



Precios Sociales Vigentes 2014

División de Evaluación Social de Inversiones

Subsecretaría de Evaluación Social

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Julio 2014

PRECIOS SOCIALES VIGENTES EN EL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIONES

Todos los valores monetarios están expresados en moneda diciembre 2013

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 no-calificada	0,98
Factor de Corrección de la Divisa	1,01
Valor Social del Tiempo Viajes Urbanos	
• Todo vehículo, excepto camión	\$1.498 /hora/pasajero
• Camión	\$5.565 /hora/vehículo
Valor Social del Tiempo Viajes Interurbanos	
• Automóvil	\$13.743 /hora/vehículo
• Camioneta	\$11.392 /hora/vehículo
• Bus rural	\$129.739 /hora/vehículo
• Bus interurbano	\$102.010 /hora/vehículo
• Bus promedio	\$103.623 /hora/vehículo
• Camión	\$5.565 //hora/vehículo
Valor Social del Tiempo de Viajes Aéreos	
• Valor tiempo viajes motivo trabajo	\$9.262 /hora/pasajero
• Valor tiempo viajes motivo ocio	\$3.242 /hora/pasajero
Valor Social del Tiempo Viajes para práctica deportiva y recreación	\$1.419 /hora/persona
Precio Social del Carbono	\$2.213 /tonelada carbono equivalente

Precios Sociales Asociados con la Operación Vehicular

Valores expresados en Moneda diciembre 2013

Precio Social	Valor
Combustible	
• Petróleo Diesel	\$503 /litro
• Gasolina 93	\$486 /litro
• Gasolina 95	\$ 497 /litro
• Gasolina 97	\$512 /litro
Combustible por tipo de vehículo	
• Automóvil	\$496 /litro
• Camioneta	\$496 /litro
• Camión 2 ejes	\$501 /litro
• Camión más de 2 ejes	\$ 503/litro
• Buses	\$503 /litro
Neumáticos por tipo de vehículo	
• Automóvil	\$32.560 /unidad
• Camioneta	\$64.332 /unidad
• Camión 2 ejes	\$ 99.632 /unidad
• Camión más de 2 ejes	\$197.387 /unidad
• Buses	\$197.387 /unidad
Lubricante por tipo de vehículo	
• Automóvil	\$4.191 /litro
• Camioneta	\$4.191 /litro
• Camión 2 ejes	\$1.977 /litro
• Camión más de 2 ejes	\$1.977/litro
• Buses	\$1.977 /litro
Valor Vehículo Nuevo	
• Automóvil	\$7.898.914 /unidad
• Camioneta	\$8.961.778 /unidad
• Camión 2 ejes	\$18.488.791 /unidad
• Camión más de 2 ejes	\$41.830.923 /unidad
• Bus interurbano	\$67.531.696 /unidad
Mano de Obra Mantenimiento Vehículos	
• Todo Vehículo	\$3.622 /hora

CÁLCULO PRECIOS SOCIALES VIGENTES
SISTEMA NACIONAL DE INVERSIONES

ÍNDICE

Valor Social del Tiempo de Viajes	6
Valor Social del Tiempo de Viajes Urbanos	6
Valor Social del Tiempo de Viajes Interurbanos	8
Valor Social del Tiempo de Viajes Aéreos	10
Valor Social del Tiempo de Viajes para práctica deportiva y Recreación	11
Factor de Corrección de la Mano de Obra	12
Precio Social del Combustible	13
Precio Social de Neumáticos	15
Precio Social de lubricantes	16
Precio Social del Vehículo Nuevo	17
Mano de Obra Mantenimiento Vehicular	19
Precio Social del Carbono	20
Tasa Social de Descuento	21
Factor de Corrección de la Divisa	21

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 para inversión existentes en el país.

En las decisiones de inversión pública, la evaluación social de proyectos es una herramienta ampliamente utilizada con el fin de determinar la rentabilidad social de los proyectos sobre la sociedad. Para una correcta evaluación social de los proyectos se requiere valorizar tanto beneficios y costos, usando 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. El documento desarrolla además instrucciones generales para corregir anualmente los precios sociales.

