

Modificaciones al Mepco

Sus

efectos

en la salmonicultura chilena

LOS CAMBIOS AL MECANISMO DE ESTABILIZACIÓN DE LOS COMBUSTIBLES ABREN UN NUEVO ESCENARIO DE COSTOS PARA LA ACUICULTURA, TENSIONANDO LA COMPETITIVIDAD Y REDEFINIENDO SU OPERACIÓN.

El reciente cambio en la política de combustibles impulsado por el gobierno del presidente José Antonio Kast abrió un nuevo escenario para sectores intensivos en energía, como la salmonicultura. La modificación del Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Mepco), según ha planteado la autoridad, busca sincerar con mayor rapidez los valores internos de los combustibles y reducir la presión fiscal asociada al sistema.

La Comisión Nacional de Energía indica que el Mepco fue creado por la Ley N° 20.765, publicada el 9 de julio de 2014, con la finalidad de estabilizar los precios de venta internos de los combustibles incluidos en la Ley N° 18.502. En términos generales, operaba mediante incrementos y rebajas a los impuestos específicos, a través de un componente variable —positivo o negativo— que se sumaba al componente base para combustibles como gasolina automotriz, petróleo diésel, gas natural comprimido y gas licuado de petróleo. Su funcionamiento consideraba una comparación entre el precio de paridad de importación y una banda de precios de referencia, junto con una segunda etapa radicada en el Ministerio de Hacienda.

En la práctica, el mecanismo amortiguaba parte de las fluctuaciones internacionales, repartiendo en el tiempo los efectos de las alzas y bajas del mercado externo. Con los cambios introducidos por el Ejecutivo, esa capacidad de amortiguación se redujo, permitiendo que las variaciones internacionales se reflejen con mayor rapidez en el mercado local.

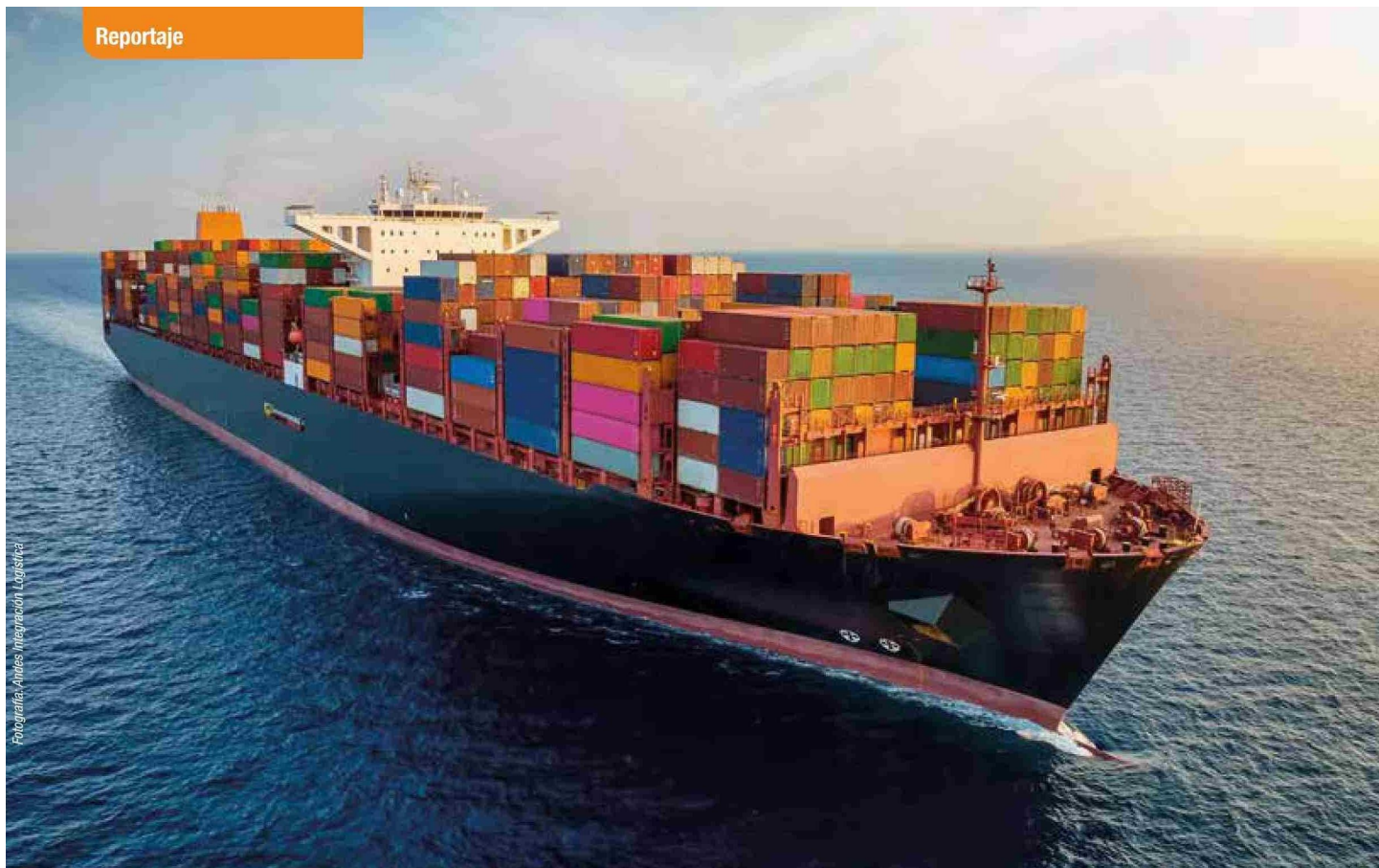
En el caso de la salmonicultura, el impacto trasciende el precio del diésel. La actividad depende del transporte marítimo, terrestre y aéreo; de la operación permanente de centros de cultivo; de plantas de proceso; y de una red de proveedores que también consume energía a lo largo de toda la cadena. Por eso, el cambio al Mepco empezó a ser leído por el sector no sólo como un mayor costo, sino también como un factor que podría incidir en competitividad, planificación e inversión.

