

BRÚJULA MACROECONÓMICA N°28

Operación del MEPCO en el segundo
trimestre

Agosto 2024

Juan Ortiz



Observatorio del Contexto Económico

Operación del MEPCO en el segundo trimestre

Juan Ortiz¹

Resumen

- El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular en Chile presentó durante abril y mediados de mayo una tendencia al alza, para posteriormente reducirse en el margen hasta fines del segundo trimestre. Esta dinámica responde fundamentalmente al comportamiento de precio mayorista (precio ENAP). En todo caso, el precio de venta al público promedio de las gasolinas y el diésel durante el segundo trimestre fue mayor a lo observado en el primer trimestre del año.
- El precio por fundamentales, (precio sin MEPCO) aumentó en abril explicado principalmente por la depreciación del tipo de cambio y al alza acotada del precio petróleo Brent respecto al primer trimestre del año. En medio del alza del precio por fundamentales en abril, el precio mayorista aumentó incluso hasta mediados de mayo, explicado por el MEPCO acumulado.
- Durante abril y mediados de mayo, el componente variable fue negativo (subsidio), para posteriormente ser positivo (impuesto), lo cual mitigó la caída del precio mayorista. La reducción del precio se explica tanto por el menor tipo de cambio y por la baja en el precio del petróleo Brent durante mayo y mediados de junio.
- En 2024, durante el primer y segundo trimestre, se ha gatillado un costo fiscal de USD 141,5 y USD 12,3 millones, respectivamente, por la operación del MEPCO. El costo durante el primer trimestre es mayor, dado el alcance de los subsidios otorgados, mientras que para el segundo trimestre el nivel de subsidios fue menor y se dieron impuestos desde fines de mayo hasta junio.
- El recaudo acumulado de enero a junio para el impuesto a los combustibles se redujo 36,3% anual respecto al mismo periodo en el año 2023. Esta caída obedece a: i) el impacto del costo fiscal de la operación del MEPCO durante 2024 frente al recaudo neto del MEPCO en el mismo periodo del año pasado y ii) a la reducción de la venta de gasolina en un 1,4% anual, durante el mismo periodo. Esto último, también contribuyó a un menor ingreso tributario por este concepto.
- En el escenario base para agosto se estima una caída acotada en el precio de los combustibles de consumo vehicular, explicado en la reciente en la reducción promedio del precio del petróleo Brent, que llega a niveles por debajo de los USD 80 el barril, mientras el tipo de cambio se mantiene en torno a los \$950 por dólar. Sin embargo, una mayor depreciación del tipo de cambio y/o un alza del precio del petróleo hasta los USD 85 el barril, podría modificar dicho escenario.

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

1. Introducción

El precio de venta al público semanal de los combustibles de consumo vehicular, durante abril y principios de mayo mantuvo la tendencia al alza observada en la primera parte del año. No obstante, desde medianos de mayo el precio se redujo hasta fines del segundo trimestre. El menor precio del petróleo Brent a nivel internacional y la leve tendencia de apreciación del tipo de cambio entre mayo y mediados de junio, son los factores que explican esta dinámica.

El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) ha suavizado la variación del precio, primero por medio de un componente variable que ha sido negativo durante abril y mediados de mayo, es decir por medio de un subsidio y posteriormente se ha gatillado un impuesto con el fin de mitigar la caída del precio mayorista.

En todo caso, el precio mayorista sin componente variable (es decir el que se determina por fundamentales e incluye el IVA y el impuesto específico, pero sin el MEPCO), presentó una tendencia decreciente, que en el caso de la gasolina 93 pasó de \$1.342,6 por litro el 4 de abril a \$1.192,9 por litro el 27 de junio. Sin embargo, entre el 4 de abril y el 2 de mayo, el precio con componente variable (precio mayorista de ENAP) aumentó debido al funcionamiento del MEPCO, ya que existía en dicho periodo un MEPCO acumulado. Por lo cual, solo a partir del 23 de mayo el precio mayorista se redujo, en medio de un componente variable positivo (impuesto) que permitió contener la caída del precio.