Los precios sociales estimados son:

- i. Valor Social del Tiempo
 - o Viajes Urbanos e Interurbanos
 - o Viajes Aéreos
 - o Viajes para Deportes y Recreación
- ii. Precio Social de la Mano de Obra
- iii. Precio Social del Combustible
- iv. Precio Social Neumáticos
- v. Precio Social Lubricantes
- vi. Precio Social Vehículo Nuevo
- vii. Precio Social Mano Obra Mantenimiento Vehículos
- viii. Precio Social del Carbono
- ix. Tasa Social de Descuento
- x. Precio Social de la Divisa

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, con las fuentes de información necesarias para este proceso¹.

ESTIMACIÓN DE PRECIOS SOCIALES

Las principales variables de corrección que se utilizan para el cálculo de los precios sociales corresponden a la tasa de Impuesto al Valor Agregado, valor que es entregado por el Instituto Nacional de Estadísticas² (INE) y el Arancel Aduanero (Tabla N°1). Es importante señalar que estos valores se deben ir actualizando conforme a la información proporcionada por dichas instituciones.

Tabla N°1 – Variables de Corrección de precios

Variable	Valor
IVA	19%
Arancel Aduanero ³	0,9%

Fuente: INE, SOFOFA.

i. Valor Social del Tiempo de Viajes⁴

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”, que valora el tiempo utilizado para realizar los viajes a partir de su costo alternativo (costo de oportunidad del valor del tiempo de trabajo y el valor del tiempo de ocio). Además distingue por ámbito urbano e interurbano y por tipo de vehículo.

a. 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:

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

² www.ine.cl

³ Si bien el arancel uniforme es de un 6%, por los acuerdos comerciales firmados por Chile, el arancel efectivo es de 0,9 para el año 2013, según estimaciones de la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA). Este valor se calcula como el promedio ponderado del arancel efectivamente pagado según lo importado.

⁴ Para mayor detalle, ver “Minutas Metodológicas Valor Social del Tiempo”, publicada en <http://sni.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/evaluacion/ex-ante/metodologias/>

VST_{URBANO}: valor social del tiempo para viajes urbanos, por pasajero.

VTT: valor tiempo de trabajo.

VTO: valor del tiempo de ocio.

α : porcentaje de viajes realizados durante la jornada de trabajo.

β : porcentaje de viajes realizados hacia el trabajo (en tiempo de ocio).

Para todos los modos excepto camión, los ponderadores, α y β , 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. A partir del estudio "Values of Journey Time Savings and Accident Prevention" desarrollado por el Departamento de Transporte del Reino Unido (1987), se establece que el VTO es un 35% del VTT.

El VTT se obtiene a partir del ingreso autónomo promedio por hogar, reportado por la encuesta CASEN 2011 y ponderado por la cantidad de hogares por decil de ingreso. Este ingreso total obtenido es dividido por la cantidad de ocupados, obteniéndose así el ingreso promedio mensual por trabajador y finalmente el valor por hora (se suponen 192 horas al mes).

El valor estimado debe actualizarse usando la variación de los últimos 12 meses (enero-diciembre) del Índice Nominal de Remuneraciones (INR). Los resultados se presentan en la Tabla N°2.

Tabla N°2 – Valor Social del Tiempo de Usuarios de Viajes Urbanos

(aplica a todo vehículo, excepto camión)

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2013
VST Urbano por Pasajero	\$ 1.498

Fuente: Elaboración propia.

En tanto, para el modo camión, α es igual a 100% y el VTT es estimado a partir de los salarios de chofer y peoneta, tal como se indica en la sección del VST interurbano.

Tabla N°3 – Valor Social del Tiempo Urbano del Modo Camión

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2013
VST Urbano por camión	\$5.565

Fuente: Elaboración propia.

b. Valor Social del Tiempo Viajes Interurbanos

La estimación del VST en proyectos de transporte interurbano se realiza usando la misma metodología que usa el VST en 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 pasajero j en el vehículo i.

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

α_{ij} : porcentaje de viajes realizados durante la jornada de trabajo del pasajero j en el vehículo i.

