

## A PROPOSITO DEL GASOLINAZO

Hugo Vaca de la Torre  
Vicepresidente CODEPANAL

La promulgación del Decreto 748, elevando los precios de los carburantes, ha demostrado de manera contundente que no se puede asumir una medida de semejante impacto económico que en pocos días de vigencia ha ocasionado un alza generalizada de precios, afectando los ingresos de los sectores mayoritarios del campo y la ciudad, artífices y sustentadores del actual proceso de cambio. El inmediato rechazo de los trabajadores y sectores populares, a pesar de los anuncios de compensaciones, incluyendo un incremento salarial de 20% a cuatro actividades que se nutren del Tesoro Nacional, determinaron su abrogación a los cuatro días de su promulgación.

El objetivo de esta política fiscal fue de una parte eliminar las subvenciones de combustibles, particularmente diesel y gasolinas (el GLP fue excluido de esta medida sin mayor justificación) debido a que el año 2010 habría alcanzado un monto de \$us. 380 millones. Paralelamente evitar su contrabando a los países vecinos por la diferencial de precios existente ya que en estos los precios de los combustibles son significativamente mayores, siendo que el año anterior habría alcanzado aproximadamente \$us.150 millones por la salida de los combustibles subsidiados. En este caso las autoridades reconocieron la imposibilidad de evitar el contrabando por la amplitud de las fronteras, inclusive con el apoyo de las Fuerzas Armadas.

El ahorro obtenido con esa medida permitiría a posteriori distribuirlo a prefecturas, municipios y universidades para que ejecuten obras en sus ámbitos institucionales y espaciales. Es decir se escogió en la situación presente una de las peores formas de redistribución, porque el hecho de levantar un subsidio significa que la economía interna se remite a una nueva estructura de precios impactando el ingreso personal y familiar por el alza de precios de bienes y servicios deteriorando en particular las condiciones de vida de los sectores que no cuentan con ingresos fijos. Por ello la solución propuesta para atenuar la elevación de precios no puede ser regionalizada o municipalizada, más aún cuando la ejecución presupuestaria de esos gobiernos bordea históricamente el 66%, por el contrario se requieren políticas de carácter global.

Por otra parte, los promotores de esta reiterada medida de corte neoliberal, además de no haber planteado alternativas de gradualidad, no vislumbraron sus efectos devastadores sobre la economía popular y menos analizaron sus repercusiones sobre los mercados financieros, de trabajo y de bienes. Es un hecho económico en nuestro país que el alza de los precios de la gasolina y otros combustibles tienen efectos multiplicadores sobre los precios relativos de los demás bienes de la canasta familiar, siendo mayores inclusive a las elevaciones del precio de la divisa dólar. Pero además sobre este tipo de ajustes fiscales existen datos históricos de protesta social inclusive por menores incrementos de precios de los combustibles, en relación a los determinados en el Decreto 748, que los elevaron entre el 30 al 70%, sin haberse establecido las tarifas de transporte que en esos días subieron en un 100%, al igual que algunos bienes de la canasta familiar. En consecuencia el rechazo justificado de la población ante esa injusta medida, señalada posteriormente por el Canciller como un error, permitió al Presidente Evo Morales su reconsideración, abrogando el Decreto 748 por no haber considerado la situación económica del pueblo boliviano.

**Las paradojas de los subsidios.** La aplicación o retiro de los subsidios es por excelencia una medida fiscal que es utilizada bajo determinadas condiciones. Las autoridades de Gobierno al justificar el levantamiento de esta medida señalaron que fueron gobiernos neoliberales que habrían determinado subsidiar los combustibles, es decir habrían establecido una política contraria a los preceptos del modelo neoliberal que considera a los subsidios como un factor que impide el funcionamiento armónico del mercado. Por el contrario un gobierno que se reclama no neoliberal, alineándose en las reglas del mismo mercado, pretendió eliminar un subsidio que en última instancia favorece a los sectores de menores ingresos en el actual contexto económico y su estructura de precios.