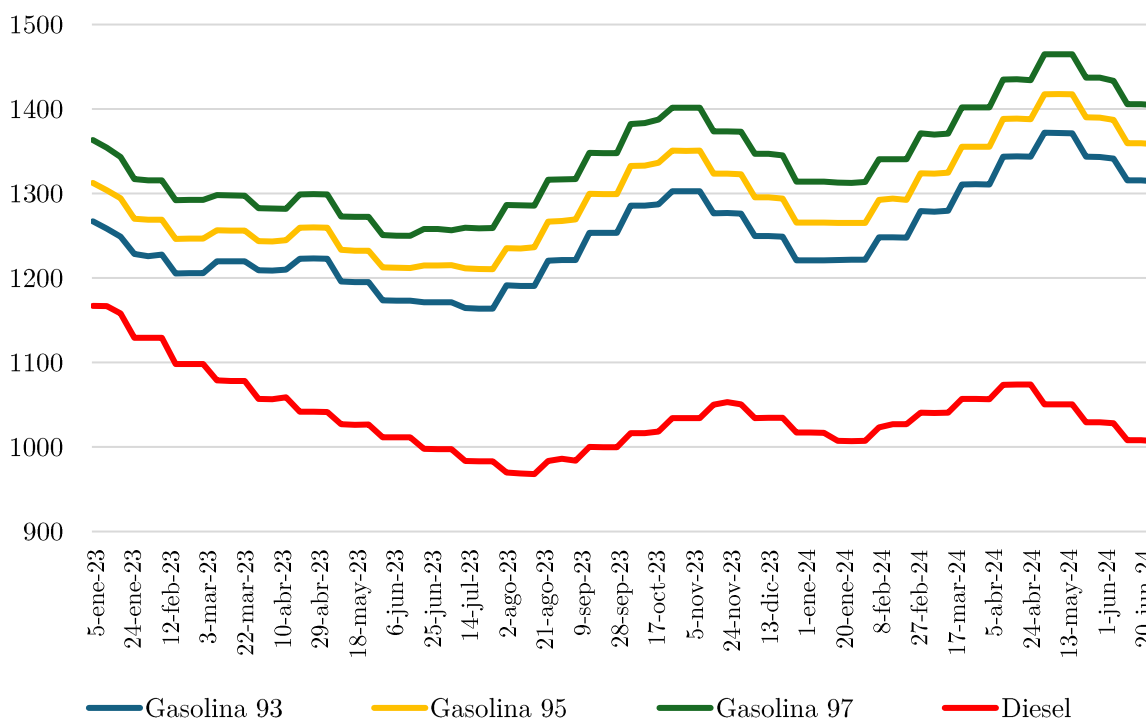
Para el segundo semestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico, se estima un costo neto de USD 6 millones, toda vez que el costo fiscal en abril y mayo fue de USD 13 millones y se estima que para junio el efecto fiscal neto sea un ingreso de USD 7 millones. En contraste, para el primer trimestre el costo fiscal neto ascendió a USD 141,5 millones. En este sentido, el MEPCO acumulado durante el primer semestre sería de USD 147,5 millones, aproximadamente. Frente al año previo, las ventas acumuladas entre enero y mayo de la gasolina se redujeron 1,4% anual, mientras las ventas de diésel para consumo vehicular aumentaron 2,2% anual, en el mismo periodo.

2. Precios de los combustibles de consumo vehicular

El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular en Chile presentó una tendencia al alza hasta mediados del mes de mayo, para posteriormente reducirse hasta fines del segundo trimestre. En el primer trimestre el precio de venta al público promedio para la gasolina 93 fue \$1.254,5 por litro, mientras que para el segundo trimestre el precio aumentó, llegando a \$1.343,1 por litro, es decir un alza de 7,1 % entre el segundo y el primer trimestre del año. En el caso de la gasolina 97 y diésel para el mismo periodo, el precio al consumidor final aumentó 6,6% y 1,6%, respectivamente (Figura 1).

Esta alza obedece al impacto en el precio, del aumento del petróleo Brent y la depreciación del tipo de cambio específicamente en el mes de abril, para posteriormente seguir aumentando producto del MEPCO acumulado hasta mediados de mayo. Para el resto del periodo, el precio semanal se redujo en medio de un tipo de cambio levemente apreciado y un precio del petróleo menor a lo registrado durante el mes de abril.

