

¿CUAL ES LA VERDAD SOBRE LA IMPORTACIÓN DE CARBURANTES? MÁS PREGUNTAS QUE RESPUESTAS

Jorge Gumucio / Jaime Dunn

¿CUAL ES LA VERDAD SOBRE LA IMPORTACIÓN DE CARBURANTES?

MÁS PREGUNTAS QUE RESPUESTAS

Jorge Gumucio¹ – Jaime Dunn²

¹ Jorge Gumucio. Experto en Hidrocarburos y Energía

² Jaime Dunn. Experto Economía y Finanzas

Resumen Ejecutivo

El presente informe analiza la gestión de YPFB en la importación de carburantes en Bolivia, entre los años 2000 y 2023, subrayando las diferencias existentes en la información contenida en los registros de la estatal petrolera con respecto a la información estadística del Instituto Nacional de Estadística (INE). El trabajo identifica inconsistencias significativas tanto en volúmenes como costos unitarios. Con base en este análisis se puede advertir desprolijidad y probablemente falta de transparencia en el manejo de los datos sobre una cuestión candente y muy sensible, como es la importación de carburantes. De ello surgen varias interrogantes que tendrían que ser motivo de explicaciones por parte de las autoridades competentes.

Diferencias en los registros de Importación

Existen discrepancias en los volúmenes y costos de importación reportados por YPFB y el INE, que no pueden explicarse únicamente por el uso de distintos factores de conversión de unidades o costos fijos relacionados con el transporte de los puertos a los mercados de consumo. Por ejemplo, en 2015 el INE reportó importaciones por 1,106 millones de litros de diésel a \$us 0.75 por litro, mientras que YPFB registró 809.1 millones de litros a \$us 0.63, lo que marca una diferencia de \$us 318.3 millones. Se observa, asimismo, que, en 2019, hubo una diferencia de 316 millones de litros importados de gasolina entre lo reportado por el INE y YPFB, de donde surge una diferencia de \$us 191.5 millones.

Posibles Irregularidades y falta de transparencia

De otro lado, se detectan posibles sobrecompras en ciertos períodos, con volúmenes importados superiores a la demanda reportada, lo que sugiere posibles desvíos o almacenamientos no registrados. El monto de los volúmenes en cuestión sobrepasa los \$us 1,400 millones

Las discrepancias en costos y volúmenes tienen un impacto sobre el subsidio a los carburantes, toda vez que ello trae consigo un aumento en el gasto público y de una forma muy poco clara y justificable. Así pues, surge la pregunta si los subsidios podrían haber sido utilizados para justificar la comisión de pagos irregulares.

A la vista de las inconsistencias halladas en este trabajo, se plantea la necesidad de la realización de auditorías externas e independientes sobre los precios y volúmenes de importación, que puedan despejar las dudas e interrogantes y aportar mayor claridad y certeza con respecto a los registros de importación de carburantes. Se constata también la urgencia de implementar mecanismos transparentes para la conciliación de los datos reportados por YPFB y el INE.

¿CUAL ES LA VERDAD SOBRE LA IMPORTACIÓN DE CARBURANTES?

MÁS PREGUNTAS QUE RESPUESTAS

1. Una corrección fuera de lo normal

En el marco de un encuentro de expertos en energía y economía a mediados de 2023, y tras analizar y comparar datos sobre la producción, importación y consumo de gasolina y diésel en Bolivia, identificamos que el Instituto Nacional de Estadística (INE) había efectuado una corrección significativa en las cifras reportadas en 2022 relacionadas con la importación de estos carburantes.

Nos sorprendió la magnitud de esta corrección: 35% menos en volumen y una reducción de 1,320,586 millones de dólares en el valor inicial. Además, el presidente de YPFB atribuyó esta diferencia al INE, explicando que este (el INE) toma los datos "preliminares" de los DUIs (información reportada por la Aduana Nacional), afirmando que estos suelen estar "sobre-reportados" (léase: 'no reflejan las cifras reales de importación' de diésel y gasolina). Esta explicación, poco plausible, da a entender que YPFB no habría conciliado ni los volúmenes ni los montos erogados con las instituciones encargadas del control y reporte del comercio exterior y por lo tanto la información reportada por el INE y Aduana no serían correctos.

