

La captura del Sipco

**Rodrigo
Castro**

Economista



DESPUES de varias semanas de aumentos significativos en el precio del petróleo, los precios locales de la gasolina y el diésel alcanzarán máximos históricos. En efecto, de acuerdo a las estimaciones de Econsult, el precio promedio de las gasolinas subiría \$ 18 y un alza acumulada de \$ 67 por litro. Es importante reconocer que el precio de los combustibles ha subido porque en los mercados internacionales se ha vuelto más escaso. En nuestro país hay resistencia a reconocer esto y se quiere evitar que los precios sigan subiendo.

Hace casi dos años, el actual gobierno decidió instaurar el Sipco, sistema que busca mitigar alzas bruscas de combustibles y que reemplaza a los anteriores FEPP y Fepco. Las subidas bruscas en el precio internacional de los combustibles no son traspasadas inmediatamente a los consumidores, gracias a un sistema de banda de precios. Es importante destacar que este sistema se focaliza en los usuarios de menor tamaño. Los grandes consu-

midores de diésel, como las mineras y las generadoras eléctricas, deberán conseguir cobertura por sus propios medios. En definitiva, el Sipco ajusta los precios modificando el impuesto específico a los combustibles. Ahora bien, esto no implica que el alza en el precio nunca se traspasará a los consumidores, pero sí que lo hará de manera gradual. Lo que busca es evitar las alzas transitorias y amortiguar las permanentes, sin llegar a transformarse en un subsidio.

No obstante, diversos actores políticos han planteado modificar el Sipco con el fin de frenar aún más las alzas de precios. Esta presión no es nueva. En el pasado, y con esta misma lógica, también se buscó reducir, o en algunos casos eliminar, el impuesto específico a los combustibles. Aquí caben algunas reflexiones frente a la eventual captura política del sistema y que serían nefastas para la institucionalidad económica.

Aunque el impuesto específico a los combustibles es un gravamen imperfecto, lo que se busca es que

los usuarios perciban los costos que su consumo de gasolina le genera a la sociedad. Si este impuesto se reduce o elimina, se consumirá más combustible del que es económicamente eficiente. Asimismo, el actual nivel del impuesto parece razonable a la luz de la evidencia internacional. Con todo, éste es inferior al observado en varios países de ingreso per cápita similar.

También parece razonable mantener el nivel del impuesto, toda vez que se hace difícil valorizar el perjuicio que provocan los combustibles. De la misma manera, el combustible produce daños muy diferentes dependiendo de la tecnología del vehículo. La evidencia sugiere un efecto regresivo de este tipo de impuestos, es decir, el gasto en combustibles sería proporcionalmente mayor en los hogares de bajos ingresos.

Por último, no se debe olvidar la recaudación que genera este tipo de impuestos. Si éste se reduce o elimina, hay una pérdida fiscal que se debe compensar. Por ende, el gobierno debe ser capaz de resistir a las presiones políticas y mantener el actual sistema. Reducir un impuesto que refleja los daños ambientales que provoca el consumo de combustible no parece ser una buena idea.

Diversos actores políticos han planteado la necesidad urgente de modificar el Sipco. El gobierno debe ser capaz de resistir a las presiones y mantener el actual sistema.

