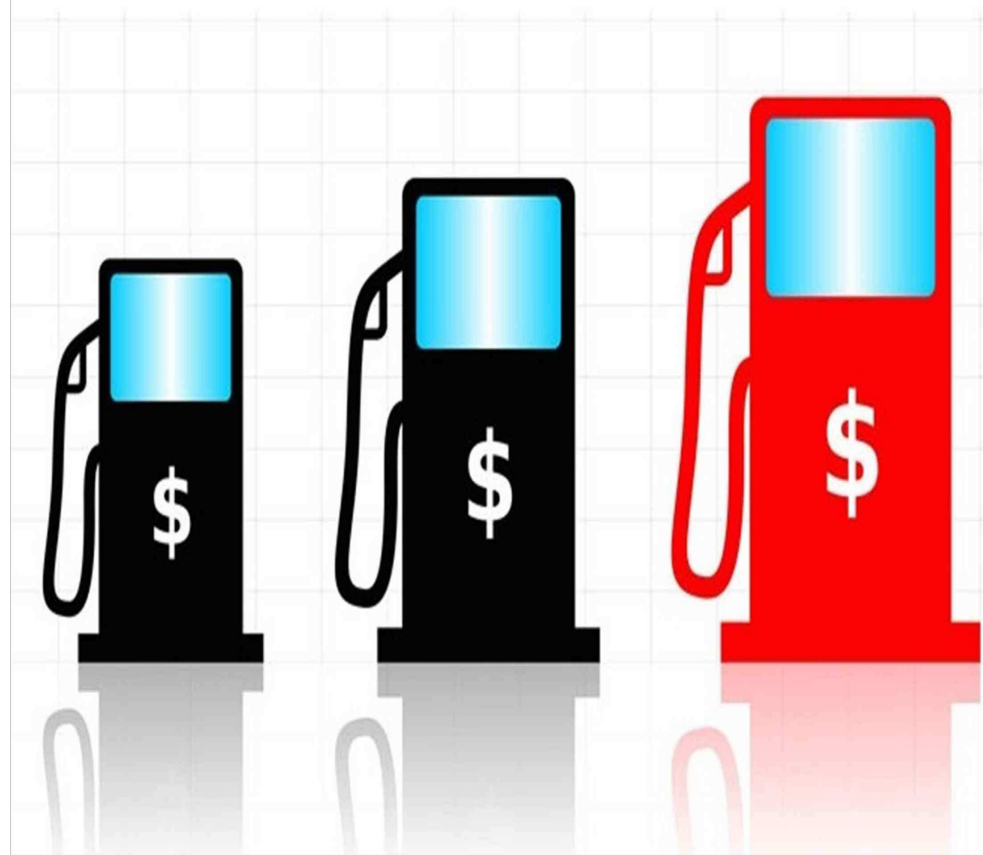


Medio	El Mostrador
Fecha	20-03-2012
Mención	Preocupación por alto precio de la bencina. Habla Claudio Agostini, economista de la Universidad Alberto Hurtado.

El dolor de cabeza en que se está convirtiendo el alto precio de la bencina para la economía y el Gobierno.

Las gasolinas han subido un 34% desde marzo de 2010. El Banco Central advirtió el impacto inflacionario que esto implica y cómo hace más complicado manejar la política monetaria. Para el Gobierno, la constante subida de precio es vista como un factor que alimenta el descontento entre aquellos más afectados.

por **HÉCTOR CÁRCAMO** | 20 de Marzo 5.00 |  0



La misma semana en que el Gobierno celebró sus primeros dos años al mando del país, las gasolinas le daban un nuevo dolor de cabeza. El jueves pasado el litro de bencina alcanzó niveles históricos, superando los \$ 780 en la de 93 octanos y \$ 814 en la de 97.

Este tema es ya una amenaza para la economía, como lo advirtió el presidente del Banco Central, Rodrigo Vergara este fin de semana en Uruguay. Vergara dijo que el nuevo aumento del precio del petróleo tiene implicancias para la política monetaria. "Así como este aumento puede exacerbar las presiones inflacionarias internas, también tiene un efecto negativo sobre la actividad mundial, que dado el estado del mundo desarrollado puede conducirlo a una debilidad económica más pronunciada y duradera", explicó.

Pero más preocupante para el Gobierno es el impacto político que está teniendo en un año de elecciones. La constante alza de precios se ve como un factor en la baja popularidad en las encuestas, según ha dicho en varias oportunidades el director de Adimark. Este fin de semana, en una entrevista el Reportajes de La Tercera, volvió a repetir que el alto costo de los alimentos, de los combustibles y del transporte pesan fuerte en el desencanto de la clase media con el Gobierno, agregando que "los factores económicos están mucho más presentes de lo que imaginábamos, pero no sé cuál de ellos tendrá más influencia en los próximos meses y cómo incidirán en la evaluación gubernamental".