Ante estos antecedentes y considerando la limitada disponibilidad de información, especialmente por parte de YPFB, decidimos realizar un análisis histórico exhaustivo para evaluar el impacto que la importación de carburantes ha tenido en la economía boliviana.

Para este análisis, recopilamos la Base de Datos del INE y aplicamos los parámetros de conversión establecidos en los Balances Energéticos Nacionales (BEN) para obtener los datos en litros, utilizando los coeficientes de 0.75 kg/L para gasolina y 0.88 kg/L para diésel. Según Carlos A. Echazú Sebastián, director general de Planificación Energética y Gestión del Ministerio de Hidrocarburos, estos parámetros son validados por organismos internacionales como la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE) y la Agencia Internacional de Energía (IAE).

En busca de mayor precisión, enviamos una solicitud al ministro de Hidrocarburos para obtener información estadística histórica; sin embargo, dicha petición no fue atendida.³ Posteriormente, realizamos un requerimiento al INE, que nos respondió con una copia impresa de la misma base de datos utilizada en nuestro análisis, acompañada de una aclaración relevante: "Asimismo, informamos a ustedes que estas estadísticas tienen su respaldo en los documentos aduaneros registrados en la Aduana Nacional de Bolivia."⁴

³ Nota MHE-VMPDE-DGPEG-UEIE/2024-0008

⁴ INE-DGE-DEIES No 4284/2024

Nuestro análisis se fundamenta en la información proporcionada por el INE, la cual hemos contrastado con los datos registrados en documentos oficiales de YPFB y el BEN para identificar discrepancias y evaluar la coherencia en los reportes de importación de carburantes.

2. Datos del INE sobre producción, importación y demanda de gasolina y diésel

En el grafico 1 podemos ver la declinación de la producción nacional de hidrocarburos directamente relacionada con la producción de gas natural. La producción de gasolina y diésel en Bolivia está estrechamente vinculada al gas natural, ya que este se utiliza como insumo en el proceso de refinación. La caída en la producción de gas implica menos disponibilidad de derivados para el mercado interno, aumentando la dependencia de la importación.

En 2023, por ejemplo, la producción de diésel fue un 30% menor que en 2016. El declive de la producción de gasolina es menos acelerado, pero igualmente inevitable. Esto implica que la dependencia de las importaciones aumentará progresivamente. El análisis de la producción de GLP sugiere que en el corto plazo será necesario importarlo. Sin embargo, este tema requiere un análisis específico que excede el alcance del presente informe.

GRÁFICO 1. PRODUCCIÓN BOLIVIANA DE HIDROCARBUROS, 2000 - 2023 (EN MILLONES DE LITROS)