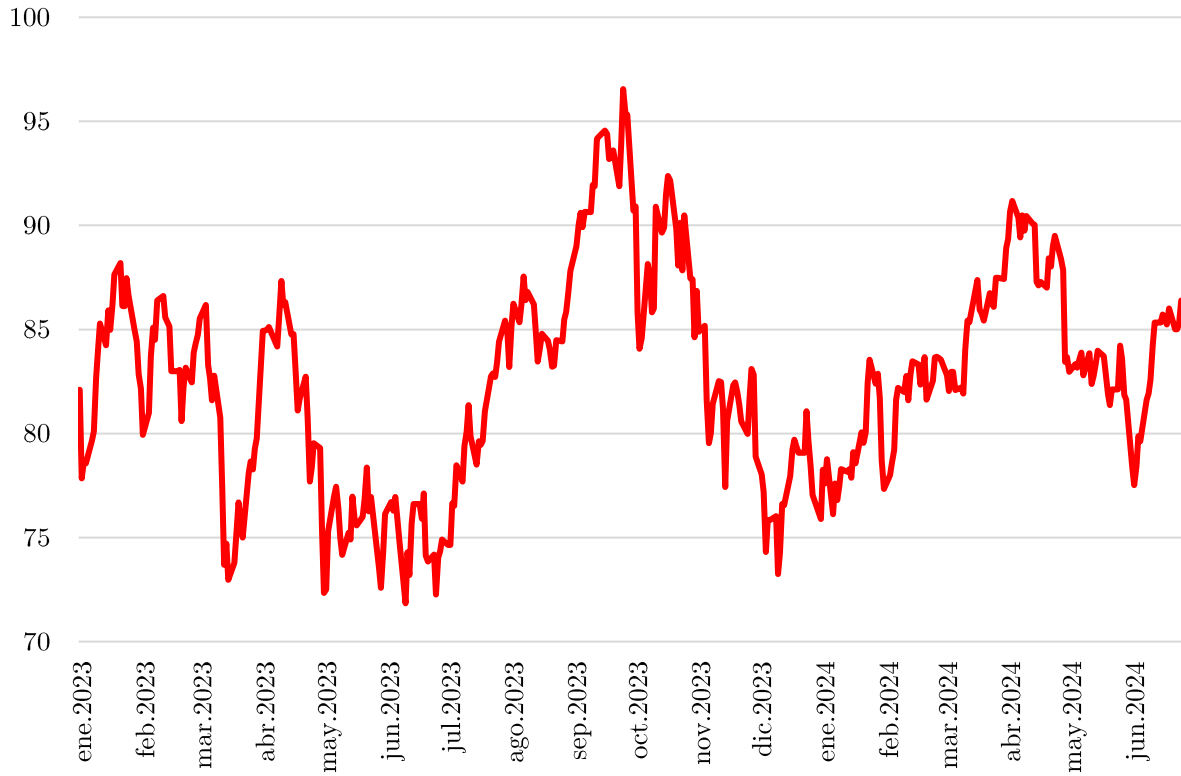
Figura 1
Precio de venta al público en la Región Metropolitana
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

En 2024 para el primer trimestre, el precio promedio del petróleo Brent fue de USD 81,8 el barril (Figura 2), con una leve caída anual del 0,3%, mientras que para el segundo trimestre el precio promedio alcanzó USD 85,1 el barril, cifra mayor a lo registrado en los primeros meses del año, y superior en un 8,4% anual.