UN COSTO QUE COMIENZA A INTERNALIZARSE

Desde una mirada económica, el director de la carrera de Ingeniería Comercial de la Universidad San Sebastián sede De la Patagonia, Pablo Chandía, plantea que el primer efecto es que el costo del combustible pasa a reflejarse en la estructura operacional de las compañías.

En entrevista con Revista AQUA, el académico explica que “la eliminación del Mepco representa una transición hacia un mercado de combustibles más transparente y alineado con los precios internacionales. Para la salmonicultura, esto se traduce en que el costo del diésel deja de estar suavizado por el Estado,

Reportaje



Fotografía: Andes Integración Logística

El alza de los precios de los combustibles pueden tener impactos en toda la cadena productiva.

“Los combustibles son un insumo crítico para toda la cadena de producción del salmón. No solo sostienen la logística terrestre, marítima y aérea, sino también la operación continua de los centros de cultivo”, comenta el presidente de la Asociación de Salmonicultores de Magallanes, Carlos Odebret.

integrándose plenamente como un costo variable directo en la operación. Si bien esto genera una presión inmediata en la estructura de costos, fomenta una gestión financiera más rigurosa, con impactos que podrían rondar entre un 2% y 4% en el costo total de producción por kilo”.

La observación abre uno de los ejes centrales del debate; cuánto puede pesar este ajuste dentro de una industria cuyos márgenes están influidos por otras variables, como el precio internacional del salmón, el tipo de cambio, el costo logístico y las condiciones sanitarias y regulatorias en que opera el sector.

En esa línea, Chandía sostiene que el cambio también debiera ser leído como una señal sobre la competitividad futura. “Debe entenderse como un cambio estructural hacia una economía más sana y responsable. La eliminación de mecanismos de estabilización es una señal clara de que el país avanza hacia sincerar sus variables económicas, eliminando distorsiones que a largo plazo pueden afectar las arcas fiscales. Para la salmonicultura, este cambio no es un retroceso, sino una invitación a evolucionar”.

LA DIMENSIÓN TERRITORIAL DEL IMPACTO

Si el alza de combustibles es relevante a nivel general, su efecto cambia cuando se mira desde las regiones australes, donde la distancia y la conectividad marítima condicionan buena parte de la operación.

El presidente de la Asociación de Salmonicultores de Magallanes, Carlos Odebret, remarca que el peso de los combustibles en la estructura productiva regional es especialmente alto. “Los combustibles son un insumo crítico para toda la cadena de producción del salmón. No solo sostienen la logística terrestre, marítima y aérea, sino también la operación continua de los centros de cultivo, incluyendo sistemas de alimentación, generación eléctrica y habitabilidad. Su relevancia es aún mayor en regiones aisladas como Magallanes, donde las distancias y la dependencia de transporte marítimo hacen que el componente energético tenga un peso significativamente más alto en la estructura de costos”.

En esa misma línea, agrega que “aún no existe una estimación consolidada respecto del aumento del costo total por kilo de salmón tras la eliminación del Mepco. El traspaso de los costos logísticos hacia la estructura total de producción no es inmediato, ya que depende de contratos vigentes, ajustes operacionales y condiciones de mercado. Lo razonable es esperar que estos efectos comiencen a reflejarse gradualmente en las próximas semanas”.