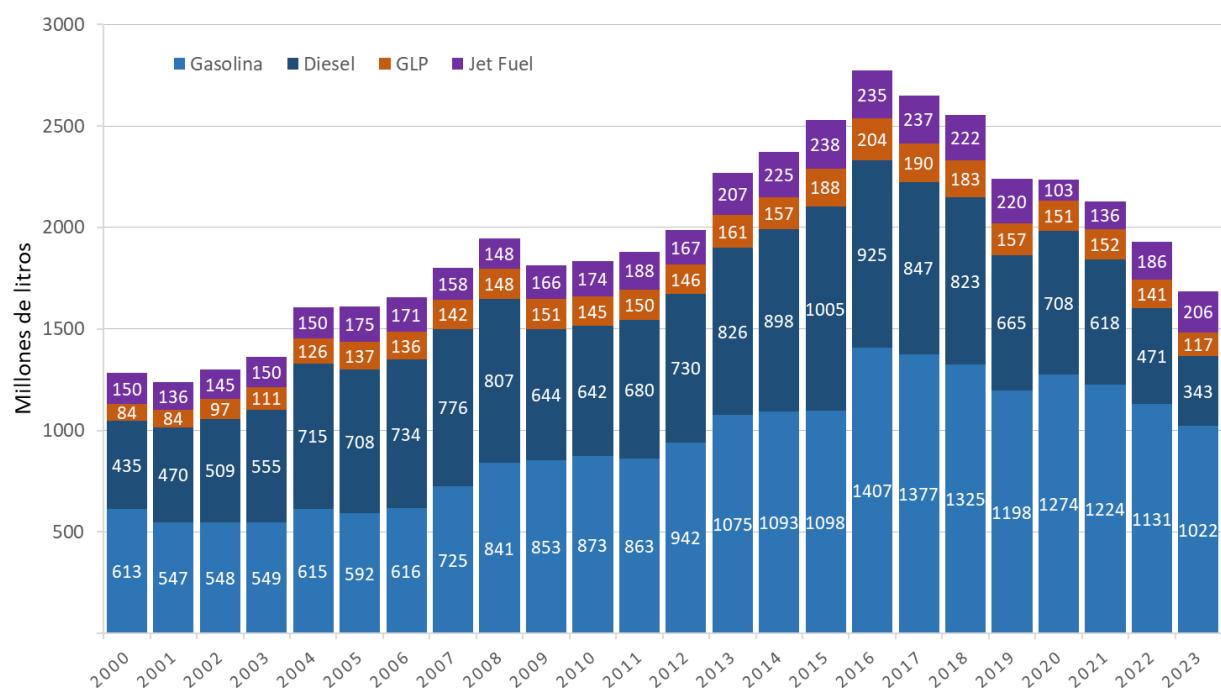


GRÁFICO 2. IMPORTACIÓN DE DIÉSEL (EN MILLONES DE LITROS)

