

La gasolina más barata del mundo

Un combustible con discusiones inflamables

Luis Carlos Díaz* / Jesús E. Machado M.*



El precio de la gasolina en Venezuela crea una alteración económica con efectos ambientales, políticos, sociales y económicos que afectan incluso nuestras zonas fronterizas donde el tráfico de combustible es un mechero encendido

En Venezuela es más barato un litro de agua envasada, comprada en la calle, que llenar el tanque de un carro familiar dos veces. Los doce bolívares que puede costar una botella de agua fría hace palidecer el costo actual, por litro, de la gasolina venezolana que se mantiene desde hace años en 0,097 Bs. En dólares actuales, un litro de gasolina cuesta 0,022\$, y llenar un tanque regular de cuarenta litros cuesta cuatro bolívares, que es menos de un dólar. Esa perversión en los precios tiene sus consecuencias.

Según el informe de la firma alemana GIZ, en su reporte anual sobre costos del combustible (www.gtz.de), Venezuela tiene el precio más bajo del mundo con sus 2,2 centavos de dólar por litro. Solo por comparar, el siguiente país en la tabla es Irán y cada litro cuesta cuatro veces más que en Venezuela (9,7 centavos de dólar). El cuadro diferencia a países cuyo precio está subsidiado por el Estado y aquellos que más bien poseen impuestos por sobre el costo del combustible, dependiendo de la política económica aplicada en cada caso. Nuestra gasolina se paga con el sencillo, con las moneditas que quedan de vuelto en una compra, porque sus precios no se mueven desde 1997.

CORPUS CRÍTICO

Las razones que llevan a no aumentar el precio del combustible obedecen a aprehensiones políticas y sociales. Aún quedan rastros de temor en la clase política de provocar una molestia social si se aumentan los precios, como ocurrió a final de la década de los 80. Asimismo, permite mantener una idea de bonanza económica en la cual los ciudadanos de un país petrolero no pagan ni siquiera el costo de extracción, procesamiento y distribución de su combustible, quedando toda la carga presupuestaria del lado del Estado y generando derroche. Países como Bolivia o México tuvieron que renunciar paulatinamente a subvencionar la gasolina debido al bocado que significaba en las arcas del Estado. Venezuela aún no se ha inmutado por esta situación y le ha dado

largas. Incluso desechó dos campañas de concientización sobre el precio del combustible que se realizaron en 2006 y 2009, con el fin de preparar a la población para un aumento.

En un artículo del economista Asdrúbal Oliveros (“El incómodo subsidio a la gasolina”, <http://bit.ly/xs8Jz7>), se indica que según las estimaciones de la firma Ecoanalítica, basado en las cifras del BCV y Pdvsa, el Estado venezolano estaría pagando de subsidio 2,6 Bs. por cada litro de gasolina vendido en el país. Según sus cálculos, en 2011 ese subsidio significó para el país 10 mil 281 millones de dólares.

Sin embargo, para construir un corpus crítico en torno al costo de la gasolina en Venezuela, habría que ampliar el campo económico a otros de índole social. El bajo costo del combustible no ha significado una mejora en el parque automotor del país, ni siquiera en su flota de transporte masivo. También termina siendo un subsidio para las clases económicas más privilegiadas porque no están pagando el costo real del combustible, mientras los sectores más populares aún no pueden acceder al mercado de vehículos. Asimismo, el impacto ambiental de promover el uso de vehículos particulares debido a la casi gratuidad del combustible es una mella que no pueden resolver los parques naturales. En estos momentos, el costo de un boleto de metro subterráneo para viajar en la capital cuesta el equivalente a quince litros de gasolina. Por otra parte, el diferencial del precio pagado por los venezolanos y el que deben pagar los habitantes de países vecinos como Colombia, Brasil, Guayana y las islas del Caribe, ha fortalecido un negocio ilegal de extracción y contrabando de gasolina en casi todas nuestras fronteras.

DE CONTRABANDO

Los reportes más recientes de la prensa fronteriza en Colombia y Venezuela daban cobertura a detenciones de transporte de combustible en su tránsito por líneas fronterizas. El Ministerio de Interior y Justicia de Venezuela informó que el comando de vigilancia costera había incautado, en el último trimestre de 2011, un cargamento de 485 mil litros de gasolina que iba para contrabando por vía marítima. La misma fuente oficial publicó que entre el 1 y el 25 de enero de 2012 fueron incautados, por el mismo cuerpo de seguridad, 405 mil litros.

Un reporte de Yanitza Fontalvo hecho para el diario *El Tiempo* en Colombia, el 12 de enero de 2012, recogió una protesta en el poblado de La Paz en César, cercano a Valledupar, después de que las autoridades incautaran 23 mil galones de gasolina. La nota señala que en La Paz: “se comercializa un noventa por ciento del combustible que se transporta desde Venezuela”. Asimismo indica que:

Cada día entran al pueblo de 28 mil habitantes, 43 carrotanques con 6 millones de galones de combustible, que son receptados por pimpineros o pequeños distribuidores. [...] Las autoridades estiman que por lo menos el 50 por ciento de sus habitantes deriva su sustento del combustible venezolano, un negocio que es rentable pese a las enfermedades respiratorias, la persecución de las autoridades y los problemas propios de ejercer un trabajo ilegal.

El 21 de enero fue capturada una lancha que navegaba el río Inírida con quinientos galones de combustible proveniente de Venezuela. Las autoridades indicaron que el destino del combustible era la fabricación de cocaína y que ese cargamento tenía un costo aproximado de veinte millones de pesos. Al cambio aproximado de 422 pesos colombianos por bolívar, la carga de veinte millones de pesos colombianos valdría 47 mil 323 Bs. Sin embargo, quinientos galones son apenas mil 890 litros de gasolina, el equivalente a llenar los tanques de 45 vehículos familiares. Esos litros de gasolina vendidos en Venezuela, a los precios subvencionados nacionales, costaron apenas 183,33 Bs. La diferencia de precios es abismal y hace muy atractivo su tráfico.

La ganancia hace del producto un *oro líquido* del que, solo en 2010, se decomisaron un millón 200 mil litros en la frontera del Zulia con Colombia. Se habla de extracción aunque no se trate de un mineral, pero sí de una gran fuente de riquezas que viaja sobre ruedas por todo el país para abastecer la altísima demanda del producto. De él se genera un mercado secundario en el que están implicados los operarios, las estaciones de gasolina, transportadores, recolectores, funcionarios de seguridad que se hacen la vista gorda con los cargamentos y hasta viviendas en zonas fronterizas que sirven de depósito clandestino para el líquido inflamable.

En frontera se conocen tres formas de tráfico de combustible: el de grandes volúmenes, realizado con camiones difíciles de camuflar; el tráfico de tanques en vehículos, hecho por aquellos que llenan el tanque, cruzan la frontera para vender la mitad de su contenido y regresar; y el tráfico de pimpineros, que viajan en bicicleta o a pie y se paran a orilla de carretera a venderle a los colombianos una gasolina, al menudeo, que es más barata que la vendida en sus estaciones de gasolina.

Al respecto, esperamos iniciar en la revista *SIC* una serie de trabajos que aborden y profundicen este tema olvidado en medio de la agenda política.

*Miembros del Consejo de Redacción de *SIC*.