



AFP / MARVIN RECINOS

Venezuela

¿A cuánto debería subir el precio de la gasolina?

Víctor Álvarez R.*

El plan de reajuste de Maduro del pasado año 2018 incluía aumentar la gasolina, incluso a precio internacional para las personas sin carnet de la patria, documento que da acceso a subsidios y que la oposición considera un mecanismo de control social. No obstante, este ajuste nunca se concretó en el país con las mayores reservas petroleras, cuya producción ha caído a sus peores niveles en tres décadas, provocando distorsiones tremendas y profundos ciclos de escasez de combustible, sobre todo en los estados fronterizos. Aun así, el costo político de un “reajuste” no deja de ser demasiado alto para quienes hoy ejercen el poder

Hay un creciente clamor nacional sobre la necesidad de sincerar el precio de la gasolina, cuya distribución “gratuita” ha degenerado en una política antipopular y antiempresarial. El subsidio a la gasolina no es gratis, se paga a través del impuesto hiperinflacionario que recae, sobre todo, en quienes viven de un ingreso fijo, pero que también afecta a las empresas que no pueden sincronizar el ajuste de sus precios al ritmo hiperinflacionario, y luego no pueden reponer el total de los inventarios con los ingresos que obtienen por ventas.

La “gratuidad” de la gasolina no beneficia a los más pobres que no tienen carro y nunca van a una estación de servicio a llenar el tanque. Semejante subsidio arruina las finanzas de Pdvsa porque no permite a las refinerías cubrir sus costos. Esto obliga al Banco Central de Venezuela (BCV) a emitir dinero inflacionario, el cual transfiere a Pdvsa para que pueda pagar sus nóminas. Es un estímulo perverso al contrabando de extracción que solo beneficia a las mafias y amenaza con dejar al país sin gasolina.

ESCENARIOS DE AJUSTE DEL PRECIO DE LA GASOLINA

La gasolina más cara en América Latina es la que se vende en Uruguay a 1,51 \$/litro, el precio intermedio lo encontramos en México y Brasil a razón de 1 \$/litro y la más barata es la de Ecuador, a 0,50 \$/litro. Nuestra propuesta es ajustar la gasolina en Venezuela al precio más barato al que se vende en América Latina, a fin de poder cubrir los costos de refinación, transporte y comercialización, y generar un margen de ganancias que se destinará a:

1. Financiar la modernización y ampliación del transporte público en todos y cada uno de los 335 municipios del país:

- Un porcentaje de las ganancias se depositaría en el Fondo de Transporte Urbano (Fontur), de cada municipio.
- A las cooperativas de transporte ya constituidas se les donarían los autobuses Yutong que actualmente se deterioran en los cementerios de autobuses.
- Las cooperativas solicitarían un crédito a Fontur para la repotenciación de las unidades que recibieron en donación.

2. Financiar un programa de subsidios directos a las familias venezolanas para que puedan pagar –sin afectar sus bolsillos– los ajustes a las tarifas rezagas de electricidad, agua, gas doméstico y teléfonos, lo cual permitirá:

- Generar ingresos propios a las empresas del Estado para que puedan financiar el mantenimiento preventivo, y así evitar el colapso total y definitivo de los servicios públicos en todo el territorio nacional.
- Aliviar la presión sobre el BCV de emitir dinero inorgánico, lo cual ayudará a desacelerar la hiperinflación y proteger los presupuestos de las familias, empresas e instituciones venezolanas.

Para garantizar el buen uso que se le dará a las ganancias que se generen por el aumento del precio de la gasolina, es muy importante el diseño de mecanismos de contraloría social que aseguren la transparencia. Se pudiera pensar en juntas de administración donde estén representados las redes de usuarios de los servicios de transporte público, el oficialismo, la oposición y los gobiernos locales, cuya gestión quedaría sujeta al control de la Contraloría General de la República y de la Comisión de Contraloría de la AN, tal como lo propone el economista Francisco Rodríguez para el Acuerdo Petrolero Humanitario. De esta forma se aseguraría que los recursos que se obtengan no van a ser robados ni despilfarrados.

El profesor Francisco Contreras, de la Universidad de Carabobo, ha venido trabajando sobre el texto *Escenarios de ajuste de precio de la gasolina*. Las premisas son que el consumo estimado es de 0,39 litros de gasolina diario por persona en Colombia, 0,48 en Ecuador y 1,21 en



JHAIR TORRES / DIARIO LA VERDAD

Venezuela, mientras que el precio del combustible es de aproximadamente 0,77 \$/L, 0,50 \$/L y 0,000000003 \$/L, respectivamente. Semejante diferencia explica en gran medida por qué el consumo diario de gasolina en Venezuela triplica al de Colombia y más que duplica al de Ecuador.