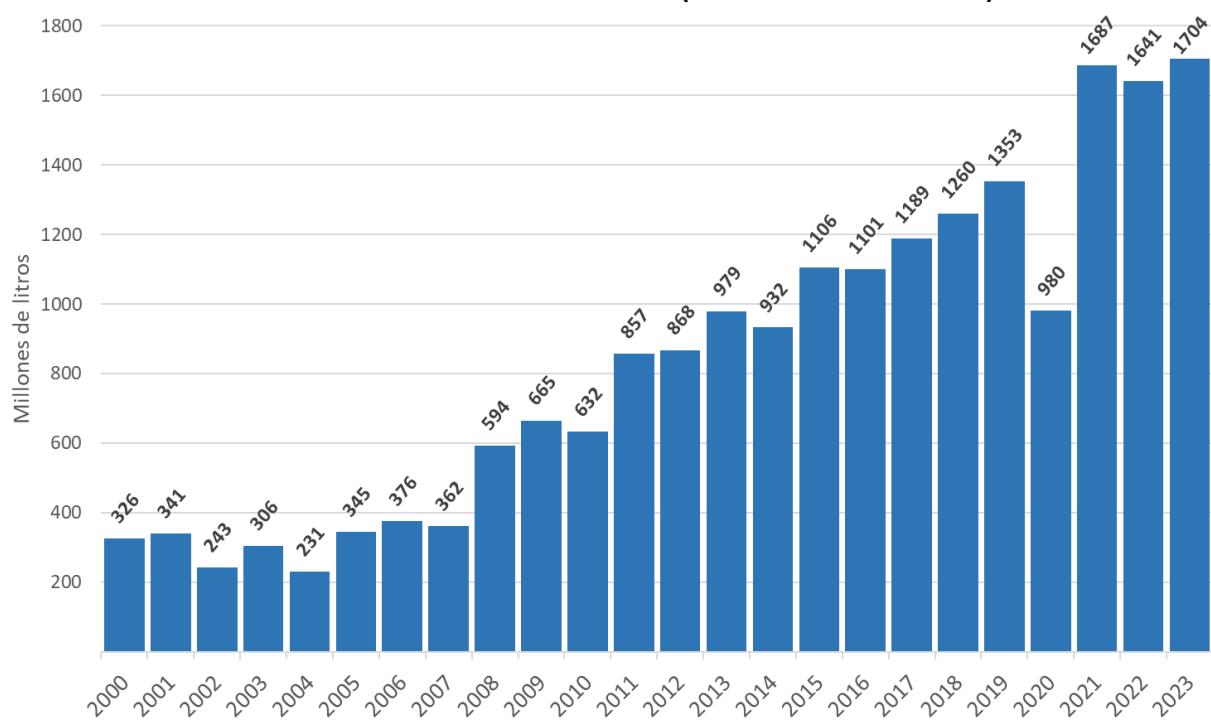
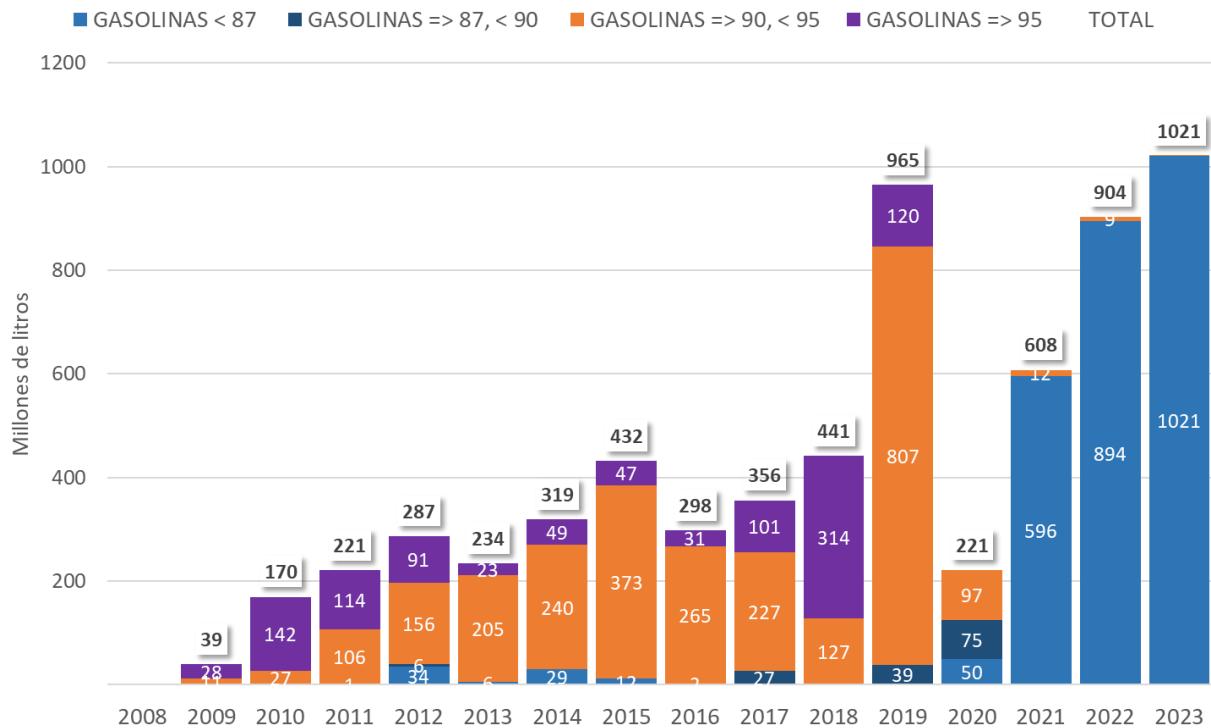


GRÁFICO 3. IMPORTACIÓN DE GASOLINA POR OCTANAJE (EN MILLONES DE LITROS)