β_{ij} : porcentaje de viajes realizados hacia el trabajo del pasajero j en el vehículo i.

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

i: automóvil, camioneta, bus interurbano.

j: pasajero y/o chofer y/o auxiliar

A partir de la Encuesta Origen Destino Zona Sur, Secretaria de Planificación de Transporte, 1997), se estimaron los ponderadores de trabajo (α) y ocio (β) para cada tipo de vehículo para los pasajeros, los que se presentan en la Tabla N°3. Para el caso del chofer y auxiliar, α es igual a 100%, ya que el motivo del viaje es por trabajo.

Tabla N°4 – 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%

Fuente: Encuesta Origen Destino Zona Sur (1997).

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. Para el sueldo de chofer y auxiliar, se utilizan valores provenientes de estudio MIDEPLAN 2002⁵, actualizados por INR.

La Tabla N°5 presenta la tasa de ocupación de los distintos tipos de vehículos considerados para el cálculo del VST en Viajes Interurbanos.

Tabla N°5 – 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°6 presenta el VST en Viajes Interurbanos estimado.

Tabla N°6 – Valor Social del Tiempo Viajes Interurbanos

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2013
VST Automóvil	\$ 13.805
VST Camioneta	\$ 11.166
VST Bus Rural	\$ 129.793
VST Camión ⁶	\$5.565
VST Bus Interurbano	\$ 102.010
VST Bus ⁷	\$ 103.623

Fuente: Elaboración propia.

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

⁶ El VST del Vehículo Camión para viajes urbanos e interurbanos queda determinado por la tasa de ocupación de los camiones. Si bien este enfoque puede resultar limitado ya que no se está considerando el valor del tiempo de la carga, se realiza la presente simplificación a la espera del desarrollo de nuevas estimaciones.

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

c. Valor Social del Tiempo en Viajes Aéreos

El cálculo del VST de Viaje Aéreo, como en casos anteriores, se realiza a través de la fórmula general de VST:

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

Donde:

VST_{AEREO}: valor social del tiempo de viajes aéreos por pasajero.

VTT: valor tiempo de trabajo.

VTO: valor del tiempo de ocio.

α : porcentaje de viajes realizados durante la jornada de trabajo.

β : porcentaje de viajes realizados hacia el trabajo (en tiempo de ocio).

Los ponderadores del tiempo de trabajo y ocio se van a determinar de acuerdo al proyecto a evaluar. Al igual que para el caso urbano e interurbano, se supone que el VTO corresponde a un 35% del VTT.

A partir de la encuesta CASEN 2011, se obtiene el sueldo promedio nacional por ocupado para los distintos deciles de la población que permite estimar los valores de VTT y VTO, los que se actualizan usando el INR.

Tomando como referencia el estudio realizado en el Curso Interamericano de Preparación y Evaluación de Proyectos (CIAPEP, 2002) "Evaluación Social Construcción Segunda Pista para el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez", se estima que los deciles 9 y 10 utilizan el modo aéreo, por lo que se calcula un ingreso promedio por ocupado entre ambos deciles para obtener el VTT. Con esta información y los supuestos de horas trabajadas (192 al mes), se estiman los valores. La Tabla N°7 muestra el VTT y el VTO para el cálculo del Valor Social del Tiempo modo Aéreo.

Tabla N°7 - Valor Social del Tiempo Aéreo

	VTT (viaje en tiempo de trabajo) Moneda dic. 2013	VTO (viaje en tiempo de ocio) Moneda dic. 2013
VST por Pasajero	\$ 9.262	\$ 3.242

Fuente: Elaboración propia.

Una vez definidos los ponderadores α y β de acuerdo al proyecto específico que se está evaluando (depende de las particularidades de éste), se obtiene el VST modo Aéreo para cada proyecto. Este valor se debe ir actualizando de acuerdo a la variación del INR.

d. 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 VST⁸. Por lo tanto, la fórmula para obtener el valor social es la siguiente:

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

Donde:

VST_{DEPORTE/RECREACIÓN}: valor social del tiempo de viajes para realizar actividades deportivas y recreativas.

