Fundación Milenio

INFORME NACIONAL DE COYUNTURA

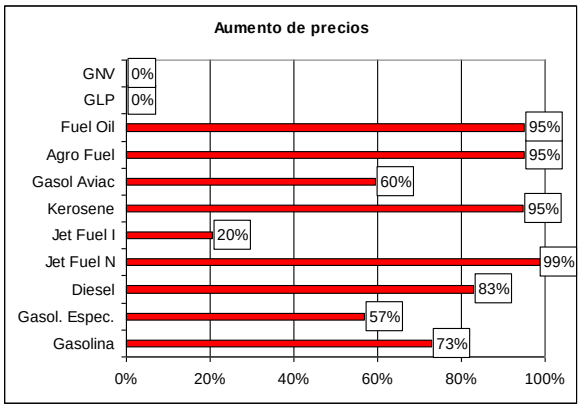
28 de Diciembre de 2008 N° 81

El ajuste de precios de los carburantes

Mediante Decreto Supremo 748, el gobierno del Presidente Evo Morales ha decidido eliminar los subsidios a los carburantes líquidos y ajustar los precios a los que rigen en los mercados internacionales. Esta política de shock pretende reducir el contrabando y restablecer la rentabilidad de la industria petrolera orientada al mercado interno, eliminando en parte los desincentivos a la inversión exploratoria que representaban los controles de precios.

La medida fue dictada de manera de reducir los costos políticos para el gobierno, pero no se tuvo la misma consideración con los costos económicos para la gente.

El ajuste de precios es, como se ve, muy significativo.



Los subsidios dañaron y dañan la economía

Desde hace varios años, y durante diversas gestiones gubernamentales, los estudios e informes de Milenio han advertido de los efectos dañinos que tienen sobre la economía los subsidios generales, como los que sostenían el consumo interno de carburantes. Al mantener precios artificialmente bajos se desalientan las inversiones y sobreviene una caída de la producción, como lo hemos podido comprobar en los últimos años. También se estimula el despilfarro, sobre todo en los sectores de más altos ingresos. Y, por supuesto, se crea una fuente de inestabilidad en el presupuesto fiscal, limitando la capacidad de inversión pública. Por si todo esto fuera poco, los subsidios generales contribuyen a acentuar las desigualdades económicas, porque los aprovechan más los grupos de más alto nivel de consumo, en desmedro de los más pobres, cuya situación no mejora con ellos.

Milenio ha ofrecido estos argumentos en reiteradas oportunidades, aconsejando eliminar los subsidios y, en su caso, reemplazarlos por políticas de transferencia directa de dinero en efectivo a las familias, cuya eficacia ha sido demostrada con el Bonosol-Renta Dignidad y mecanismos similares.

Según el gobierno, en los últimos años los subsidios a los carburantes líquidos representaron cerca de 1900 millones de dólares, una parte de los cuales sustentó el contrabando hacia los países vecinos, como seguramente sustenta todavía el del GLP, cuyos precios siguen congelados.

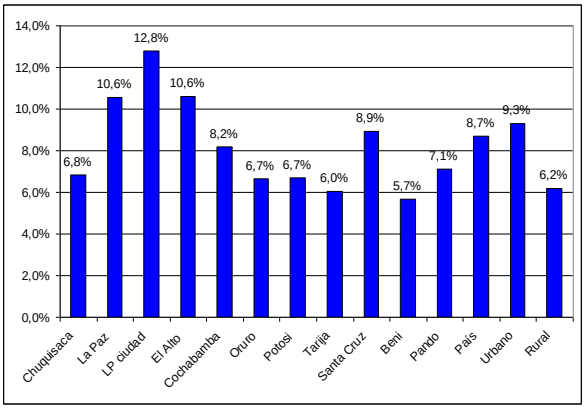
El shock golpea a las familias

El shock de precios, que la población ha denominado "gasolinazo", ha sido cuidadosamente planificado para reducir los costos políticos para el gobierno, pero no se ha prestado la misma atención al costo económico que paga la población.

Se intentó bajar el costo político de la medida aprobándola en ausencia del Presidente y durante el fin de semana navideño, cuando la población se encontraba concentrada en festejos familiares y disfrutando vacaciones y recesos.

Pero el costo económico para la población es enorme, no solamente porque se esperó mucho tiempo para realizar este ajuste, que pudo ser gradual, sino porque genera fuertes perturbaciones en momentos de intenso flujo comercial, afectando a miles de productores y comerciantes, que se ven empujados a la especulación por la incertidumbre provocada por estas medidas.

El impacto sobre el costo de vida tampoco será pequeño. De manera inmediata se sentirá en el aumento de los costos del transporte, que representan, como se ve en el cuadro siguiente, entre el 6 y el 13% de los presupuestos familiares.



Fuente: Mecovi 2003-04

Los efectos del shock

Pero todo se transporta, de manera que poco a poco todos los precios se irán ajustando en busca de un nuevo equilibrio, que inevitablemente alcanzará a los salarios y provocará nuevos ajustes de precios. Es imposible saber cuándo se habrá completado el efecto de este shock, porque seguramente sobrevendrán otros, a los que los productores y consumidores tendrán que irse adaptando.

Un estudio realizado hace ya varios años en el Banco Central permite estimar que el "gasolinazo" podría tener, por sí solo, un efecto cercano al 10% de aumento en el IPC en el primer mes, que corregido al segundo y tomando en cuenta la inercia inflacionaria, representaría un impacto cercano al 13 o 14% hasta el mes de marzo.

