

José Fco. Montecino Lemus
 cronica@mercurioantofagasta.cl

Históricamente, cuando se desatan tensiones en Medio Oriente, los ojos se van directamente al precio de la gasolina. Por lo mismo, con los ataques a Irán, uno de los mayores productores de petróleo a nivel mundial, existe preocupación por cómo esto impacte al precio de los combustibles.

Y es que para Antofagasta el precio de la bencina es crítico, siendo una de las regiones con el precio más alto en el país, según información de Bencinas en Línea. Si se revisa el precio promedio de cualquiera de los tres octanajes, la zona solo es superada por Aysén o Magallanes.

Por ejemplo, para la gasolina de 93 octanos, el precio promedio en la Región de Antofagasta es de \$1.268,7 por litro, la tercera región más cara. En el caso de la de 95, el costo es el segundo más alto a nivel país: \$1.291,1.

Para la de 97, en Antofagasta el litro cuesta \$1.312,8. Mientras que en Aysén cuesta \$1.337, y en Magallanes el valor asciende a \$1.317,2.

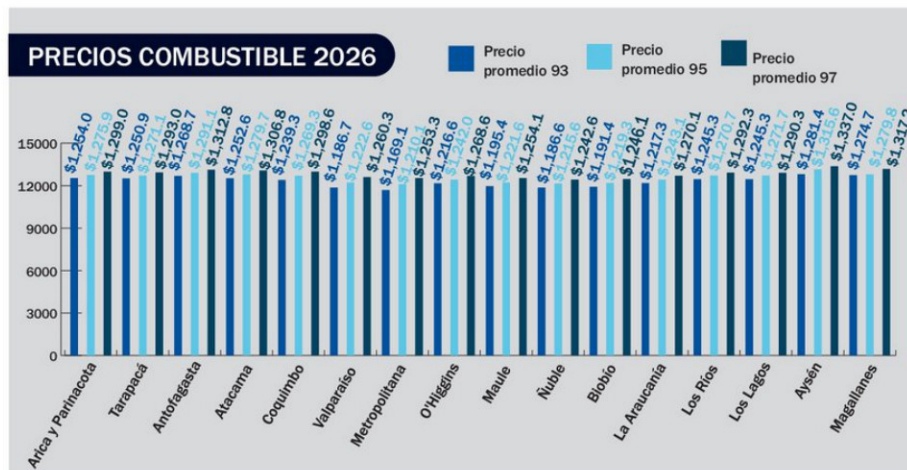
PRESIÓN AL ALZA

Para Dusan Paredes, economista y académico de la U. Católica del Norte (UCN), "lo que está pasando en el Medio Oriente puede generar una presión al alza en los precios de los combustibles". Explica que esto surge, principalmente, "porque la zona que está bajo asedio tiene un rol muy importante en la cadena de producción global y en la distribución mundial. Es decir, hay un problema tanto de producción como de distribución".

"Obviamente, cuando aumentan estos riesgos de tipo geopolítico, se genera automáticamente más incertidumbre", dice Paredes. Sostiene que esta

Guerra en Irán genera alerta por alza: Antofagasta entre las regiones donde el litro de combustible es el más caro

ECONOMÍA. La zona cuenta con los costos más altos en los tres octanajes, llegando hasta los \$1.312,8 por litro en el caso de la bencina de 97 octanos.



FUENTE: BENCINA EN LÍNEA, COMISIÓN NACIONAL DE ENERGÍA.

incertidumbre "se incorpora rápidamente en el mercado y, por lo tanto, eleva los precios. Al elevarse los precios, también aumentan los costos de refinación y distribución".

Francisco Díaz, director Escuela de Negocios de la U. Mayor, explicó que, "en el largo plazo, el aumento del petróleo y la devaluación del peso podrían trasladarse al precio final. Con los niveles actuales de más de US\$100 el barril, esa brecha teórica podría superar el 50%". En todo caso, recalca que "es poco probable que vea-

mos un salto así de golpe. En Chile, los precios de referencia se ajustan semanalmente para filtrar variaciones diarias, y el Mepco interviene reduciendo el impuesto específico o entregando créditos fiscales que se recaudan a futuro cuando baje el precio del petróleo. De esa manera las alzas son graduales y no impactan de forma traumática en el presupuesto de empresas y familias".

"Por esta razón el aumento hasta ahora solo ha sido del 1,6%. Si el precio del petróleo se sigue manteniendo arriba de los

US\$100, podríamos ver más aumentos entre 5 a 10%", aseguró.

"Chile importa prácticamente la totalidad del combustible que consume, por lo que un aumento sostenido del precio del petróleo tiende a elevar los costos de transporte y logística. Esto, a su vez, puede presionar al alza los precios de los alimentos y de diversos bienes importados", complementa Yasna Cortés, economista y también académica de la UCN.

La académica añadió que "un dólar más alto encarece las importaciones y refuerza las

presiones inflacionarias. En este contexto, es probable un aumento de la inflación y, como consecuencia, un alza de la UF. Esto se traducirá en mayores costos de arriendo, dividiendos hipotecarios y créditos.

SOBRE LOS US\$120

No obstante, Álvaro García, académico de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la U. de Los Andes, menciona que el conflicto en Irán "amenaza con llevar el barril de petróleo por sobre los US\$120 en un escenario de guerra prolongada".

Por lo anterior, recalco que es "inevitable la inyección de recursos sustanciales para moderar el efecto sobre el bolsillo de los consumidores. Sin embargo, el costo fiscal de suavizar estas alzas podría ser sustancial, lo cual choca con la meta de un gobierno decidido a ordenar las cuentas en un contexto de holguras mínimas".

Otra complejidad que observa el académico es que, "independientemente del nivel de reservas del mecanismo, la persistencia de las tensiones geopolíticas obligará a tomar definiciones para reducir su costo de operación. Como ya ha deslizado el ministro Jorge Quiroz, el margen de maniobra hoy pasa por revisar desde el ancho de la banda de fluctuación hasta la exclusión de combustibles de alto octanaje, priorizando el diésel para evitar el impacto en la cadena logística".

Sobre las regiones extremas, que justamente tienen un costo de combustible más alto, García subraya que, "ante la necesidad de priorizar el uso de recursos, una alternativa que el Ejecutivo podría evaluar es focalizar territorialmente la revisión del Mepco. Regiones extremas como Antofagasta y Magallanes enfrentan costos logísticos más altos que la zona central, lo que genera una mayor dependencia del diésel para su conectividad y actividad productiva".