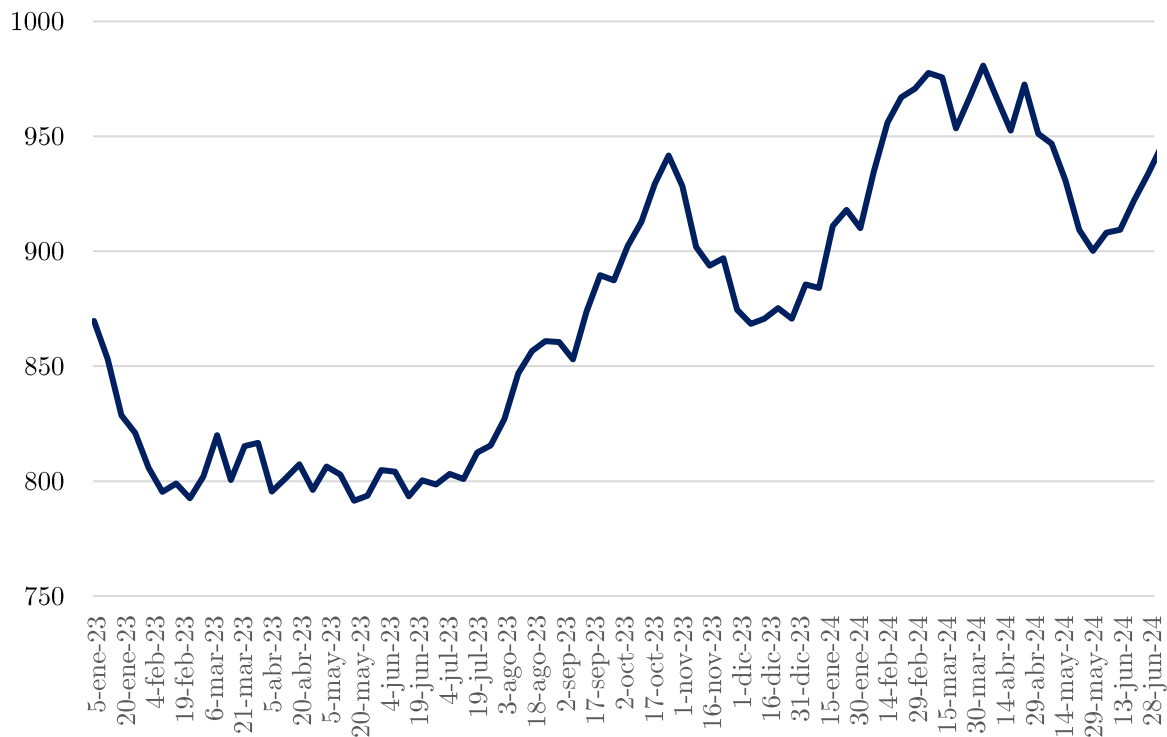
Figura 2
Precio del petróleo Brent
(USD/barril)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos de Investing.

Por su parte, el tipo de cambio nominal fue \$935,4 por dólar para el segundo trimestre, con un alza anual del 16,8% (Figura 3).

Figura 3
Tipo de cambio nominal promedio semanal
(Pesos por dólar)

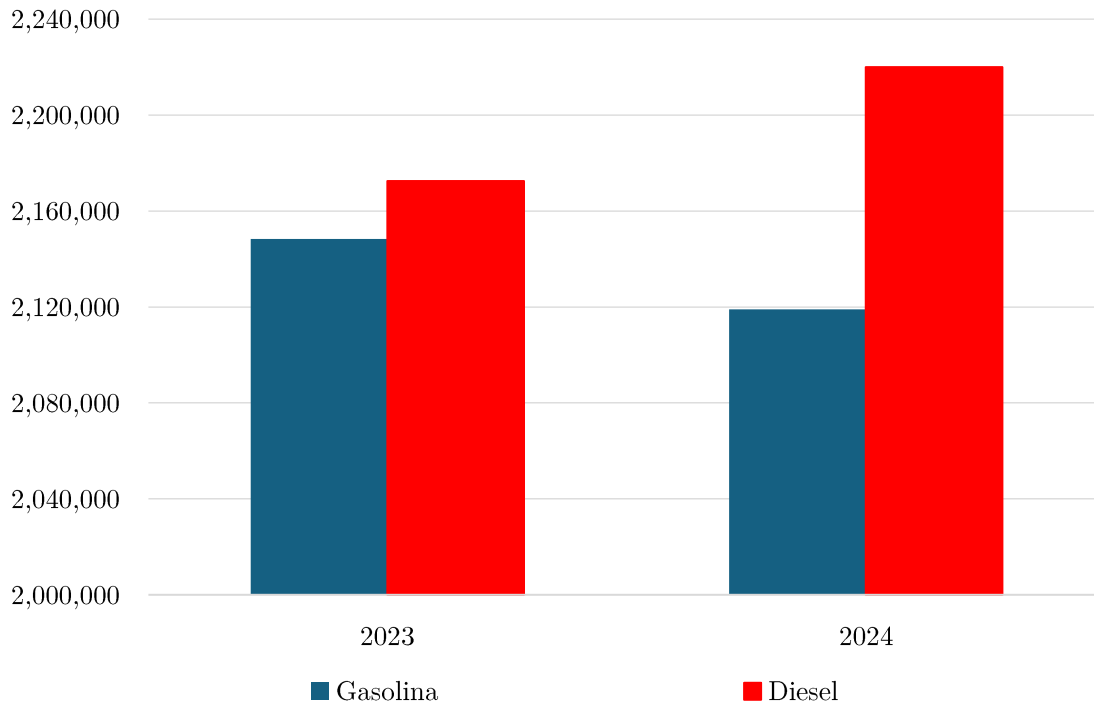


Fuente: OCEC-UDP en base a datos del Banco Central de Chile.