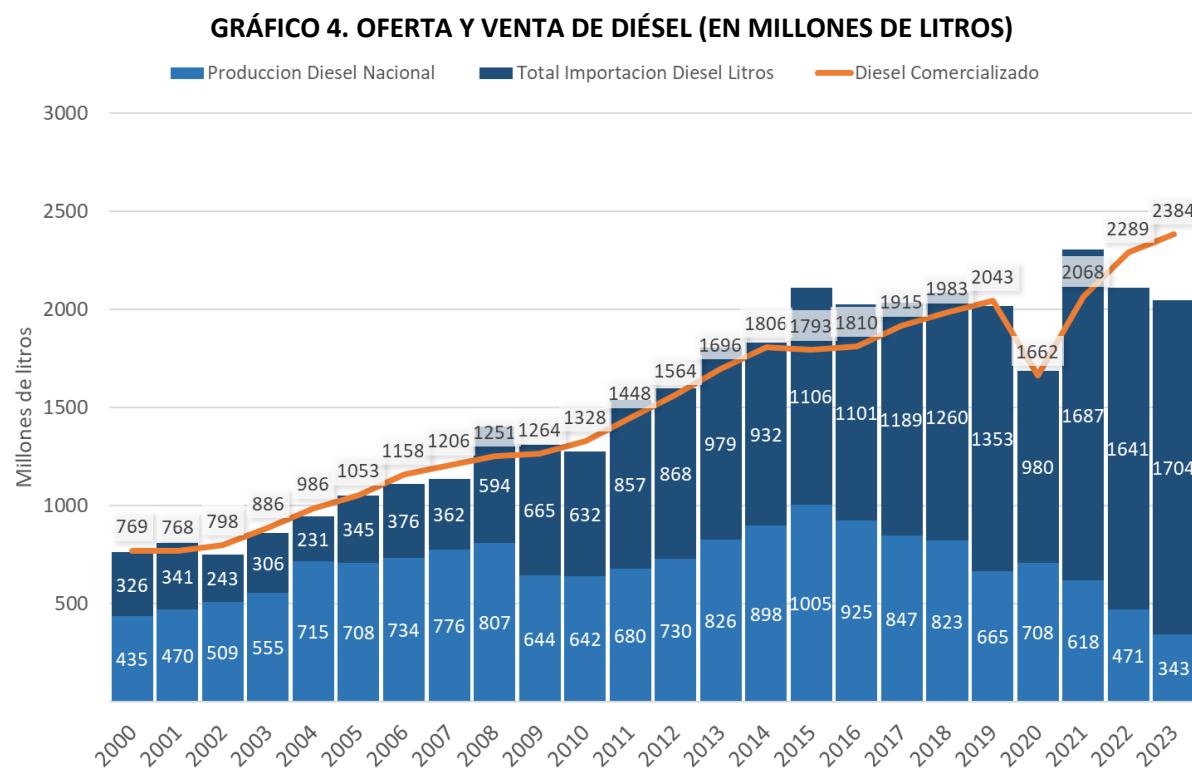
En el grafico 2 se puede observar que a partir del 2008 la importación de diésel se acentúa con un mayor crecimiento en relación con gestiones pasadas, lo mismo ocurre con la gasolina a partir del 2019.

3. Sobre importaciones de gasolina y diésel

En el Gráfico 4 se muestra la evolución de la oferta y demanda de diésel en Bolivia, donde se evidencian inconsistencias que resultan preocupantes. En 2008, así como en los periodos comprendidos entre 2015 y 2018, y de manera aún más notoria en 2021, se registraron volúmenes de diésel importados superiores a la demanda reportada. Estas sobrecompras no parecen haber sido comercializadas formalmente, lo que plantea interrogantes sobre el destino final de estos volúmenes y la transparencia en la gestión de las importaciones.

Esto sugiere que parte de estos volúmenes podrían haber sido desviados, almacenados sin registro o destinados a otros fines no reportados.

