



## **Precios Sociales Vigentes 2016**

---

**División de Evaluación Social de Inversiones**

**Subsecretaría de Evaluación Social**

**MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL**

Marzo 2016

## PRECIOS SOCIALES VIGENTES EN EL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIONES

Todos los valores monetarios están expresados en moneda 31 diciembre 2015

Variable	Valor Vigente
- Tasa Social de Descuento (real)	6% anual
- Factor de Corrección de la Mano de Obra	
• Mano de obra No calificada	0,62
• Mano de Obra Semi-calificada	0,68
• Mano de Obra Calificada	0,98
- Factor de Corrección de la Divisa	1,01
- Valor Social del Tiempo Viajes Urbanos	
• Todo vehículo, excepto camión	\$1.606 /hora/pasajero
• Camión	\$8.829 /hora/vehículo
- Valor Social del Tiempo Viajes Interurbanos	
• Automóvil	\$15.494 /hora/vehículo
• Camioneta	\$12.844 /hora/vehículo
• Bus rural	\$139.956 /hora/vehículo
• Bus interurbano	\$112.262 /hora/vehículo
• Bus promedio	\$116.832 /hora/vehículo
• Camión	\$8.829 /hora/vehículo
- Valor Social del Tiempo de Viajes Aéreos y Ferroviarios Interurbanos	
• Valor tiempo viajes Avión	\$12.239 /hora/pasajero
• Valor tiempo viajes Tren	\$4.768 /hora/pasajero
- Valor Social del Tiempo Viajes para práctica deportiva y recreación	\$1.489 /hora/persona
- Precio Social del Carbono	\$5.972 /tonelada carbono equivalente

**Precios Sociales Asociados con la Operación Vehicular**

Valores expresados en Moneda 31 diciembre 2015

Precio Social	Valor Pesos
- Combustible	
• Petróleo Diesel	\$ 390 /litro
• Gasolina 93	\$ 385 /litro
• Gasolina 95	\$ 418 /litro
• Gasolina 97	\$ 452 /litro
- Combustible por tipo de vehículo	
• Automóvil	\$ 406 /litro
• Camioneta	\$ 406 /litro
• Camión 2 ejes	\$ 396 /litro
• Camión más de 2 ejes	\$ 390 /litro
• Buses	\$ 390 /litro
- Neumáticos por tipo de vehículo	
• Automóvil	\$ 33.625 /unidad
• Camioneta	\$ 66.436 /unidad
• Camión 2 ejes	\$ 102.890 /unidad
• Camión más de 2 ejes	\$ 203.842 /unidad
• Buses	\$ 203.842 /unidad
- Lubricante por tipo de vehículo	
• Automóvil	\$ 4.732 /litro
• Camioneta	\$ 4.732 /litro
• Camión 2 ejes	\$ 2.233 /litro
• Camión más de 2 ejes	\$ 2.233 /litro
• Buses	\$ 2.233 /litro
- Valor Vehículo Nuevo	
• Automóvil	\$ 10.623.952/unidad
• Camioneta	\$ 12.351.189/unidad
• Camión 2 ejes	\$ 24.835.637/unidad
• Camión más de 2 ejes	\$ 56.190.675/unidad
• Bus interurbano	\$ 90.714.028/unidad
- Mano de Obra Mantenimiento Vehículos	
• Todo Vehículo	\$ 4.073 /hora

## ÍNDICE

Introducción .....	4
Tasa Social de Descuento.....	5
Factor de Corrección de la Mano de Obra.....	5
Factor de Corrección de la Divisa.....	5
Valor Social del Tiempo de Viajes.....	6
Valor Social del Tiempo de Viajes Urbanos.....	7
Valor Social del Tiempo de Viajes Interurbanos.....	8
Valor Social del Tiempo de Viajes Aéreos y Ferroviarios.....	10
Valor Social del Tiempo de Viajes para práctica deportiva y Recreación.....	11
Precio Social del Combustible.....	12
Precio Social de Neumáticos.....	14
Precio Social de lubricantes.....	15
Precio Social del Vehículo Nuevo.....	16
Mano de Obra Mantenimiento Vehicular.....	17
Precio Social del Carbono.....	18
Referencias.....	19

## INTRODUCCIÓN

Una de las tareas de la División de Evaluación Social de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Social es mejorar permanentemente el proceso de pre-inversión pública y con ello, contribuir a una óptima asignación de los recursos disponibles para ejecutar proyectos de inversión en el país.

En las decisiones de inversión pública, la evaluación social de proyectos es una herramienta ampliamente utilizada, cuyo fin es determinar la conveniencia para la sociedad de ejecutar determinados proyectos. Para realizar una correcta evaluación social de proyectos se requiere valorizar tanto beneficios y costos, utilizando precios sociales. El objetivo de la estimación de los precios sociales es disponer de valores que reflejen el verdadero beneficio o costo para la sociedad de utilizar unidades adicionales de recursos durante la ejecución y operación de un proyecto de inversión.