Lo que sucede es que la receta fondomonetarista, sugerida y/o aplicada para todos los países de su órbita consiste en elevar los impuestos; los combustibles; reducir los gastos fiscales caso de subvenciones y bajar la emisión monetaria, además de realizar ajustes en los precios de bienes y servicios, medidas que indudablemente son descargadas sobre los sectores sociales provocando su rechazo. Sin embargo los gobiernos neoliberales aceptaron el subsidio a los precios de los combustibles por temor a la presión social y sobretodo para no afectar a los grandes empresarios agroindustriales del oriente a quienes además se les favoreció con excedentes económicos nacionales y externos. Por otro lado cabe recordar que en el Gobierno nacionalista del Dr. Siles la renta petrolera permitió mantener los precios bajos de los combustibles para no afectar la economía familiar a pesar de un déficit fiscal considerable.

De igual manera hoy el pueblo se movilizó por preservar sus ingresos familiares ante la desmesurada alza de combustibles y de otros bienes de la canasta familiar, defendiendo indirectamente los subsidios, que lamentablemente en la etapa actual de precios elevados del petróleo a nivel internacional favorece a grupos económicos comerciales, del transporte pesado y hasta pobladores fronterizos, que en actitud antipatriótica se benefician de los precios bajos, contrabandeando los recursos que pertenecen al Estado y al pueblo boliviano.

Cabe señalar que los subsidios no son ni buenos ni malos de por sí, son parte de una política estatal utilizada en varios países del planeta, dirigida a incentivar a productores, exportadores o favorecer a sectores de bajos ingresos. El actual Gobierno utiliza los subsidios para mantener los precios de algunos productos de la canasta familiar como el azúcar, arroz, harina, maíz y otros productos, sea por la escasez, el agio o la especulación. Por otra parte en varios países de la región, incluyendo el nuestro, se han establecido bonos con recursos fiscales en favor de determinados sectores como parte de una política de subsidio, a fin de compensar los bajos ingresos familiares de sectores asalariados y no asalariados. El otorgamiento de bonos a sectores deprimidos es incluso actualmente promovido por el Banco Mundial. En todo caso se trata de medidas compensatorias debido a que las drásticas reglas del mercado, oferta y demanda en función de precios e ingresos continúan operando tanto en el mercado de bienes y el de trabajo, provocando inequidades como el bajo consumo, marginación, desnutrición, desempleo y otras lacras inherentes al mercado capitalista que opera siempre en favor de la clase adinerada.

Otra cosa sucede cuando los subsidios son elevados y con tendencia creciente, como es el caso de los combustibles en nuestro país. Sin embargo los problemas fiscales se agudizan no solo por los subsidios sino también por efecto de elevados gastos fiscales, la burocracia estatal, compras de bienes, pago de intereses, bonos, propaganda y otros gastos no necesarios que por su magnitud amenazan con desbordar los ingresos por recaudaciones aduaneras, renta interna, petrolera minera etc. Por ello las autoridades financieras, en lugar de incrementar los

ingresos, recurren al expediente de echar mano de los impuestos a los combustibles o la eliminación de subvenciones, esa fue la propuesta del Ministerio de Finanzas la que a pesar de ser sobredimensionada e inoportuna, ni siquiera fue observada o cuestionada por el Gabinete para su cualificación o rechazo antes del abrupto lanzamiento del Decreto 748.

**Algunas interrogantes sobre el contrabando de combustibles.** En segundo lugar esta medida pretende corregir la forma y no el fondo del problema. En una economía de mercado como la nuestra y también de los países vecinos, el comercio de bienes se produce, de acuerdo a las ventajas competitivas, sea por escasez o porque sus precios internos son altos comparados con los existentes en otras economías. En el caso del contrabando de combustibles se confirma que en las regiones fronterizas hay una demanda insatisfecha y sus pobladores no pueden pagar sus precios altos vigentes en su economía por lo que comienzan a consumir el diesel y la gasolina bolivianos obtenidos a precios bajos. De otro lado en Bolivia supuestamente existiría una sobreoferta de combustibles (gasolina y diesel, GLP) que tiene precios internos bajos que se traslada al exterior para cubrir esa demanda externa, esto aparece contradictorio porque se habla de la escasez de diesel en nuestro país cuando más bien parece que hay excedentes.

