistema propuesto, va en contra de reducir la volatilidad del cambio semanal del precio los combustibles, por lo tanto, es un retroceso, respecto a la operación actual del MEPCO, lo cual es más sensible en un escenario de aumento permanente hacia el consumidor final.

En resumen, en un escenario de caída o alza permanente del precio base la volatilidad de la variación semanal del precio aumentaría, y solamente se reduciría en caso de que el precio base no registre una tendencia al alza o la baja.

## Referencias

Base de datos Banco Central de Chile

Base de datos Comisión Nacional de Energía

Base de datos Empresa de Nacional del Petróleo

Base de datos del Instituto Nacional de Estadísticas

Base de datos del Servicio de Impuestos Internos

Base de datos de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles

Diario Oficial

Hacienda Publica 2019. Ministerio de Hacienda

Presentación Ministerio de Hacienda del 20 de diciembre de 2022.

[www.energíaabierta.cl](http://www.energíaabierta.cl)

[www.bencinaenlinea.cl](http://www.bencinaenlinea.cl)



 **OCEC** **udp**

Observatorio del Contexto Económico