El presente documento entrega información sobre la elaboración y actualización de los precios sociales relevantes en la evaluación de proyectos. Los precios sociales estimados son:

1. Tasa Social de Descuento
2. Precio Social de la Mano de Obra
3. Precio Social de la Divisa
4. Valor Social del Tiempo
  - 4.1 Viajes Urbanos
  - 4.2 Viajes Interurbanos
  - 4.3 Viajes Aéreos y Ferroviarios
  - 4.4 Viajes para Deportes y Recreación
5. Precio Social del Combustible
6. Precio Social Otros Costos de Operación
  - 6.1 Precio Social Neumáticos
  - 6.2 Precio Social Lubricantes
  - 6.3 Precio Social Vehículo Nuevo
  - 6.4 Precio Social Mano Obra Mantenimiento Vehículos
7. Precio Social del Carbono

En lo que sigue se detalla la forma de cálculo de cada uno de los precios sociales mencionados y se especificará la forma de actualización de éstos y las fuentes de información necesarias para este proceso<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Los antecedentes que se presentan a continuación corresponden a diferentes estudios elaborados en el contexto del Sistema Nacional de Inversiones de Chile.

## ESTIMACIÓN DE PRECIOS SOCIALES

### 1. Tasa Social de Descuento

La tasa social de descuento representa el costo de oportunidad en que incurre el país cuando utiliza recursos para financiar proyectos.

Estos recursos provienen de las siguientes fuentes: menor consumo (mayor ahorro), menor inversión privada y del sector externo (préstamos internacionales). Por lo tanto, depende de la tasa de preferencia intertemporal del consumo, de la rentabilidad marginal de la inversión del sector privado y de la tasa de interés de los créditos externos.

La Tasa Social de Descuento vigente corresponde a 6% real anual.

### 2. Precio Social de la Divisa

La discrepancia entre el costo social de la divisa y el costo privado se origina si la economía valora una divisa adicional en más o menos de lo que efectivamente le cuesta en términos de recursos productivos sacrificados. La causa de esta discrepancia es la existencia de distorsiones en la economía, especialmente en los sectores de bienes y servicios transables internacionalmente (aranceles y/o subsidios).

Siguiendo el documento “El Costo Social de la Divisa” (García, 1988)<sup>2</sup>, el tipo de cambio social (TCs), o precio social de la divisa, deberá calcularse sobre la base del tipo de cambio del dólar observado (TC obs). La fórmula para el cálculo del precio social de la divisa es:

$$TCs = FCSD \times TC \text{ obs}$$

Donde:

FCSD: Factor de Corrección Social de la Divisa.

El factor de ajuste de la divisa a emplear se presenta en la Tabla N°1.

**Tabla N°1 Factor de Corrección Precio Social Divisa**

Variable	Factor de Corrección
Precio Social de la Divisa	1,01

Fuente: Elaboración propia.

### 3. Precio Social de la Mano de Obra

El precio social del trabajo corresponde al costo marginal en que incurre la sociedad por emplear un trabajador adicional de cierta calificación. Para uniformar criterios respecto de la calificación de la mano de obra, se define:

---

<sup>2</sup> García, Ricardo (1988). El costo social de la divisa. Cuadernos de Economía PUC, Año 25. N°74.

- a) Mano de Obra Calificada: trabajadores que desempeñan actividades cuya ejecución requiere estudios previos o vasta experiencia, por ejemplo: profesionales, técnicos, obreros especializados. Entre estos últimos se debe considerar maestros de primera en general, ya sean mecánicos, electricistas, albañiles, pintores, carpinteros u otros.
- b) Mano de Obra Semi Calificada: trabajadores que desempeñan actividades para las cuales no se requiere estudios previos y que, teniendo experiencia, esta no es suficientes para ser clasificados como maestros de primera.
- c) Mano de Obra no Calificada: trabajadores que desempeñan actividades cuya ejecución no requiere de estudios ni experiencia previa, por ejemplo: jornaleros, cargadores, personas sin oficio definido.

El costo social de la mano de obra se obtiene a partir de la siguiente expresión:

$$PS = FCMO \times PB$$

Donde:

PS: Precio Social de la Mano de Obra

FCMO: Factor de corrección mano de obra (ver Tabla N°2)

PB: Salario bruto o costo para el empleador de la mano de obra (costo privado)

De acuerdo al estudio “Cálculo del Precio Social de la Mano de Obra en Chile” (2002), se obtuvieron los siguientes valores para los Factores de Corrección, los que se presentan en la Tabla N°2.

**Tabla N°2 Factores Corrección Precio Social Mano de Obra**

Categoría de Mano de Obra	Factor de Corrección
Calificada	0,98
Semi Calificada	0,68
No Calificada	0,62

Fuente: Elaboración propia

Una vez que se determina el Salario Bruto relevante, se aplica el factor de corrección de acuerdo al nivel de calificación de la mano de obra y se obtiene el respectivo Precio Social de la Mano de Obra.

#### 4. Valor Social del Tiempo de Viajes

El Valor Social del Tiempo (VST) se utiliza para valorar los beneficios por ahorro de tiempo, asociados a proyectos de transporte. Actualmente, para el cálculo de este valor se utiliza un enfoque de “productividad” para los viajes de motivo trabajo, y un enfoque de “disposición a pagar” para los viajes con motivo ocio. Además distingue por ámbito urbano e interurbano y por tipo de vehículo.