3. Consumo vehicular

La venta de diésel acumulado para consumo vehicular entre enero y mayo aumentó 2,2% anual. Por su parte, la venta de gasolina se redujo 1,4% anual, en el mismo periodo (Figura 4).

Figura 4
Venta de Combustibles de consumo vehicular acumulado enero - mayo
(Metros Cúbicos)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

Sin embargo, la dinámica fue heterogénea por tipo de gasolina, debido a que el consumo de gasolina 93 y 97 bajo 2,4% y 11,5%, cada uno de ellos; mientras que el consumo de la gasolina 95 aumentó 5,8% entre enero y mayo de 2024 respecto al mismo periodo del año anterior.

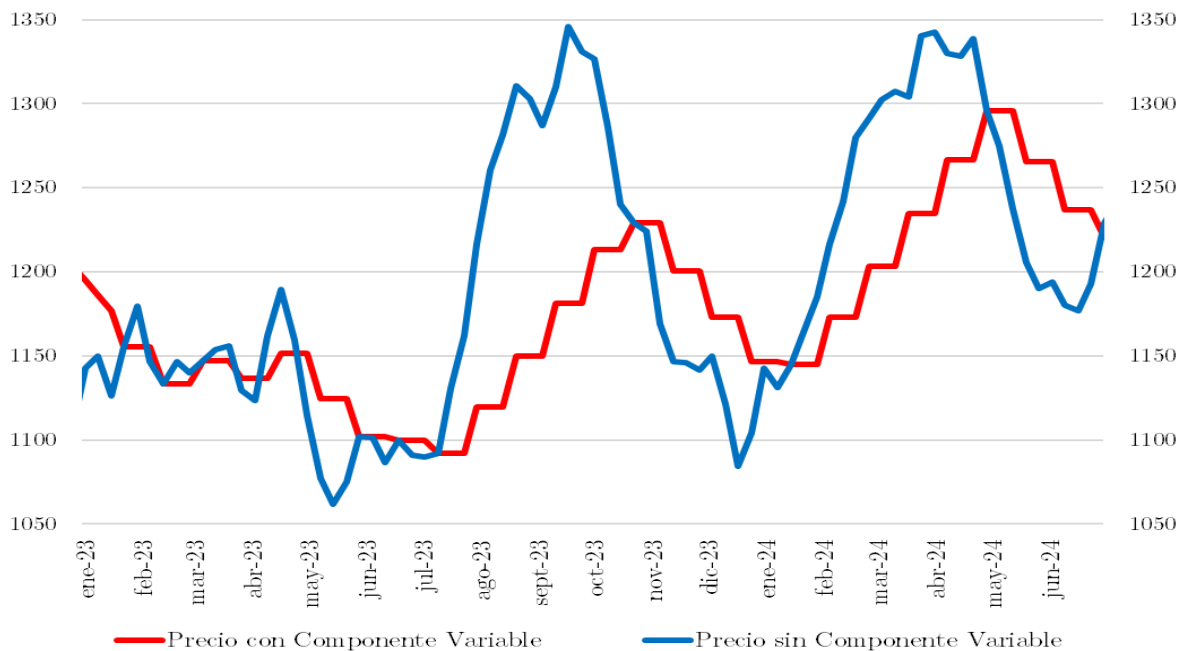
En este sentido, destaca como la relación entre el consumo de la gasolina 93 y la gasolina 97, se ha incrementado. Es decir, en términos relativos el consumo de la gasolina 93 ha aumentado a una tasa mayor respecto a la gasolina 97. Mientras que la relación entre la gasolina 93 y la gasolina 95 se ha reducido.

4. Operación del MEPCO en 2024

Tal como se comentó anteriormente el MEPCO otorgó durante los primeros meses del segundo trimestre un subsidio, para posteriormente generar un impuesto

en el componente variable del impuesto específico. Esto ha permitido suavizar la variación del precio mayorista cada tres semanas (Figuras 5, 6 y 7). Cuando el precio sin componente variable se ubica sobre el precio con componente variable (precio mayorista de ENAP), se gatilla un subsidio, en caso contrario cuando el componente variable es positivo opera un impuesto, para mitigar la caída del precio ENAP o precio mayorista.

