El precio injusto de la gasolina

Existen múltiples distorsiones en la economía venezolana. Una de ellas es el precio subsidiado de la gasolina. Se ha llegado a tales niveles que los efectos perversos sobre la sociedad, la dinámica económica y el Estado son cada vez más crecientes, entre ellos podemos mencionar los siguientes:

- Consumo excesivo y despilfarrador en el mercado interno que se traduce en un mayor deterioro ambiental.
- Contrabando de extracción por todas las fronteras terrestres y marítimas.
- Es un insumo barato para la elaboración de la cocaína.
- Permite la construcción y fortalecimiento de redes de corrupción de civiles y militares.
- Facilita el financiamiento de grupos armados irregulares en las fronteras occidentales de Venezuela.
- Representa una distracción de recursos públicos para sostener el suministro interno de gasolina.
- Como la demanda interna ha aumentado, se impone la importación de componentes o el producto ya terminado (de Estados Unidos) para satisfacerla.
- Aumenta el colapso del tráfico vehicular y la pérdida de horas productivas (que tanto nos hace falta) y de descanso.
- Significa un impuesto sobre la ciudadanía para cubrir, en parte, el déficit fiscal.
- Se profundiza una injusticia e inequidad social contra las clases populares al mantener una distribución regresiva del ingreso petrolero.
- Representa el sostenimiento de la cultura rentista.
- Aumenta los riesgos de tragedias de amplias dimensiones, pues muchos de los depósitos de combustible para el contrabando son casas en zonas pobladas.
- Además, con el subsidio del combustible se restan recursos públicos para atender derechos económicos y sociales de toda la población y más aún de los sectores populares.

DESHACERSE DE LOS MITOS SOCIALES

Parte de lo que ha bloqueado la necesaria y urgente decisión política de sincerar el precio de venta final de la gasolina está relacionado con varios mitos sociales. El principal de ellos está alimentado por la falsa versión según la cual los sucesos del 27 febrero de 1989, de los cuales se cumplieron 25 años, fueron producto del alza de los pasajes como efecto inmediato luego de que se aumentara la gasolina.

En esa versión superficial de las causas de *El Caracazo*, se obvia que el sistema populista de conciliación de élites había fracasado, junto con la pérdida de legitimidad de los partidos políticos hegemónicos en la conducción del Estado. Hubo y sigue habiendo incapacidad para satisfacer las demandas de todos los sectores sociales con la renta petrolera. En ese entonces quedaron claros los límites del modelo de capitalismo rentístico de Estado. Hubo en esos años una quiebra económica del país, elevados niveles de pobreza, deterioro de los servicios públicos, así como de la educación y la salud. Cotas muy altas de desempleo y un muy largo etcétera. Esas fueron situaciones que venían afectando desde años atrás a los sectores populares, mayoritarios, profundizando la inequidad y las injusticias sociales. Como respuesta a ello, en el segundo gobierno de Carlos Andrés Pérez, dirigente prominente de Acción Democrática, se aplicaron medidas económicas, financieras y fiscales de corte neoliberal que profundizaron aún más las condiciones de depauperación de los pobres.

Luego de 1989 se han sucedido varios aumentos de pasajes del transporte terrestre privado de servicio público, y al menos una vez se aumentó la gasolina. En ningún caso se ha producido otra insurrección popular, aun cuando las dos variables que sustentan el mito del estallido social han sido una y otra vez puestas en escena.

En ese sentido, ha quedado suficientemente demostrado que no existe una correlación lineal entre el aumento de gasolina y la protesta social. Sin embargo, en Venezuela no se aumenta el precio del combustible desde 1997. Después de

la reconversión monetaria y el paso del tiempo, el litro de gasolina de 95 octanos cuesta Bs. 0,097. En los tres cambios oficiales permitidos por el Gobierno venezolano, esa cifra significa en dólares: Tasa Cencoex $0,015; Tasa Sicad 1 $0,0097; Tasa Sicad 2 $0,0019. Son cifras tan pequeñas que las fracciones monetarias no pueden nombrarlas.