#### 4.1 Valor Social del Tiempo en Viajes Urbanos

El cálculo se realiza a través de la siguiente fórmula:

$$VST_{URBANO} = \alpha \times VTT + \beta \times VTO$$

Donde:

VST<sub>URBANO</sub>: valor social del tiempo para viajes urbanos, por pasajero, por hora.

VTT: valor tiempo de trabajo, por hora.

VTO: valor del tiempo de ocio, por hora.

$\alpha$ : porcentaje de viajes realizados durante la jornada de trabajo.

$\beta$ : porcentaje de viajes realizados hacia el trabajo (en tiempo de ocio).

Para todos los modos excepto camión, los ponderadores,  $\alpha$  y  $\beta$ , corresponden a 3% y 97% respectivamente, de acuerdo a la Encuesta Origen Destino elaborada por la Secretaria de Planificación de Transporte (SECTRA) en el año 2003. En tanto, el VTO se obtiene a partir de los resultados del estudio "Estimación del Valor del Tiempo de Viaje Urbano mediante preferencias declaradas, SECTRA 2015", donde se estimó la relación entre el salario bruto y el valor del tiempo de ocio es:

(Salario Bruto por Hora)\*39,08%= VTO.

Esta relación se obtuvo mediante la calibración de modelos Logit, a partir de una encuesta agregada de Preferencias Reveladas (relativas a las EOD de ciudades representativas como el Gran Santiago, Gran Valparaíso y Gran Concepción).

El VTT y el salario bruto se obtienen a partir de la publicación del INE "Remuneraciones y Costos Laborales Medios por Horas Pagadas Nominal General"<sup>3</sup>. Para el VTT se utiliza el Costo de la Mano de Obra por Hora total; mientras que para el salario bruto se utiliza la Remuneración Ordinaria por Hora Ordinaria.<sup>4</sup> Los resultados se presentan en la Tabla N°3.

**Tabla N°3 Valor Social del Tiempo de Usuarios de Viajes Urbanos  
(Aplica a todo vehículo, excepto camión)**

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2015
VST Urbano por Pasajero	\$ 1.606

Fuente: Elaboración propia.

<sup>3</sup> Dirección web:

[http://www.ine.cl/canales/chile\\_estadistico/mercado\\_del\\_trabajo/remuneraciones/series\\_estadisticas/nuevo\\_series\\_estadisticas.php](http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/mercado_del_trabajo/remuneraciones/series_estadisticas/nuevo_series_estadisticas.php)

<sup>4</sup> El Costo de la Mano de Obra por Hora Total está compuesto por las remuneraciones más costos del empleador por concepto de gastos del trabajador. Por ejemplo; colación, movilización, capacitación y servicios de bienestar, entre otros. Corresponde a 5.376\$/hr en pesos Diciembre 2015. La Remuneración Ordinaria por Hora Ordinaria. corresponde a 3.811\$/hr, en la misma moneda.



En tanto, para el modo camión, el VST se obtiene del estudio “Estimación de Valores del Tiempo para los Envíos Terrestres de Cargas” (SECTRA, 2013). Este valor considera tanto el uso del recurso tiempo del camión, como el costo de oportunidad de la carga, y se presenta en la Tabla N°4.

**Tabla N°4 Valor Social del Tiempo Urbano del Modo Camión**

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2015
VST Urbano por camión	\$8.829

Fuente: Elaboración propia.

Para los proyectos en los cuales sea posible identificar las distintas etapas del viaje e involucren cambios en los tiempos de viaje, espera y caminata de usuarios de transporte público, se utilizarán los siguientes factores de ponderación del valor social del tiempo:

**Tabla N°5 Valor Social del Tiempo Diferenciado por Etapas**

Variable	Factor de Ponderación	Valor / hora Moneda dic. 2015
VST en la etapa viaje en vehículo	1,0	\$ 1.606
VST en la etapa espera	2,0	\$ 3.212
VST en la etapa acceso - caminata	3,0	\$ 4.817

Fuente: Elaboración propia.

Nótese que estos ponderadores podrán utilizarse para cuantificar los beneficios por ahorros (o costos por aumento) de tiempos de viaje sólo para los usuarios de transporte público. En el caso que el viaje se realice de manera combinada (por ejemplo Auto –Metro), sólo el tramo de transporte público está afecto a estos ponderadores.

#### 4.2 Valor Social del Tiempo Viajes Interurbanos

La estimación del VST en proyectos de transporte interurbano se realiza usando la misma metodología aplicada para el VST de transporte urbano, pero distinguiendo por tipo de vehículo, tasa de ocupación y tipo de pasajero (pasajero, chofer o auxiliar). De esta forma, el cálculo se realiza usando la siguiente expresión:

$$VST^i_{INTERURBANO} = \sum_{j=1}^n (\alpha_{ij} \times VTT_{ij} + \beta_{ij} \times VTO_{ij}) \times TO_{ij}$$

Donde:

$VST^i_{INTERURBANO}$ : valor social del tiempo de viajes interurbanos, para el vehículo i.