El alto precio de la bencina también tiene críticas desde el propio oficialismo. Un grupo significativo de diputados UDI están en una campaña bastante agresiva para presionar al Gobierno a que baje o elimine el impuesto específico a los combustibles. Condicionan su apoyo a una reforma tributaria a la derogación de ese impuesto.

El ministro de Hacienda Felipe Larraín ha sido categórico en que eso no sucederá: "este impuesto específico, el 60% lo paga el 20% más rico de la población, es un impuesto que se usa en todos los países del mundo. Chile tiene en la OCDE una de las tasas más bajas de este impuesto y además es algo que corrige distorsiones importantes como la congestión y contaminación".

Pero ¿Cuánto se ha incrementado el valor de la gasolina en estos dos años y cuánta responsabilidad le cabe al Ejecutivo?

Según cifras de Econsult en base a informes del Sernac, al 15 de marzo de 2010 el valor de la gasolina de 93 octanos era de \$ 572 el litro. El jueves pasado cerró en \$782; es decir, en dos años subió un 34%.

Una variación similar registró el litro de 95 octanos, pasando de \$589 en marzo de 2010 a \$799 la semana pasada. Un poco menor -32%- fue el alza en la gasolina de 97 octanos, que pasó de \$ 614 a \$ 814 en el mismo periodo.

Por supuesto, éstas son cifras referenciales, pues en regiones y en algunas zonas de Santiago los precios van subiendo según la decisión de la distribuidora. En la mayor parte de las regiones la bencina de 97 octanos supera los \$ 850 y en ciudades como Coyhaique, bordea los \$ 880.

Según la economista jefe de Econsult, Michelle Labbé, todo el incremento se explica por alza en valor de las gasolinas a nivel internacional, las que derivan principalmente del precio de petróleo, el WTI, como referente nuestro.

En efecto, el 9 de marzo de 2010 el precio del barril de petróleo estaba en US\$ 81,29. Hoy supera los US\$ 107; en dos años, saltó un 31,6%. Sin embargo, en el mismo lapso el valor del dólar, el otro factor determinante en el cálculo, cayó casi un 5%, desde \$ 515 a \$ 485. Esto ha compensado en parte el alza del petróleo e impedido que se dispare aun más.

Otra variable que jugó en contra del precio de las bencinas fue que a fines de marzo de 2010, recién asumido el Gobierno de Piñera, terminó el periodo de dos años de la ley que redujo en un 25% el impuesto al combustible (IEC), con lo cual éste volvió a las 6 UTM por metro cúbico.

La rebaja que se aplicó en el Gobierno anterior permitió que la gasolina de 93 octanos superara solo durante tres semanas los \$700 y que la de 97 octanos nunca alcanzara los \$800, pese a que el petróleo llegó a un peak de US\$ 145 a mediados de 2008.

El actual Gobierno se ha negado a legislar sobre el IEC argumentando varios motivos. Los principales son el alto nivel de recaudación que tiene el impuesto, la facilidad que tiene su cobro y la baja elusión. El impuesto representa alrededor del 6% de la recaudación fiscal de Chile.

Otro de sus argumentos es que es un impuesto progresivo, ya que afecta más a los quintiles más altos y no a la clase media.

Diversos especialistas respaldan este último argumento. Claudio Agostini, economista de la Universidad Alberto Hurtado, asegura que en Chile sólo un tercio de los habitantes tiene vehículo y que el consumo de bencina en automóviles se concentra en el 20% más rico del país.

Economistas como Hernán Frigolett, socio de la consultora Aserta, han pedido que se equiparen los impuestos, pues el diesel sólo paga UTM 1,5 por metro cúbico.

Para enfrentar las variaciones del precio de la gasolina el Gobierno dispuso el Sistema de Protección ante Variaciones de Precios de Combustibles (Sipco), que busca estabilizar el precio y evitar grandes variaciones. Sin embargo, esta ley ha sido cuestionada porque a juicio de sus críticos no ha permitido contener las alzas.

Además, la oposición le cuestiona al ministro de Hacienda, Felipe Larraín, el que aún no cumpla su compromiso de contratar un seguro internacional para moderar las variaciones.

Por otro lado, el mercado de la distribución del combustible ha estado reiteradamente bajo cuestionamiento pues suben rápidamente sus precios cuando sube el precio del petróleo, pero son más lentos en reaccionar cuando los precios bajan. Los que los economistas llaman "sube como cohete, cae como una pluma".

Según uno de los últimos sondeos del Sernac, en enero, cuando el precio promedio de los tres tipos de gasolina bajó \$6,4, casi dos tercios de las bencineras no bajó sus precios, e incluso casi un 2% las subió en dicha ocasión.

El mercado es dominado por tres actores: Copec, del grupo Angelini, con más de 60%, seguidos por Terpell/Shell con 24% (ambas del grupo Luksic), y Petrobras con casi un 10% del mercado y Shell.