Figura 5
Precio Mayorista gasolina 93
(\$/litro)



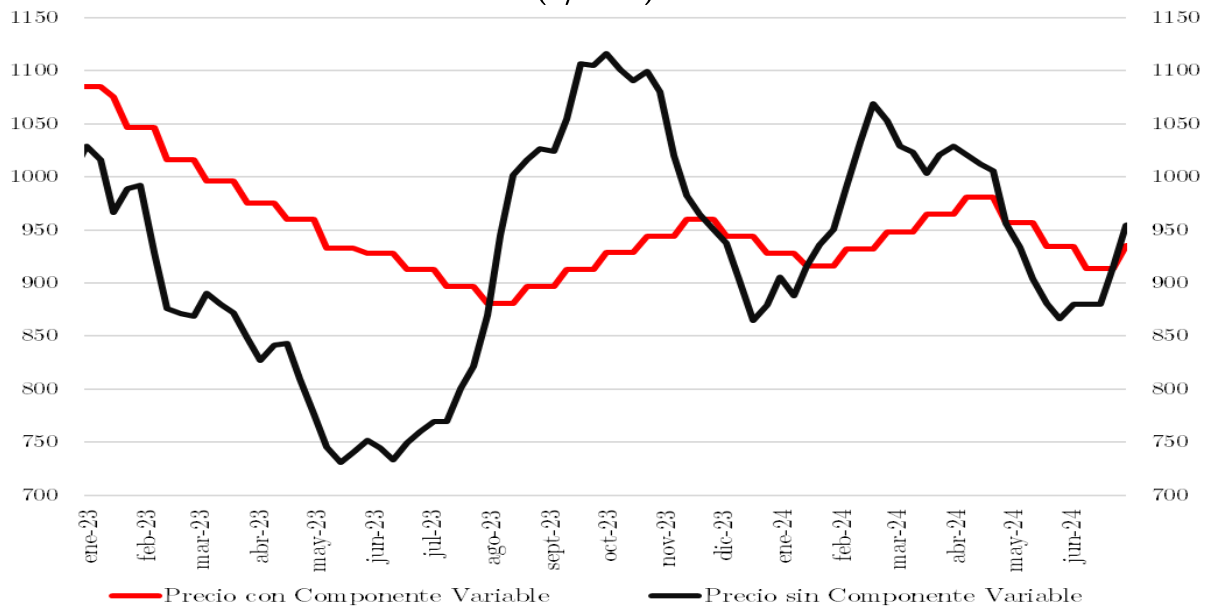
Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

Figura 6
Precio Mayorista gasolina 97
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

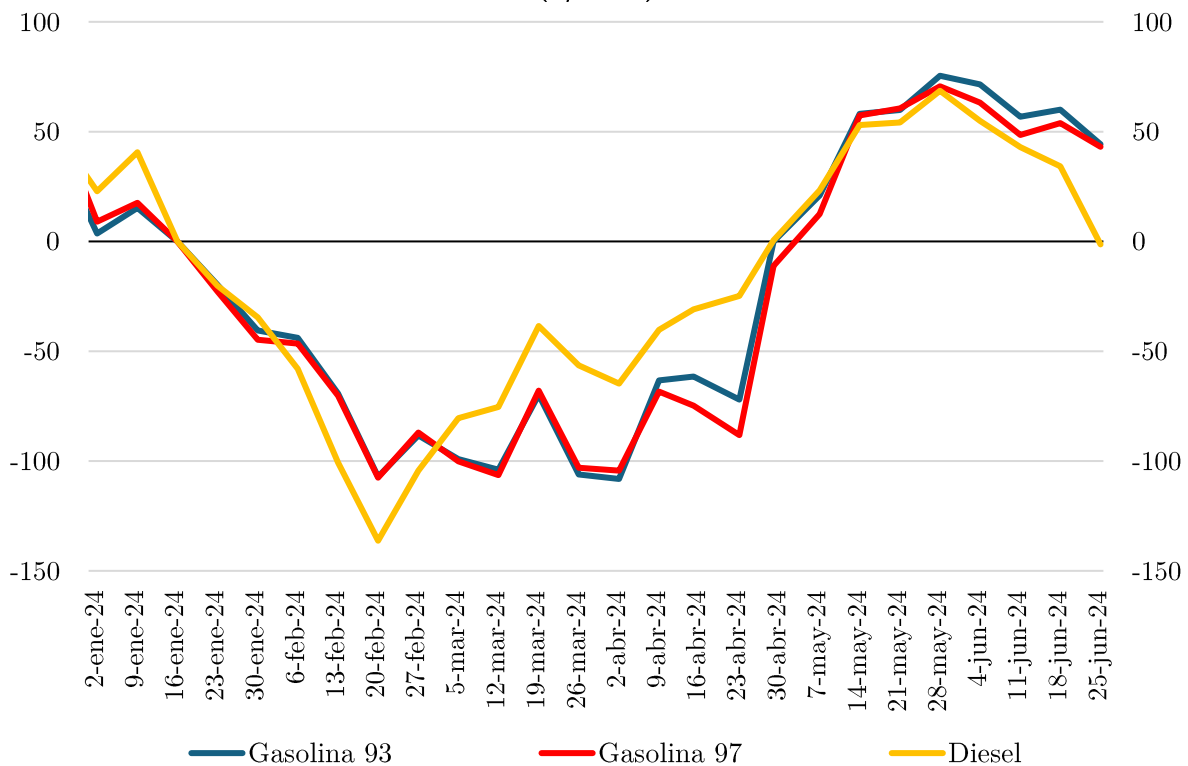
Figura 7
Precio Mayorista diésel
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