$VTT_{ij}$ : valor tiempo de trabajo para viajes del ocupante j en el vehículo i.

$VTO_{ij}$ : valor del tiempo de ocio para viajes del ocupante j en el vehículo i.

$\alpha_{ij}$ : porcentaje de viajes realizados durante la jornada de trabajo del ocupante j en el vehículo i.

$\beta_{ij}$ : porcentaje de viajes realizados hacia el trabajo del ocupante j en el vehículo i.

$TO_{ij}$ : tasa ocupación del ocupante j en el vehículo i.

i: automóvil, camioneta, bus interurbano.

j: ocupante: pasajero, chofer, auxiliar

A partir de la Encuesta Origen Destino Zona Sur, Secretaria de Planificación de Transporte, 1997), se estimaron los ponderadores de trabajo ( $\alpha$ ) y ocio ( $\beta$ ) para cada tipo de vehículo para los pasajeros, los que se presentan en la Tabla N°6. Para el caso del chofer y auxiliar,  $\alpha$  es igual a 100%, ya que el motivo del viaje es por trabajo.

**Tabla N°6 Ponderadores VTT-VTO**

Tipo Vehículo	Trabajo	Ocio
Automóvil	40,7%	59,3%
Camioneta	74,8%	25,2%
Camión	100%	0%
Bus Rural	14,1%	85,9%
Bus Interurbano	37,0%	63,0%
Tren Interurbano	32%	68%
Avión	57%	43%

Fuente: Encuesta Origen Destino Zona Sur (1997), y Estimación de Valores Sociales del Tiempo de Viaje de Pasajeros Interurbanos Utilizando Nuevas Formulaciones de Modelos de Demanda” (SECTRA, 2012)

A diferencia del caso urbano, los VTO provienen del estudio “Estimación de Valores Sociales del Tiempo de Viaje de Pasajeros Interurbanos Utilizando Nuevas Formulaciones de Modelos de Demanda” (SECTRA, 2012).

Para el cálculo del VTT se utiliza el sueldo promedio del empleado adulto, diferenciando por pasajero particular, chofer y auxiliar y tipo de vehículo. El VTT por pasajero se calcula a partir de los datos de ingreso autónomo por decil de la encuesta CASEN 2011. Para ponderar el ingreso de cada decil, se considera la distribución porcentual de uso de cada modo para cada decil de ingreso bruto, provenientes de la misma encuesta del estudio SECTRA 2012 anteriormente citado. A diferencia del Valor del Tiempo Urbano, la fuente es CASEN y no INE, pues en el caso interurbano distintos modos son proporcionalmente más utilizados que otros según decil de ingreso. Para el

suelo de chofer y auxiliar, se utilizan valores provenientes de estudio MIDEPLAN 2002<sup>5</sup>, actualizados por el Índice Nominal de Remuneraciones (INR)<sup>6</sup>.

La Tabla N°7 presenta la tasa de ocupación de los distintos tipos de vehículos considerados para el cálculo del VST en Viajes Interurbanos.

**Tabla N°7 Tasa de Ocupación Promedio Interurbano**

Tipo Vehículo	Pasajero	Chofer	Auxiliar
Automóvil	1,98		
Camioneta	1,98		
Camiones		1,00	0,90
Bus Rural	23,00	1,00	
Bus Interurbano	20,00	1,00	1,00

Fuente: Encuesta Origen Destino Macro Zona Centro – Norte, SECTRA 2001.

Con todos estos parámetros, se estima el VST para Viajes Interurbanos para los automóviles, camionetas, bus rural y bus interurbano. La Tabla N°8 presenta el VST en Viajes Interurbanos estimado.

**Tabla N°8 Valor Social del Tiempo Viajes Interurbanos, por vehículo**

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2015
VST Automóvil	\$ 15.494
VST Camioneta	\$ 12.844
VST Bus Rural	\$ 139.956
VST Bus Interurbano	\$ 112.262
VST Bus <sup>7</sup>	\$ 116.832
VST Camión	\$ 8.829

Fuente: Elaboración propia

### 4.3 Valor Social del Tiempo en Viajes Aéreos y Ferroviarios Interurbanos

Para los modos de transporte Interurbanos de alta capacidad, como lo son el modo Avión de Pasajeros y el modo Tren Interurbano, a partir de la misma encuesta señalada en la sección 4.2 “Estimación de Valores Sociales del Tiempo de Viaje de Pasajeros Interurbanos Utilizando Nuevas Formulaciones de Modelos de Demanda” (SECTRA, 2012), se obtienen los valores del tiempo de Ocio y Tiempo de Trabajo, considerando las distribuciones socioeconómicas y los salarios alternativos de los grupos que usan cada modo.

<sup>5</sup> “Actualización de Parámetros Utilizados en la Evaluación Económica de Proyectos de Transporte”, MIDEPLAN 2002.

<sup>6</sup> Fuente: INE.

<sup>7</sup> Se considera un promedio ponderado de 16,5% viajes Bus Rural y 83,5% viajes Bus Interurbano (Fuente: SECTRA, Encuesta Origen Destino Zona Sur).