VTT: valor tiempo de trabajo.

VTO: valor del tiempo de ocio.

α : porcentaje de viajes realizados durante la jornada de trabajo.

β : 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 35% del VTT. Este valor se debe ir actualizando conforme a la variación del VTT que, como se mencionó anteriormente, depende de la variación del INR. La Tabla N°8 muestra el valor social del tiempo para proyectos de deportes y recreación.

Tabla N°8 – Valor Social del Tiempo de Viajes para Actividades Deportivas y Recreativas

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2013
VST Deporte y Recreación por Persona	\$1.419

Fuente: Elaboración propia.

⁸ 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.

ii. 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:

- 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:

$$PS=g*PB$$

Donde:

PS: Precio Social de la Mano de Obra

G: Factor de corrección (ver Tabla N°9)

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°9.

Tabla N°9 – Factores Corrección Precio Social Mano de Obra

Categoría de Mano de Obra	Factor de Corrección (g)
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.

iii. 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_{DIESEL} : Precio social del diesel.

PM_{DIESEL} : Precio de mercado del diesel.

IE^F_{DIESEL} : impuesto específico (componente fija) al diesel.

IE^V_{DIESEL} : 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:

PSⁱ_{gasolina} : Precio social de la gasolina de octanaje i.

PMⁱ_{gasolina} : Precio de mercado de la gasolina de octanaje i.

IE^F_{gasolina} : impuesto específico (componente fija) de la gasolina de octanaje i.

IE^V_{gasolina} : 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

Energía⁹ (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 Internos¹⁰.

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 Central¹¹. 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°10.

Tabla N°10 – Precio Social Combustibles

Combustible	Valor / litro Moneda dic. 2013
Petróleo Diesel	\$503
Gasolina 93	\$486
Gasolina 95	\$497
Gasolina 97	\$512

Fuente: Elaboración propia.

El estudio “Estimación de Precios Sociales” (Fernández y Cea - MIDEPLAN, 2002) calcula el precio social de los combustibles diferenciando por tipo de vehículo a partir de la definición de ponderadores de uso de gasolina 95 y diesel para automóvil, camioneta, camión de 2 ejes y más y buses (Tabla N°11).

Tabla N°11 – Ponderadores por tipo de vehículo

Tipo de Vehículo	Gasolina 95 (%)	Diesel (%)
Automóvil	88%	12%
Camioneta	88%	12%
Camión 2 Ejes	30%	70%
Camión +2 Ejes	0%	100%
Buses	0%	100%

Fuente: Estimación Precios Sociales, 2002.

⁹ Ver: www.bencinaenlinea.cl/web2/

¹⁰ Ver: www.sii.cl/aprenda_sobre_impuestos/impuestos/descripcion.htm

¹¹ Ver: www.bcentral.cl

Al utilizar los ponderadores y los precios sociales de la Tabla N°10 es posible determinar el precio social vigente para el combustible diferenciando por tipo de vehículo. La tabla N°12 muestra los resultados obtenidos.

Tabla N°12 – Precio Social Combustible por tipo de Vehículo

Tipo de Vehículo	P. Social (\$/l) Moneda dic. 2013
Automóvil	\$ 496
Camioneta	\$ 496
Camión 2 Ejes	\$ 501
Camión +2 Ejes	\$ 503
Buses	\$ 503

Fuente: Elaboración propia.

iv. 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:

PSⁱ_{NEUMÁTICO}: Precio social del neumático del vehículo i.

PMⁱ_{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 ido actualizando año a año en base a las variaciones de los precios de los neumáticos publicados por el INE¹² para el cálculo del IPC.

¹² Ver: www.ine.cl

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°13.

Tabla N°13 - Precio Social Neumáticos por tipo de Vehículo

Variable	Valor / unidad Moneda dic. 2013
Automóvil	\$ 32.560
Camioneta	\$ 64.332
Camiones dos ejes	\$ 99.632
Camiones más de 2 ejes y buses	\$ 197.387

Fuente: Elaboración propia.

v. 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:

PSⁱ_{LUBRICANTE}: Precio social del lubricante para el vehículo i.