Un litro de gasolina en el mercado internacional incluye precios que dependen de cada mercado: Estados Unidos $0,86 por litro; México $0,98; Brasil $1,28; Cuba $1,30; Colombia $1,44; hasta llegar al precio máximo, en Noruega, donde el litro cuesta $2,9 aunque el país es un importante productor de petróleo. Eso mantiene a Venezuela como el país con la gasolina más barata del mundo, lo que no es ningún orgullo cuando se analizan los enormes costos de ese subsidio y el poco beneficio que significa.

AUMENTAR LAS GANANCIAS

No se trata de ver el tema solamente desde la perspectiva económica a la hora de sincerar el precio de venta final de la gasolina, tanto en lo referido al *costo operativo* (lo que cuesta producirla y distribuirla) como el *costo de oportunidad* (lo que ganaríamos vendiéndola en el mercado internacional). En ello hay que tomar en cuenta que con mayor disponibilidad financiera se podría aumentar la inversión social. Así podríamos elevar el porcentaje del PIB destinado a salud, educación y vivienda solo por mencionar algunos.

Se podría modernizar y ampliar la flota de transporte terrestre que es usada intensamente por quienes no poseen vehículos, que son la mayoría de los venezolanos. También habría más posibilidades de mejorar la infraestructura vial, como en El Salvador donde cada litro paga un impuesto para el mantenimiento de vías. Asimismo, el aumento aliviaría en gran parte muchos de los problemas ya enunciados en las primeras líneas, sobre todo el del diferencial de precio en las fronteras, que hace sumamente atractivo el contrabando. Al país le cuesta actualmente unos 15 mil millones de dólares anuales el subsidio de la gasolina. La decisión de mantener el costo ha estado enteramente en manos del Gobierno, que en varias ocasiones ha amagado con el aumento, pero la razón electoral le ha ganado más a la racionalidad económica. Incluso en las campañas presidenciales fue un tema tabú para ambos candidatos.

Aunque la responsabilidad gubernamental es integral en la toma de esta decisión, también es importante que la ciudadanía se haga cargo de la responsabilidad que implica mantener toda la matriz energética del país subsidiada. Además de los combustibles, están por debajo de su precio real la electricidad, el gas, el metro en las principales ciudades y hasta los pasajes aéreos al exterior. Todas son cargas económicas que asume el fisco nacional, que no se ha administrado de una manera responsable como para exigir responsabilidades individuales, pero donde es tiempo de cambiar alguna parte de esta ecuación perversa.

SOLUCIÓN A LA MANO

Resolver el grave problema del precio final de la gasolina amerita una discusión pública nacional sobre los efectos perversos del subsidio. Como fruto de ello deberíamos tener un consenso básico en torno a que no es posible seguir alimentando esas distorsiones con sus aviesas consecuencias. Hay que buscar soluciones y no alargar la agonía. Ello implicará una hoja de ruta en la que se indicarían los pasos a seguir en un lapso de tiempo prudente con los medios adecuados y las instituciones responsables para las acciones acordadas en sus líneas maestras.

Será muy difícil realizar una campaña pública para sensibilizar sobre la inviabilidad, por lo tremendamente perjudicial, de mantener los actuales costos de la gasolina y la necesidad perentoria de sincerar su precio final. La dificultad radica en que no ha habido transparencia en el destino de los fondos que genera el petróleo en Venezuela y se desconocen todos los tratados de ventas preferenciales de hidrocarburos a otros países aliados del Gobierno venezolano. Asimismo, la baja productividad de las refinerías en Venezuela y la creciente importación de combustible para satisfacer la demanda solo ha alargado un mal vicio. Hoy existe la sensación de que la gratuidad es un beneficio no negociable, y ese mito alimentado desde el poder por tantos años de control de precios requiere un desmontaje paulatino.

Desanclar el precio de la gasolina de manera que fluctúe con relación a los costos de producción, refinación, comercialización y margen de ganancia, será una manera de hacernos cargo al menos del costo real de las cosas. Quizás descubramos que el foco del problema no es el costo, sino los bajos salarios y la baja productividad. Nos ha salido caro el rentismo.