El precio de indiferencia en la frontera para erradicar el contrabando de extracción es 0,77 \$/L, equivalente a 15.400 Bs/L a una tasa de cambio de 20.000 Bs/L. Pero llevar de una vez el precio a este nivel es absolutamente inviable en un país exhausto por la escasez, la hiperinflación y la inseguridad. Este ajuste no puede hacerse *de golpe y porrazo*, toda vez que sería el pretexto perfecto para que los extremistas y radicales, que apuestan a una salida violenta, incendien la calle.

Por lo tanto, en vez de seguir regalando la gasolina, hay que poner en marcha un proceso gradual de igualación del precio con el de la frontera a través de ajustes semanales casi imperceptibles. Este ajuste se puede comenzar con un precio base de 0,05 \$/L (1.000 Bs/L) que alimentaría el Fondo de Transporte Urbano. Con base en este precio de partida, y a razón de un ajuste semanal de \$ 0,01, en cuarenta semanas (diez meses) el precio permitirá cubrir los costos de producción que, según fuentes de Pdvsa, son de 0,45 \$/L. Y, en 32 semanas más, se alcanzará el precio de indiferencia en la frontera de 0,77 \$/L, lo cual permitirá erradicar el contrabando.

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

La dirigencia política del oficialismo y la oposición tiene que superar el *discurso rentista-populista*, hablador de gratuidades que antes las pagaba el petróleo, pero que ahora solo se pueden pagar con la emisión de dinero inorgánico y el consiguiente impuesto hiperinflacionario. La gratuidad de la gasolina es una política antipopular que perjudica, sobre todo,



REUTERS

a los más pobres que no tienen carro. Dejar el precio como está, arruina a las refinerías, pone en peligro el suministro de gasolina, se paga con hiperinflación y solo beneficia a las mafias de contrabandistas.

El sistema nacional de transporte urbano e interurbano se está cayendo a pedazos. Ya no es solamente un rezago en la calidad del servicio en comparación con otros países, sino el brutal deterioro que viene sufriendo y que convierte al transporte colectivo en una calamidad. Hasta el emblemático Metro de Caracas está convertido en una ruina, en comparación con lo que una vez fue.

El ajuste del precio de la gasolina permitirá financiar un programa de modernización y ampliación del sistema de transporte público con beneficios que se pierden de vista:

- Generará recursos para financiar la modernización del transporte público.
- Financiará un programa de transferencias a los hogares para que –sin tener que golpear sus menguados presupuestos– puedan contribuir con el mantenimiento y mejora de los servicios públicos.
- Un transporte colectivo de calidad permitirá contrarrestar el colapso del tráfico automotriz, la pérdida de tiempo en largas colas que atenta contra la productividad del trabajo y, por si fuera poco, ayudará a reducir la emisión de gases de efecto invernadero causado por la quema de combustibles fósiles.

DEL DIÁLOGO POLÍTICO AL DIÁLOGO ECONÓMICO

El interés por lograr una solución política, electoral y pacífica a la crisis venezolana no se puede centrar única y exclusivamente en la agenda política de los líderes y partidos que aspiran tomar el poder y solo piensan en las elecciones presidenciales. La atención a los problemas económicos que arruinan la vida de la población más vulnerable no puede seguir postergada has-

ta que se convoquen unas elecciones y se elija un nuevo presidente.

Es falso que hasta que no se produzcan los cambios políticos no se podrán impulsar los cambios económicos que la gente necesita. En las negociaciones mediadas por Oslo que tendrán que reactivarse, y en la Mesa Nacional de Diálogo recientemente constituida, hay que acordar medidas urgentes para aliviar la calamidad en la que se ha convertido la vida para un porcentaje cada vez mayor de las familias, empresas e instituciones venezolanas.

Las ambiciones personales de los líderes y las agendas particulares de los partidos políticos tienen que abrirle paso a la atención de los pequeños y grandes problemas que van erosionando la vida cotidiana. Con este –o con otro gobierno– hay que pensar y proponer soluciones para aliviar y superar la tragedia que sufrimos los 26 millones de venezolanos, que aquí nos quedamos y que aquí sufrimos.

Mientras se construyen los acuerdos políticos para reinstitucionalizar el poder electoral y se crean las condiciones para realizar elecciones libres, a tono con los estándares internacionales, hay que acordar medidas económicas que contribuyan a resolver problemas concretos de la vida cotidiana. Las élites políticas, en lugar de apostar a exterminarse, están emplazadas a acordar medidas en beneficio de la población más vulnerable. Sin afanes de protagonismo, estas acciones podrán ser acordadas en el mecanismo de Oslo o en la Mesa Nacional de Diálogo. Se trata de iniciar un esfuerzo mutuo que –en vez de generar costos políticos para el oficialismo o la oposición– les permitirá compartir los méritos que se deriven de haber complementado sus capacidades y recursos, para contribuir así a resolver los grandes problemas de interés nacional.

*Economista. Premio Nacional de Ciencias.