Debido a que las capacidades en pasajeros por viaje difieren altamente entre distintas líneas ferroviarias o rutas aéreas, se presentará un valor por hora del pasajero. El usuario luego deberá multiplicar dicho valor por la tasa de ocupación respectiva de cada modo, según corresponda el nivel de análisis (por vehículo, o por pasajero).

**Tabla N°9 Valor Social del Tiempo Viajes Interurbanos  
Modos Avión y Tren, por pasajero**

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2015
VST Tren	\$ 4.768
VST Avión	\$ 12.239

#### 4.4 Valor Social del Tiempo en Viajes para Deportes y Recreación

Para el cálculo del valor del tiempo de viaje empleado para trasladarse hacia determinada locación para la realización de actividades deportivas o recreativas, se utiliza el mismo enfoque de cálculo del VST<sup>8</sup>. Por lo tanto, la fórmula para obtener el valor social es la siguiente:

$$VST_{DEPORTE/RECREACIÓN} = \alpha \times VTT + \beta \times VTO$$

Donde:

VST<sub>DEPORTE/RECREACIÓN</sub>: valor social del tiempo de viajes para realizar actividades deportivas y recreativas.

VTT: valor tiempo de trabajo.

VTO: valor del tiempo de ocio.

$\alpha$ : porcentaje de viajes realizados durante la jornada de trabajo.

$\beta$ : porcentaje de viajes realizados hacia el trabajo (en tiempo de ocio).

Dada la naturaleza de las actividades analizadas, se supone que dicho tiempo corresponde sólo a ocio; es decir:

$\alpha = 0$ .

$\beta = 1$ .

Al igual que para el caso urbano e interurbano, se supone que el VTO corresponde a un 39,08% del VTT. Este valor se debe ir actualizando conforme a la variación del VTT que, como se mencionó anteriormente, depende de la variación del Índice Nominal de Remuneraciones (INR). La Tabla N°10 muestra el valor social del tiempo para proyectos de deportes y recreación.

<sup>8</sup> En este sentido, el valor que se estima NO CORRESPONDE al valor del tiempo de la actividad recreativa o deportiva propiamente tal, sino al valor del tiempo por trasladarse hacia el lugar donde se realizará dicha actividad.

**Tabla N°10 Valor Social del Tiempo de Viajes para Actividades Deportivas y Recreativas**

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2015
VST Deporte y Recreación por Persona	\$1.489

Fuente: Elaboración propia.

## 5. Precio Social del Combustible

Se calculan precios sociales para el diesel y las gasolinas diferenciando por octanaje (93, 95 y 97). La expresión del precio social del litro de diesel corresponde a:

$$PS_{DIESEL} = \frac{(PM_{DIESEL} - IE^F_{DIESEL} * UTM - IE^V_{DIESEL} * UTM)}{(1 + IVA) * (1 + ta)} * (FCSD)$$

Donde:

PS<sub>DIESEL</sub>: Precio social del diesel.

PM<sub>DIESEL</sub>: Precio de mercado del diesel.

IE<sup>F</sup><sub>DIESEL</sub>: impuesto específico (componente fija) al diesel.

IE<sup>V</sup><sub>DIESEL</sub>: impuesto específico (componente variable) al diesel.

UTM: unidad tributaria mensual.

IVA: tasa valor impuesto agregado.

ta : tasa arancelaria

FCSD: factor de corrección social de la divisa

La expresión del precio social del litro de gasolina según octanaje corresponde a:

$$PS^i_{gasolina} = \frac{(PM^i_{gasolina} - IE^F_{gasolina} * UTM - IE^V_{gasolina} * UTM)}{(1 + IVA) * (1 + ta)} * (FCSD)$$

Donde:

PS<sup>i</sup><sub>gasolina</sub>: Precio social de la gasolina de octanaje i.

PM<sup>i</sup><sub>gasolina</sub>: Precio de mercado de la gasolina de octanaje i.

IE<sup>F</sup><sub>gasolina</sub>: impuesto específico (componente fija) de la gasolina de octanaje i.

IE<sup>V</sup><sub>gasolina</sub>: impuesto específico (componente variable) de la gasolina de octanaje i.

UTM: unidad tributaria mensual.

IVA: tasa valor impuesto agregado.

ta : tasa arancelaria.

FCSD: factor de corrección social de la divisa.

i: gasolina de 93, 95 y 97 octanos.

El precio de mercado de cada uno de los combustibles se construye en base a un promedio nacional a partir del “Sistema de Información en Línea de Precios de Combustibles en Estaciones de Servicio” desarrollado por la Comisión Nacional de Energía<sup>9</sup> (CNE). En cada actualización se debe calcular el nuevo promedio de mercado a partir de la información de la CNE. Con respecto a las tasas de impuestos, se deben considerar las tasas vigentes al momento de la actualización, información que es entregada por el Servicio de Impuestos Internos<sup>10</sup>.

El valor de la UTM se obtiene del último valor mensual publicado a la fecha de la actualización de los precios sociales, en la página del Banco Central<sup>11</sup>. La tasa arancelaria y el factor de corrección de la divisa, son indicados en este mismo documento.

De acuerdo a lo anterior, los precios sociales vigentes para los distintos combustibles por litro se presentan en la Tabla N°11.