Pero Odebret también advierte que el efecto del mayor costo energético debe ser leído junto con otros factores que hoy condicionan la actividad. “Sí, mayores costos afectan la competitividad. Sin embargo, el factor estructural más relevante no es el costo de los combustibles en sí, sino la capacidad del país para gestionar eficientemente su marco regulatorio. Mientras países como Noruega avanzan con mayor previsibilidad y eficiencia

normativa, en Chile persisten rigideces que no necesariamente se traducen en mejores resultados ambientales o sanitarios, pero sí en mayores costos y menor capacidad de reacción”.

LOGÍSTICA, TIPO DE PRODUCTO Y MERCADOS

El otro gran eje está en la logística. La salmonicultura chilena no solo produce en zonas remotas; además debe llegar de forma eficiente a mercados internacionales que exigen tiempos, formatos y estándares distintos.

El director regional del Consejo del Salmón en Aysén, Rolf Traeger, entrega una fotografía precisa de esa estructura. “La salmonicultura chilena es una industria global, que llega a distintos continentes y abastece mercados muy diversos. Eso supone un esfuerzo logístico permanente y de alta complejidad: cerca del 20% de nuestros envíos se realizan por vía aérea, un 54% por vía marítima y un 24% por vía terrestre. Esa estructura da cuenta de la importancia de la cadena logística para la industria y por qué cualquier variación en sus costos tiene un impacto real en la operación”.

El salmón fresco, por su dependencia del transporte aéreo y de tiempos de distribución más estrechos, aparece como uno de los segmentos más expuestos. En cambio, el congelado ofrece mayores márgenes de flexibilidad logística.

En este punto, Chandía lo plantea así: “Los destinos que dependen del transporte aéreo, como el mercado de productos frescos en Estados Unidos y Asia, muestran una mayor sensibilidad inicial debido a que el flete representa una proporción mayor del valor del producto. No obstante, esto abre un espacio para fortalecer el mercado de productos congelados y con mayor valor agregado, que se mueven por vía marítima. El transporte marítimo, al ser mucho más eficiente en términos de emisiones y costos por tonelada, se perfila como la vía clave para mantener la competitividad chilena bajo este nuevo esquema de precios”.

Junto con ello, Traeger pone el acento en la capacidad histórica de la industria para mantener sus envíos pese a escenarios complejos. “A pesar de este contexto, nuestro producto seguirá llegando al mundo con los estándares que lo caracterizan, porque esa es parte de las fortalezas que ha construido la salmonicultura chilena a lo largo del tiempo. Sin duda, los desafíos logísticos son hoy una realidad global y afectan a distintos sectores productivos, no sólo a la salmonicultura”.

UNA CADENA DE VALOR MÁS EXPUESTA

El impacto del alza de combustibles se proyecta sobre una cadena de valor extensa, integrada por transporte, energía, alimentación, servicios y proveedores de distinto tamaño.

El gerente general de SalmonChile, Tomás Monge, advierte que el fenómeno debe leerse de manera amplia. “Como salmonicultura, estamos analizando los múltiples impactos que

este shock en los precios de combustibles tendrá en nuestra industria. Nuestra extensa cadena de valor se verá afectada en diversos frentes: Costos logísticos, transporte terrestre y marítimo, energía, alimentos para los peces y fletes internacionales. Trabajamos con una amplia red de proveedores y PYMEs a lo largo de toda nuestra cadena productiva, desde los centros de cultivo, plantas de proceso, hasta la logística de exportación a mercados globales. Todos estos eslabones podrían verse impactados por esta situación”.

En paralelo, Monge suma otra capa de lectura al vincular esta alza con restricciones que, a juicio del gremio, ya pesan sobre la actividad. “El alza sostenida en el precio del petróleo se suma, además, a lo que hemos denominado ‘aranceles invisibles’, que es ese complejo entramado de regulaciones superpuestas, permisología excesiva y burocracia institucional que está obstaculizando seriamente el crecimiento y proyección futura de la salmonicultura chilena”.