El componente variable promedio diario en el primer trimestre fue -\$51,2 por litro para la gasolina 93. En el caso de la gasolina 97 y diésel este fue de -\$50,9 y -\$45,8 por litro, respectivamente. Durante el segundo trimestre el componente variable fue negativo desde principios de abril hasta el 24 de dicho mes para la gasolina 93 y el diésel, mientras que para la gasolina 97 fue negativo hasta el 30 de abril. Para el resto del segundo trimestre, el componente variable fue positivo (impuesto), debido a esta dinámica el componente variable promedio diario en el segundo trimestre fue \$6 por litro para la gasolina 93. En el caso de la gasolina 97 y el diésel fue de \$0 y \$11 por litro, respectivamente. Por lo tanto, en el neto para el segundo trimestre, la operación del MEPCO logró en el margen un recaudo neto. (Figura 8).

Figura 8
Componente Variable del Impuesto Específico final
(\$/litro)

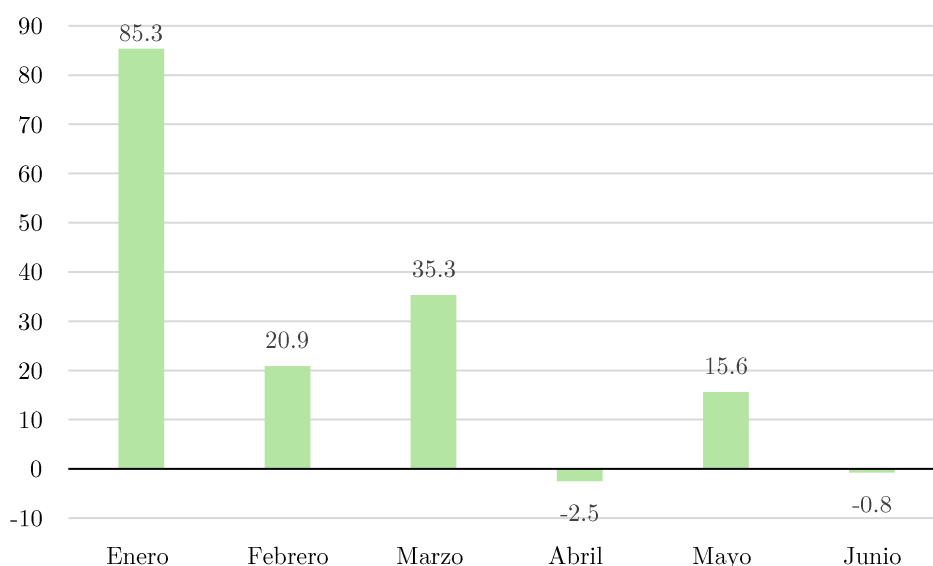


Fuente: OCEC-UDP en base a información del Diario Oficial.

En 2024 en medio del alza de los subsidios, el costo fiscal neto fue de \$131.738 millones, según informó la DIPRES durante el primer trimestre. Esta cifra son USD

141,5 millones aproximadamente². En tanto para el segundo trimestre, la DIPRES reportó un ingreso neto de \$2.443 millones en abril, un costo fiscal de \$14.319 millones en mayo y un ingreso neto de \$696 millones en junio. Por lo cual, para el segundo trimestre del año, el costo fiscal neto es de USD 12,3 millones. Por lo tanto, se estima un costo fiscal neto durante el primer semestre sería de USD 153,8 millones. (Figura 9).