Pero eso sólo por el rubro de carburantes. A ello hay que sumar el efecto de otras medidas que pueden empujar al alza, como un aumento de salarios que no se base en mejoras de productividad, o a la baja, como una nueva revaluación del boliviano, que bajaría los precios de los bienes importados. También pueden influir sobre la inflación los conflictos sociales, que provocan escasez, especulación y pérdidas de producción, y las expectativas de los consumidores, cuyas intuiciones pueden crear presiones muy difíciles de controlar ya que se basan en percepciones subjetivas y en la confianza en las autoridades y en el sistema institucional.

Por otro lado, si bien los precios dan señales atractivas para la inversión, las restricciones legales y constitucionales son mucho más fuertes y siguen en vigencia, por lo que es difícil creer que basta este ajuste para promover inversiones de largo plazo. Si aumenta la producción, será a costa del agotamiento rápido de los pozos ya existentes.

Compensación y adaptación

El gobierno ha anunciado su intención de llevar a cabo políticas de compensación que atenúen el impacto del shock generado. Así, ha anunciado un seguro agrícola (en el que se viene trabajando desde hace varios años) y también inversiones en carreteras, educación y salud, que también viene ofreciendo desde hace mucho tiempo.

Es difícil que esas medidas tengan el efecto compensatorio con que se las presenta. En primer lugar, porque requieren de una capacidad de gestión que parece inalcanzable en este momento, como lo prueban las muchas promesas incumplidas que van caracterizando a esta época. Pero, aun si se lograra poner en marcha esos proyectos, su período de maduración no permitiría que sus efectos se sientan de inmediato, como sí se sentirán los efectos del "gasolinazo".

Esta forma de compensación, por lo tanto, transferiría los subsidios de los contrabandistas a los burócratas, y lo que se necesita es algo que tenga efecto inmediato y alcance rápidamente a la mayor cantidad posible de gente.

La tentación del gobierno y de los sindicatos será, seguramente, la de transferir la responsabilidad de esa compensación a las empresas, disponiendo un aumento de salarios en proporciones suficientes para cubrir los costos del shock. Pero debe tomarse en cuenta que ello podría tener consecuencias graves para la economía. Muchas empresas se verían imposibilitadas de soportar costos laborales más altos, y podrían verse obligadas a cerrar, lo que reduciría el crecimiento de la economía y aumentaría el desempleo. Otras empresas seguramente podrían aumentar los sueldos pero subiendo a su vez los precios de sus productos, lo que tendría un impacto inflacionario adicional y terminaría por transferir los costos del ajuste a la población. Como se ve, el aumento de sueldos no debería ser considerado una política compensatoria, porque puede causar más problemas de los que se busca resolver.

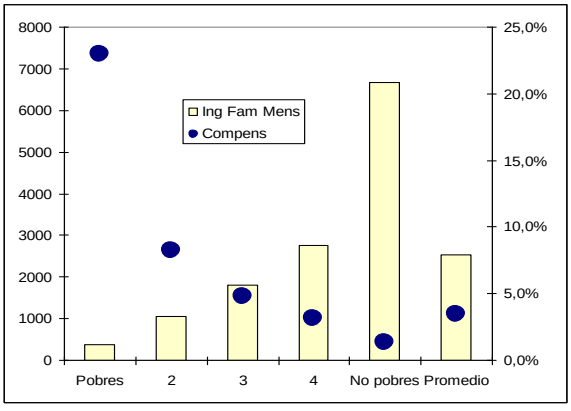
Pero hay otra opción

Según los cálculos que ha difundido el propio gobierno, los subsidios a los carburantes líquidos alcanzaban ya a 390 millones de dólares, que era el monto previsto para el año 2011. Ahora, según dicen, serán ahorrados y destinados a obras de infraestructura y de inversión social.

Ya hemos expresado nuestro escepticismo al respecto. Supongamos, entonces, que en vez de distribuirlos entre los burócratas del centro y la periferia, para que se inventen obras de más utilidad electoral que real, se los devuelva a sus verdaderos dueños, los ciudadanos del país. Es decir, podría optarse por destinar los 390 millones que iban al subsidio y compensar directamente a todos los bolivianos, que al fin de cuentas son los únicos y verdaderos dueños de los hidrocarburos.

Tomando en cuenta las últimas cifras disponibles, ese monto representaría 66 dólares por adulto, o 1044 bolivianos por cada familia en promedio.

El gráfico siguiente muestra los ingresos familiares desde el quintil más pobre hasta el más rico, y en los puntos registra lo que la compensación representaría en términos porcentuales para las familias de cada grupo.



Como se ve, incluso si se distribuyera una suma modesta pero igual para todos, los sectores más pobres recibirían un monto de dinero que compensaría plenamente el aumento de los costos de la gasolina y les permitiría incluso mejorar sus condiciones de consumo.

Esto podría mejorar si también se eliminara el subsidio al gas y el monto del subsidio se sumara al que se distribuya a los ciudadanos, dado que se trata también de un subsidio que lo aprovechan más los sectores de más alto consumo.

En los años pasados ya se fueron 1900 millones, o un promedio de 5000 Bs. por familia. Ese despilfarro no se lo podrá recuperar, pero sí se lo puede evitar en el futuro si se le da a la gente lo que en rigor le pertenece.

De este modo, en vez de reemplazar el subsidio por la inflación, Bolivia pondría en marcha una política de incentivos para las inversiones, de creación de empleo y de reducción de la pobreza.