**Tabla N°11 Precio Social Combustibles**

<b>Combustible</b>	<b>Valor / litro Moneda dic. 2015</b>
Petróleo Diesel	\$390
Gasolina 93	\$385
Gasolina 95	\$418
Gasolina 97	\$452

Fuente: Elaboración propia.

El estudio “Estimación de Precios Sociales” (MIDEPLAN, 2002) calcula el precio social de los combustibles diferenciando por tipo de aplicando ponderadores de uso de gasolina 93, 95 y 97 octanos y diesel para automóvil, camioneta, camión de 2 ejes y más y buses (Tabla N°12).

**Tabla N°12 Ponderadores por tipo de vehículo**

<b>Tipo de Vehículo</b>	<b>Gasolina* (%)</b>	<b>Diesel (%)</b>
Automóvil	88%	12%
Camioneta	88%	12%
Camión 2 Ejes	30%	70%
Camión +2 Ejes	0%	100%
Buses	0%	100%

Fuente: Estudio Actualización Precios Sociales, MIDEPLAN 2002.

Al utilizar los ponderadores y los precios sociales de la Tabla N°12 es posible determinar el precio social vigente para el combustible diferenciando por tipo de vehículo. La tabla N°13 muestra los resultados obtenidos.

<sup>9</sup> Precios provistos por la Comisión Nacional de Energía (CNE), periodo 2015.

<sup>10</sup> Ver: [www.sii.cl/aprenda\\_sobre\\_impuestos/impuestos/descripcion.htm](http://www.sii.cl/aprenda_sobre_impuestos/impuestos/descripcion.htm)

<sup>11</sup> Ver: [www.bcentral.cl](http://www.bcentral.cl)

Tabla N°13 Precio Social Combustible por tipo de Vehículo

Tipo de Vehículo	P. Social (\$/l) Moneda dic. 2014
Automóvil	\$ 406
Camioneta	\$ 406
Camión 2 Ejes	\$ 396
Camión +2 Ejes	\$ 390
Buses	\$ 390

Fuente: Elaboración propia.

## 6. Otros Costos de Operación Vehicular

### 6.1 Precio Social de Neumáticos

El precio social de los neumáticos se calcula mediante la siguiente expresión:

$$PS_{NEUMÁTICO}^i = \frac{PM^i_{NEUMÁTICO}}{(1 + IVA) * (1 + ta)} * (FCSD)$$

Donde:

$PS^i_{NEUMÁTICO}$ : Precio social del neumático del vehículo i.

$PM^i_{NEUMÁTICO}$ : Precio de mercado del neumático del vehículo i.

IVA: tasa valor impuesto agregado.

ta : tasa arancelaria.

FCSD: factor de corrección social de la divisa.

i: tipo de vehículo (automóvil, camioneta, camión dos ejes, camión más de dos ejes, buses interurbanos).

El precio de mercado se estimó en el estudio “Actualización de Precios Sociales de Transporte Vial” (MIDEPLAN, 2005), que calculó el precio de mercado de neumáticos para automóviles, camionetas, buses y camiones en base a cotizaciones directas con los distribuidores de neumáticos de Santiago de los modelos más vendidos, de las marcas con mayor presencia en el mercado. Estos precios se han actualizado año a año en base a las variaciones de los precios de los neumáticos publicados por el INE<sup>12</sup> para el cálculo del IPC.

Al actualizar los precios de mercado y realizar las correcciones por las tasas impositivas y el factor de corrección de la divisa, se obtienen los precios sociales de los neumáticos, los cuales se presentan en la Tabla N°14.

<sup>12</sup> Ver: [www.ine.cl](http://www.ine.cl), “Índice de Precios al Consumidor por Producto”

Tabla N°14 Precio Social Neumáticos por tipo de Vehículo

Variable	Valor / unidad Moneda dic. 2015
Automóvil	\$ 33.625
Camioneta	\$ 65.436
Camiones dos ejes	\$ 102.890
Camiones más de 2 ejes y buses	\$ 203.842

Fuente: Elaboración propia

## 6.2 Precio Social Lubricantes

El precio social de los lubricantes se calcula mediante la siguiente expresión:

$$PS_{LUBRICANTES}^i = \frac{PM^i_{LUBRICANTES}}{(1 + IVA) * (1 + ta)} * (FCSD)$$

Donde:

$PS^i_{LUBRICANTE}$ : Precio social del lubricante para el vehículo i.

$PM^i_{LUBRICANTE}$ : Precio de mercado del lubricante para el vehículo i.

IVA: tasa valor impuesto agregado.

ta : tasa arancelaria.

FCSD: factor de corrección social de la divisa.

i: tipo de vehículo (automóvil, camioneta, camión dos ejes, camión más de dos ejes, buses interurbanos)

El precio de mercado se basa en el estudio “Actualización de Precios Sociales de Transporte Vial” (MIDEPLAN, 2005) que estima el precio de mercado a partir de un promedio ponderado entre los precios y porcentaje de producción de los lubricantes más vendidos.