Figura 9
Costo Fiscal Neto del MEPCO en 2024
(Millones de dólares)



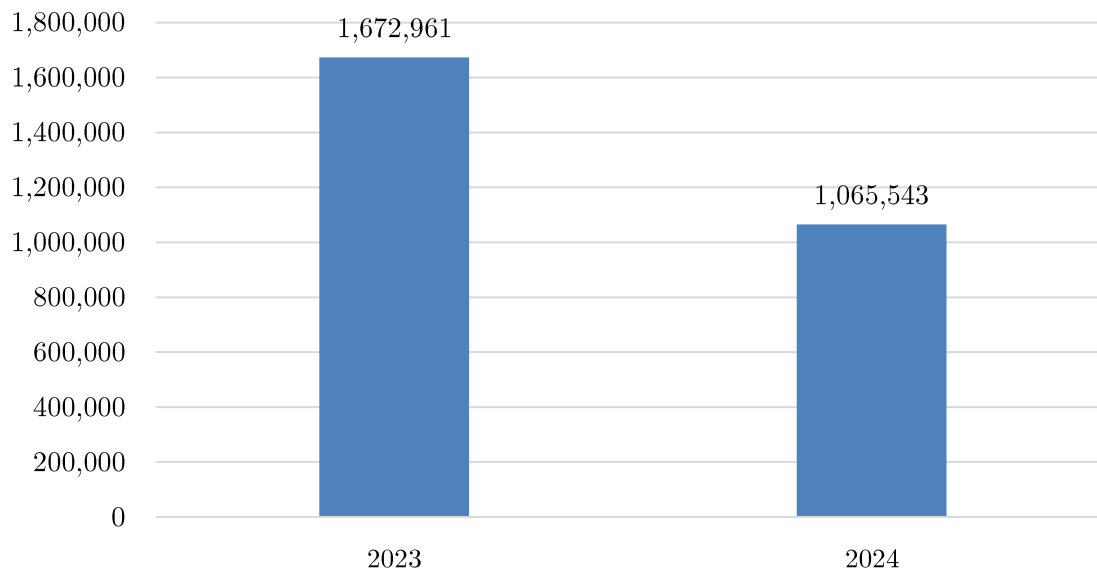
Fuente: OCEC-UDP en base a información de la DIPRES y el Banco Central de Chile.

Por su parte, el recaudo del impuesto a los combustibles acumulado al mes de mayo se redujo 36,3% anual (Figura 10). El menor recaudo obedece en parte al mayor costo fiscal proveniente del MEPCO entre enero y mayo de 2024 respecto al mismo periodo del año pasado. Esto debido a que, en dicho periodo en 2023, el componente variable promedio diario fue positivo (impuesto), llegando a \$11,3 por litro para la gasolina 93. Para la gasolina 97 y diésel el valor promedio diario fue de \$12,1 y \$105,8 respectivamente. En cambio, para este año entre enero y mayo, se generó un subsidio promedio diario de \$22,9 por litro para la gasolina 93 y de \$25,7 y \$17,5 por litro para la gasolina 97 y diésel, cada uno de ellos. Además del mayor costo fiscal producto

² Para el cálculo del costo fiscal neto en dólares, utiliza el tipo de cambio mensual que reporta el Banco Central de Chile.

del MEPCO, la base gravable también incidió en un menor recaudo, debido a las menores ventas de gasolina para consumo vehicular en lo corrido del año al mes de mayo, frente a lo observado el año pasado.

Figura 10
Ingresos Tributarios de los Combustibles Acumulados enero - junio
(Millones de pesos)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos del Banco Central de Chile.

5. Perspectivas de Corto plazo

En julio el precio mayorista se redujo levemente para las gasolinas y el diésel. Para mediados de agosto se estima una nueva caída acotada del precio. Esto debido al menor precio observado del petróleo Brent, el cual se ubica a fines de julio por debajo de los USD 80 el barril, mientras que el tipo de cambio se mantiene en torno a los \$950 por dólar. Es decir, si dichas condiciones se mantienen en promedio durante las dos primeras semanas de agosto, tal como se indicó anteriormente, el precio mayorista debería tender a reducirse. En todo caso, una mayor depreciación del tipo de cambio o un repunte del precio del petróleo Brent hasta los USD 85 el barril, cambiaría el escenario base.



 **CEC** **udp**

Observatorio del Contexto Económico