Al respecto cabe recordar que hay una instancia administrativa técnica denominada Agencia Nacional de Hidrocarburos, que reemplazó a la Superintendencia de Hidrocarburos, con la función fundamental de determinar la demanda de diesel y otros productos en todo el territorio. La pregunta es por qué tal Entidad no hizo conocer la demanda estacional de diesel y los requerimientos de diesel importado que actualmente bordean, de acuerdo a datos del sector, de 80 a 100 millones de litros, al margen de la producción nacional, con destino a la agricultura oriental, el sector de la minería, pueblos y comunidades que consumen diesel y también el sector de transporte pesado.

Al mismo tiempo cuestionar que medidas se han determinado para un control adecuado de la venta del diesel tanto en los surtidores como en Río Seco, Senkata y puestos fronterizos de venta de este combustible. ¿Por qué se introduce diesel importado por la totalidad de nuestras fronteras, Perú, Chile, Argentina, Paraguay y Brasil, cuando debería establecerse un solo puesto de internación o a los sumo dos a efecto de tener un mayor control de ingreso de volúmenes de diesel?. Por otra parte, cuál es el informe de la Aduana nacional respecto al control de internación y salida de estos productos a los países vecinos.

En cuanto a la política de Comercio Exterior, ¿por qué no se han establecido convenios comerciales de compra venta con los países vecinos a fin de permitir un comercio legal y rentable a precios internacionales si realmente existen excedentes de diesel, gasolinas y GLP?. Porque si existe contrabando y no hay escasez en el mercado interno, se concluye que hay un exceso de importación de diesel que permite la existencia de excedentes comercializables, y en consecuencia como cualquier otra mercancía el diesel debe valorizarse y venderse en el mercado externo, sino deja de ser una mercancía.

**Lo esencial: La Producción y Transformación de Hidrocarburos.** El año 2006 se ratificó, como parte de la política petrolera la entrega de crudo a las refinerías al precio de 27,11 dólares el barril, tanto para las petroleras con Contratos de Operación y posteriormente para las empresas nacionalizadas Chaco y Andina. Con ese precio de entrada a las refinerías se obtiene un precio del barril compuesto de productos derivados, de los cuales un tercio corresponde a la producción de diesel aproximadamente 12.500 barriles por día comercializado a un precio de Bs. 3,72.

Con la producción actual de petróleo y condensados, prácticamente está cubierta la capacidad de refinación, de tal manera que si se espera una mayor producción de crudo, con mayores incentivos en favor de las petroleras (se pretendió pagarles \$us. 59 por barril de petróleo entregado a las refinerías), significaría: a) que existe la posibilidad de extraer petróleo de los campos operados por las petroleras pero que por su bajo precio de entrega \$us- 27,11, no quieren extraerlo, lo que no fue corroborado por las compañías extranjeras y tampoco por las nacionales, b) necesidad de nuevas prospecciones y desarrollo de campos para incrementar la producción de crudo y su entrega a las refinerías de YPFB. Cabe observar que las reservas de hidrocarburos están compuestas mayoritariamente por condensados es decir en proporciones variables de líquidos y gas natural según los campos de producción.

Es importante remarcar que toda la producción de hidrocarburos, de acuerdo a la Ley 3058 y el Decreto de Nacionalización 28701, descontado el consumo propio para la extracción de hidrocarburos es entregada a YPFB, recibiendo las petroleras una rentabilidad mayor al 30%, de acuerdo a los contratos de operación vigentes, además de recuperar todos sus costos de producción, en una especie de doble beneficio. Ello significa que no corresponde el pago de un mayor porcentaje porque tienen la obligación de realizar exploración y producción de hidrocarburos en función a los Programas de Inversión y Producción anuales que deben ser aprobados por YPFB, se supone en función de los requerimientos y necesidades nacionales.