Los precios privados para los lubricantes se actualizan año a año en base a las variaciones de precios publicadas por el INE<sup>13</sup> y las variaciones del IPC. El precio de mercado debe ajustarse por las tasas impositivas y el FCSD. Los precios sociales se presentan en la Tabla N°15.

Tabla N°15 Precio Social de Lubricantes por tipo de Vehículo

Variable	Valor / litro Moneda dic. 2015
Automóviles y Camionetas	\$ 4.732
Buses y Camiones	\$ 2.233

Fuente: Elaboración propia.

<sup>13</sup> Ver: [www.ine.cl](http://www.ine.cl)



### 6.3 Precio Social Vehículo Nuevo

El valor de los vehículos nuevos se calcula utilizando la siguiente expresión:

$$PS_{VEHÍCULOS}^i = \frac{PM^i_{VEHÍCULOS}}{(1 + IVA) * (1 + ta)} * (FCSD)$$

Donde:

PS<sup>i</sup><sub>VEHÍCULOS</sub>: Precio social del vehículo i.

PM<sup>i</sup><sub>VEHÍCULOS</sub>: Precio de mercado del vehículo i.

IVA: tasa valor impuesto agregado.

ta : tasa arancelaria

FCSD: factor de corrección social de la divisa.

i: tipo de vehículo (automóvil, camioneta, camión dos ejes, camión más de dos ejes, buses interurbanos)

#### 6.3.1 Automóvil

El precio de mercado a considerar para el cálculo del precio social del automóvil se basa en la tasación fiscal de vehículos livianos del Servicio de Impuestos Internos (SII) del año 2006 y de información de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), acerca del porcentaje de ventas de automóviles de acuerdo a rango de precios para el año 2005. El precio (privado) promedio de mercado calculado para el año 2006 es de \$9.357.235. Este valor se actualiza año a año en base a la variación del tipo de cambio observado entre diciembre del año de actualización y el tipo de cambio observado del mes diciembre del año 2006, según información del Banco Central.

Una vez obtenidos los precios de mercado, se aplica la fórmula de corrección para obtener el precio social ajustando por el IVA, la tasa arancelaria y el factor de corrección social de la divisa.

#### 6.3.2 Camionetas

El precio de mercado para las camionetas se construye a partir del estudio “Actualización de Precios Sociales de Transporte Vial” (MIDEPLAN, 2005), el cual considera el promedio de precios de mercado de los modelos de camionetas más vendidos. El precio (privado) promedio de mercado calculado para el año 2005 es de \$10.616.327. Este valor se actualiza año a año en base a la variación del tipo de cambio observado entre diciembre del año de actualización y el tipo de cambio observado del mes de diciembre del año 2005, según información del Banco Central. Una vez obtenido los precios de mercado, se deben realizar las correcciones para obtener el precio social de las camionetas.

#### 6.3.3 Camiones

Se realiza la distinción entre camiones de dos ejes y de más de dos ejes. El precio de mercado se estima a partir del estudio de precios sociales del año 2005, en el cual se consideran los modelos y las marcas más vendidas. Para el caso de los camiones de dos ejes se considera un precio de

US\$34.575 y para los de más de dos ejes US\$78.266 (valores sin tasa arancelaria ni IVA). Para obtener los precios privados en moneda nacional se multiplican por el tipo de cambio observado del mes de diciembre del año de actualización (información del Banco Central) y además se incorpora el IVA y la tasa arancelaria. Para obtener el precio social de los camiones, se debe corregir por IVA, tasa arancelaria y FCSD.

#### 6.3.4 Bus Interurbano

Siguiendo la metodología de los estudios “Estimación de Precios Sociales” (Fernández y Cea – MIDEPLAN, 2002) y “Actualización de Precios Sociales de Transporte Vial” (MIDEPLAN, 2005) se estimó un precio de mercado de US\$151.635 por unidad para el año 2001. Para obtener los precios en moneda nacional se multiplican por el tipo de cambio observado del mes de diciembre del año de actualización (información del Banco Central). Para obtener el precio social de los buses interurbanos, se debe corregir por el IVA, tasa arancelaria y factor de corrección social de la divisa.

La Tabla N°16, resume los precios sociales para cada tipo de vehículo nuevo.

**Tabla N°16 Precio Social Vehículos Nuevos**

Variable	Valor / unidad Moneda dic. 2015
Automóvil	\$ 10.623.952
Camioneta	\$ 12.351.189
Camión 2 Ejes	\$ 24.835.637
Camión +2 Ejes	\$ 56.190.675
Bus Interurbano	\$ 90.714.028

Fuente: Elaboración propia.

#### 6.4 Precio Social Mano de Obra Mantenimiento Vehículos

A partir del estudio “Actualización de Precios Sociales de Transporte Vial” (MIDEPLAN, 2005) se estima que el mercado laboral relacionado a transporte está compuesto principalmente por mano de obra calificada. La información se obtuvo a partir de datos facilitados para los talleres mecánicos de Citroen Chile, la bolsa de trabajo de INACAP para las vacantes relacionadas con la mecánica automotriz y otros talleres mecánicos. El valor obtenido en 2005 equivale a \$2.229. Este valor se actualiza año a año de acuerdo a la variación anual del Índice de Remuneración Nominal publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas.