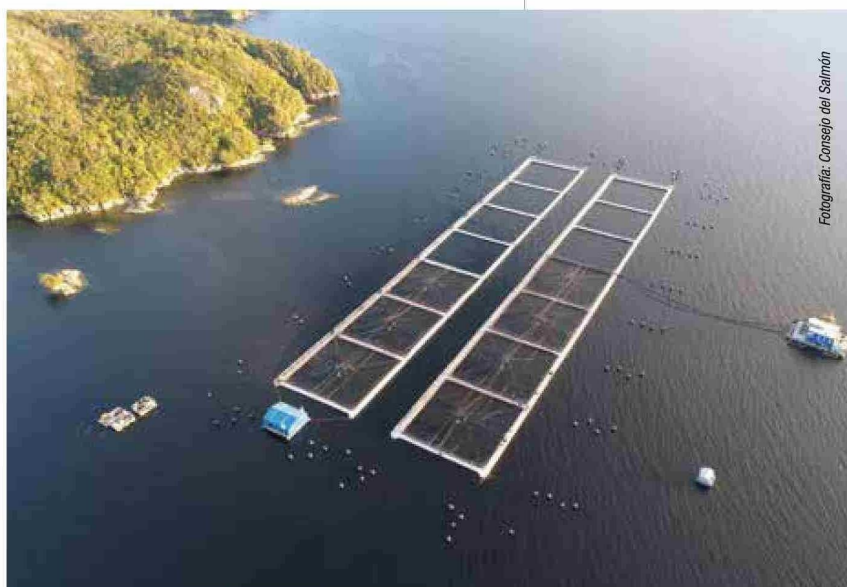
COMPETITIVIDAD BAJO UN NUEVO ESCENARIO

La pregunta siguiente es cómo dialoga este nuevo escenario de costos con la posición competitiva de Chile frente a otros productores mundiales.

Traeger plantea que la competitividad debe observarse desde una escala más amplia. “La competitividad de una industria exportadora siempre está influida por múltiples factores, y la logística es uno de ellos. Pero más que mirar esto desde una comparación puntual con otros países, lo relevante es entender que Chile tiene una industria salmonicultora de nivel mundial, que ha sabido posicionarse en mercados altamente exigentes gracias a su capacidad productiva, sanitaria, logística y comercial. Hoy estamos frente a cambios importantes en el comercio global, y eso exige una mirada país”.

“Si bien esto genera una presión inmediata en la estructura de costos, fomenta una gestión financiera más rigurosa, con impactos que podrían rondar entre un 2% y 4% en el costo total de producción por kilo”, explica el director de la carrera de Ingeniería Comercial de la Universidad San Sebastián sede De la Patagonia, Pablo Chandía.

El impacto del alza podrían rondar entre un 2% y 4% en el costo total de producción por kilo de salmón.



Fotografía: Consejo del Salmón



Fotografía: Freepik.es

A pesar de esto, el producto seguirá llegando a los mercados internacionales.

“A pesar de este contexto, nuestro producto seguirá llegando al mundo con los estándares que lo caracterizan, porque esa es parte de las fortalezas que ha construido la salmonicultura chilena a lo largo del tiempo”, asegura el director regional del Consejo del Salmón en Aysén, Rolf Traeger.

Los productos frescos serán los más afectados por el alza de precios en exportaciones.

Desde Magallanes, Odebret vuelve sobre el punto regulatorio. “Chile requiere avanzar hacia un marco regulatorio más predecible, eficiente y basado en evidencia, que permita gestionar riesgos ambientales, sanitarios y sociales de manera efectiva, sin introducir rigideces innecesarias. Persistir en regulaciones que no generan mejoras sustantivas en esos ámbitos, pero sí elevan los costos de operación, termina profundizando las restricciones al crecimiento y debilitando la posición competitiva del país”.

La capacidad de traspasar costos a precio también aparece como una interrogante abierta. Odebret sostiene que “depende de las condiciones del mercado. La capacidad de traspasar costos está determinada por factores como la oferta global, la competencia, la existencia de productos sustitutos y la elasticidad de la demanda. Hoy los precios internacionales muestran cierta recuperación respecto del año anterior, lo que podría amortiguar parcialmente el impacto. Sin embargo, estas condiciones son cíclicas”.

ADAPTACIÓN, INVERSIÓN Y PROYECCIÓN

Junto con el impacto inmediato, algunos entrevistados ven en este escenario un eventual acelerador de cambios en eficiencia e inversión.

“De mantenerse esta tendencia hacia 2026, veríamos una transformación estructural hacia la ‘salmonicultura 4.0’. El efecto principal sería un redireccionamiento de la inversión hacia la eficiencia energética y la descarbonización. Esto no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también alinea a la industria con los compromisos ambientales del país. El crecimiento de la

industria se volvería más cualitativo que cuantitativo, priorizando la rentabilidad por sitio de cultivo y el uso de energías renovables en pontones y embarcaciones, lo que a largo plazo asegura una industria más resiliente”, plantea Chandía.

En palabras de Traeger, “la principal señal que hoy necesita la industria es certeza para seguir desarrollándose. Eso significa reglas claras, mirada de largo plazo y condiciones que permitan proyectar una actividad que ha demostrado su capacidad de competir, adaptarse y aportar al país”. **Q**



Fotografía: Klog.co