Por otra parte, ya existe un primer informe de la Certificación de Reservas, de cuya fuente se desprende con certeza la composición de reservas cuantificadas, es decir se conoce las posibilidades reales de explotar petróleo crudo, por lo que no se puede determinar sin ese dato el pago de un incremento adicional. Por el contrario en base a esa información se debe exigir a las petroleras que realicen inversiones para la producción acelerada de petróleo crudo y no proceder al revés otorgarles incentivos sin la información de reservas. Por otra parte es pertinente recordar que se trata de las mismas compañías transnacionales que están explotando nuestros campos por más de catorce años, las que de acuerdo a declaraciones de las propias petroleras e informes de un delegado presidencial han obtenido una rentabilidad de 10 a 1, es decir por cada dólar invertido han obtenido 10 dólares, la mayor de todo el planeta gracias a la capitalización de YPFB, por lo que es oportuno realizar una profunda evaluación de sus costos de producción que son uno de los más bajos; inversiones; descubrimiento de nuevos reservorios; ganancias y rentabilidad, así como los resultados en favor del Estado Nacional y el pueblo boliviano.

**A manera de conclusión.** Como ha sido señalado por los trabajadores, sectores populares y sociales:

- No es tiempo de gasolinazos sin antes haberse conocido y discutido la estrategia socio-económica nacional y regional, a partir de un diagnóstico integral y un Plan de Desarrollo en función a las necesidades y requerimientos del Estado y del pueblo.

-No favorece la política gubernamental y al proceso de cambio, la adopción de medidas aisladas desintegradas de una política global de desarrollo.

-La coherencia y coordinación entre ministerios, empresas, instituciones estatales y el pueblo es fundamental en la hora actual. A nivel de las instancias normativas y empresariales surge la necesidad de conformar comités conformados por recursos humanos especializados tanto independientes como del propio gobierno para profundizar el actual proceso de cambio.

-En el sector de hidrocarburos se debe definir de manera real y no discursiva la instalación de una refinería en la zona occidental del país que permita obtener diesel y derivados a partir del crudo importado, eso descartaría cualquier incremento a las petroleras.

-Definir la producción de GLP, Gasolina natural y Etano a obtenerse de las plantas de separación de líquidos que determinará excedentes, caso del GLP, que de no concretarse en exportaciones se volcará al contrabando fronterizo.

-Acelerar la producción de diesel sintético a partir del gas natural.

-Crear la empresa nacional de transporte que funciones en base a gas natural, al margen de si el Gobierno quiere transformar el servicio público automotor, con rutas establecidas hacia las zonas periféricas de las principales ciudades del país.

-Acelerar la construcción de gasoductos orientados a las actividades productivas caso de la minería (Mutun), e industrialización del gas natural.

-Avanzar en la consolidación de YPFB autárquico para que opere directamente en la producción, al existir experiencia nacional en las empresas nacionalizadas, incluyendo el valioso concurso de antiguos trabajadores de YPFB, con los cuales se debe definir que campos pueden ser explotados por la estatal petrolera, incluyendo los campos de las empresas subsidiarias Andina y Chaco. Es decir realizar una evaluación seria en relación a las reservas descubiertas por las petroleras, al margen de las que fueron descubiertas por YPFB; el factor capital, recursos humanos y tecnología de las operaciones actualmente desarrolladas por las compañías petroleras en los Contratos de Operación y que pueden ser realizadas por YPFB en sus áreas asignadas o en aquellas que pueden retornar a su dominio, en la perspectiva de convertirla en una empresa productora. Este es un tema que debe ser debatido de manera urgente a nivel nacional y regional por las autoridades del sector, trabajadores y sectores sociales y populares.

Los otros temas del sector aparentemente ya han sido considerados por las autoridades. En lo que respecta a los otros sectores económicos, es también una tarea pendiente que amerita nuevas discusiones y planteamientos en la perspectiva de la profundización del proceso de cambio.

La Paz, 10 de Enero de 2011