PMⁱ_{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 INE¹³ 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°14.

¹³ Ver: www.ine.cl

Tabla N°14 - Precio Social de Lubricantes por tipo de Vehículo

Variable	Valor / litro Moneda dic. 2013
Automóviles y Camionetas	\$ 4.191
Buses y Camiones	\$ 1.977

Fuente: Elaboración propia.

vi. 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:

PSⁱ_{VEHÍCULOS}: Precio social del vehículo i.

PMⁱ_{VEHÍCULOS}: 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)

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.

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.

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. 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). 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.

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). Además se le incorpora el IVA y la tasa arancelaria. 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°15, resume los precios sociales para cada tipo de vehículo nuevo.

Tabla N°15 - Precio Social Vehículos Nuevos

Variable	Valor / unidad Moneda dic. 2013
Automóvil	\$ 7.898.914
Camioneta	\$ 8.961.778
Camión 2 Ejes	\$ 18.488.791
Camión +2 Ejes	\$ 41.830.923
Bus Interurbano	\$ 67.531.696

Fuente: Elaboración propia.

vii. 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)¹⁴, según mano de obra no calificada, semicalificada o calificada. En el estudio del año 2005 se usó el valor del factor de conversión de la mano de obra calificada, de acuerdo a la siguiente expresión:

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

Donde:

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

$SB_{MANTENIMIENTO}$: 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°16 muestra el Precio Social de la Mano de Obra en Mantenimiento Vehicular.

Tabla N°16 - Precio Social Mano de Obra Mantenimiento Vehículos

Variable	Valor / hora Moneda dic. 2013
Precio Social de la Mano de Obra en Mantenimiento Vehículos	\$3.622

Fuente: Elaboración propia.

¹⁴ Valor publicado por el Ministerio de Desarrollo Social.

viii. Precio Social del Carbono¹⁵

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 GEI¹⁶ 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 verdadero precio social del carbono, se propone utilizar *el precio de mercado como proxy del precio social del carbono*. Desde ya, es necesario hacer hincapié que en ningún caso se plantea que el precio de mercado del carbono refleja el verdadero costo 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 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 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 de los años 2012 y 2013.

La Tabla N°17 muestra el Precio Social del Carbono por tonelada. Este precio se debe ir actualizando conforme a la información de la página www.eex.com. El precio estimado alcanza un valor de €3,05 y a un tipo de cambio de 1,37 dólar por euro (diciembre 2013), el precio resulta de US\$ 4,18 por tonelada, lo cual equivale a \$2.213 a un tipo de cambio de \$529,45 pesos por dólar (diciembre 2013).

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, Hidroeléctricas, transporte, entre otros.

Tabla N°17 - Precio Social del Carbono

Variable	Valor / tonelada Moneda dic. 2013
Precio Social Carbono	2.213

Fuente: Elaboración propia.

ix. 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: de menor consumo (mayor ahorro), de menor inversión privada y del sector externo. Por lo tanto, depende de la tasa de preferencia intertemporal del consumo, de la rentabilidad marginal del sector privado y de la tasa de interés de los créditos externos.

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

x. 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)¹⁷, 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:

$$TCs = FCSD \cdot TC\ obs$$

Donde:

FCSD: Factor de Corrección Social de la Divisa.

El factor de ajuste de la divisa a emplear se presenta en la Tabla N°18.

Tabla N°18 – Factores Corrección Precio Social Divisa

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

Fuente: Elaboración propia.

¹⁷ García, Ricardo (1988). El costo social de la divisa. Cuadernos de Economía PUC, Año 25. N°74.

REFERENCIAS

Curso Interamericano de Preparación y Evaluación de Proyectos (2002) "Evaluación Social Construcción Segunda Pista para el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez".

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

Instituto Nacional de Estadísticas. 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 (2003). "Encuesta CASEN 2003".

Ministerio de Planificación (2002). "Cálculo del Precio Social de la Mano de Obra en Chile" (2002),

Ministerio de Planificación (2002). "Cálculo de la Tasa Social de Descuento".

Ministerio de Planificación (2002). "Estimación Precios Sociales".