Para obtener el precio social de la Mano de Obra de Mantenimiento Vehicular, se debe corregir por el Factor de Corrección Social de la mano de obra (FCSMO)<sup>14</sup>, para la mano de obra calificada, de acuerdo a la siguiente expresión:

$$PSMO_{MANT} = SB_{MANT} * FCSMO_{CALIFICADA}$$

<sup>14</sup> Valor publicado por el Ministerio de Desarrollo Social.

Donde:

$PSMO_{MANT}$ : Precio social de la mano de obra de mantenimiento vehicular, por hora.

$SB_{MANT}$ : Sueldo bruto de mercado de la mano de obra de mantenimiento vehicular, por hora.

$FCSMO_{CALIFICADA}$ : factor de corrección social mano de obra calificada (corresponde a 0,98).

La Tabla N°17 muestra el Precio Social de la Mano de Obra en Mantenimiento Vehicular.

**Tabla N°17 Precio Social Mano de Obra Mantenimiento Vehículos**

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2015
Precio Social de la Mano de Obra en Mantenimiento Vehículos	\$4.073

Fuente: Elaboración propia.

## 7. Precio Social del Carbono<sup>15</sup>

El precio social del carbono permite incorporar dentro de las evaluaciones los beneficios o costos sociales por disminuir o aumentar las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Este precio se podrá utilizar para cualquier tipo de proyectos en que exista una medida de reducción de emisiones de GEI<sup>16</sup> y que puedan ser expresados en equivalentes de carbono. La elaboración de este precio resulta relevante para la contribución de Chile en los esfuerzos mundiales para la reducción de los GEI causantes del calentamiento global.

Dado que no existe consenso acerca del cálculo del precio social del carbono, se propone utilizar **el precio de mercado como proxy del precio social del carbono**. En ningún caso se plantea que el precio de mercado del carbono refleja el verdadero precio social de éste, no obstante lo cual se usa como proxy por tratarse de una medida concreta, razonable y con una metodología de cálculo simple y clara para la incorporación en la evaluación de proyectos de inversiones públicas que involucren aumento o reducciones en las emisiones de carbono equivalente. De esta manera, el precio social del carbono puede expresarse de la siguiente forma:

$$PSC_t = PMC_{t-1}$$

Donde:

$PSC_t$ : Precio Social del Carbono en el año t.

$PMC_{t-1}$ : Precio de Mercado del Carbono en el año t-1.

El precio de mercado a considerar es aquel de los instrumentos que se transan bajo el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL), ya que es en este mercado en que Chile participa. Las Reducciones Certificadas de Emisiones de Gases de efecto Invernadero (CERs) son los instrumentos que se

15 Para mayor detalle, ver documento "Estimación Precio Social del Carbono", publicado en: <http://sni.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/evaluacion/ex-ante/metodologias/>

16 Tales como residuos sólidos, centrales hidroeléctricas, transporte, entre otros.

transan en las bolsas internacionales. Para establecer el precio de mercado se propone calcular un precio ponderado por las cantidades transadas en el mercado considerando toda la información histórica del último año correspondiente.

La Tabla N°18 muestra el Precio Social del Carbono por tonelada. Este precio se debe ir actualizando conforme a la información de la página [www.eex.com](http://www.eex.com). El promedio del año 2015 alcanza un valor de €7,61 equivalente a 8,447 USD (tasas de conversión 1,11 USD/€ para 31-dic-2015). A un precio del dólar observado al 31-dic-2015 de 707 CLP/USD, se obtiene un valor de 5.972 Pesos por Tonelada de CO2.

*Tabla N°18 - Precio Social del Carbono*

<b>Variable</b>	<b>Valor / tonelada Moneda dic. 2015</b>
Precio Social Carbono	5.972

Fuente: Elaboración propia.

## **REFERENCIAS**

- García, Ricardo (1988). El costo social de la divisa. Cuadernos de Economía PUC, Año 25. N°74.
- Instituto Nacional de Estadísticas. [www.ine.cl](http://www.ine.cl)
- Ministerio de Desarrollo Social (2013). “Estimación Precio Social del Carbono”.
- Ministerio de Desarrollo Social (2012). “Encuesta CASEN 2011”.
- Ministerio de Desarrollo Social (2013). “Minutas metodológicas valor social del tiempo transporte urbano, transporte de carga, transporte aéreo y deporte y recreación”.
- Ministerio de Planificación (2005). “Actualización de Precios Sociales de Transporte Vial”.
- Ministerio de Planificación (2002). “Cálculo del Precio Social de la Mano de Obra en Chile” (2002),
- Ministerio de Planificación (2004). “Cálculo de la Tasa Social de Descuento”.
- Ministerio de Planificación (2002). “Estimación Precios Sociales”.
- SECTRA, (2015). “Estimación del Valor del Tiempo de Viaje Urbano Mediante Preferencias Declaradas”.
- SECTRA, (2013). “Estimación de Valores del Tiempo para los Envíos Terrestres de Cargas”.
- SECTRA, (2012). “Estimación de Valores Sociales del Tiempo de Viaje de Pasajeros Interurbanos Utilizando Nuevas Formulaciones de Modelos de Demanda”