Uno de los aspectos más llamativos de este análisis es la discrepancia en los volúmenes reportados entre el INE y el BEN. En algunos períodos, el BEN registra volúmenes superiores a los del INE, mientras que en otros sucede lo contrario. Estas incoherencias evidencian problemas de consistencia en los datos oficiales, lo que pone en duda la fiabilidad y transparencia de la información oficial reportada sobre la importación de carburantes



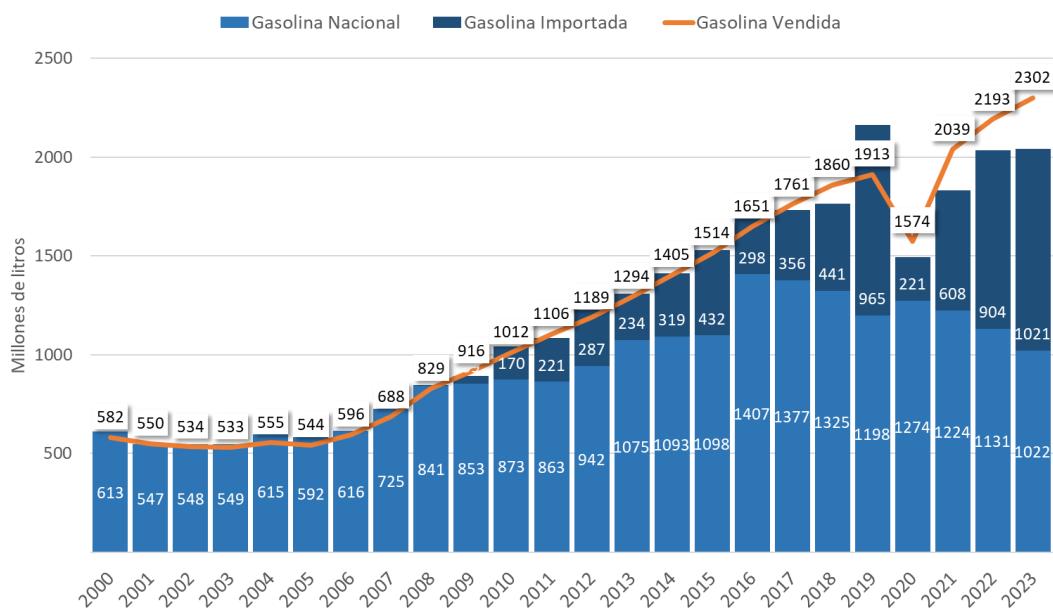
Existen correcciones llamativas en los volúmenes importados de diésel entre 2018 y 2022.

En 2021, el INE reportó la importación de 211 millones de litros más de diésel en comparación con lo registrado en el BEN. Posteriormente, la corrección del INE para 2022, que constituye el foco de este análisis, generó un desfase entre la oferta y la demanda, evidenciando una aparente sobreventa de 177 millones de litros. En 2023, se observa un patrón similar al de 2022; sin embargo, debido a la falta de información oficial de referencia, solo es posible estimar que la importación de diésel ha sido sub-declarada en al menos 336 millones de litros, lo que tiene un impacto directo en el cálculo del costo unitario real de importación.

Por otro lado, el Gráfico 5 muestra que, desde el año 2000, la oferta y demanda de gasolina han mantenido una correlación estable. No obstante, en 2019 se registró una sobrecompra significativa que superó ampliamente la demanda real de ese año, lo que plantea dudas sobre el destino y uso de los volúmenes excedentes.

Al realizar una comparación entre los volúmenes reportados en el BEN y los datos del INE, se observa una discrepancia significativa. En 2019, el BEN registra una importación de 649 millones de litros, mientras que el INE reporta 965 millones de litros, lo que representa una diferencia del 49%. De manera similar, en 2020, el BEN informa una importación de 174 millones de litros, en contraste con los 221 millones de litros registrados por el INE, lo que equivale a una discrepancia del 27%. Estas inconsistencias ponen en duda la fiabilidad de los datos oficiales y sugieren la necesidad de una auditoría detallada sobre el manejo de las importaciones de carburantes.

GRÁFICO 5. OFERTA Y VENTA DE GASOLINA (EN MILLONES DE LITROS)



Entre 2020 y 2023, los datos reportados por el INE sugieren la existencia de una sobreventa de gasolina, lo que implica que los volúmenes importados y producidos no serían suficientes para cubrir los niveles de comercialización registrados en ese periodo. Una posible explicación para

esta discrepancia es la incorporación de etanol a partir de 2021⁵ para "estirar" los volúmenes de gasolina y compensar la diferencia.

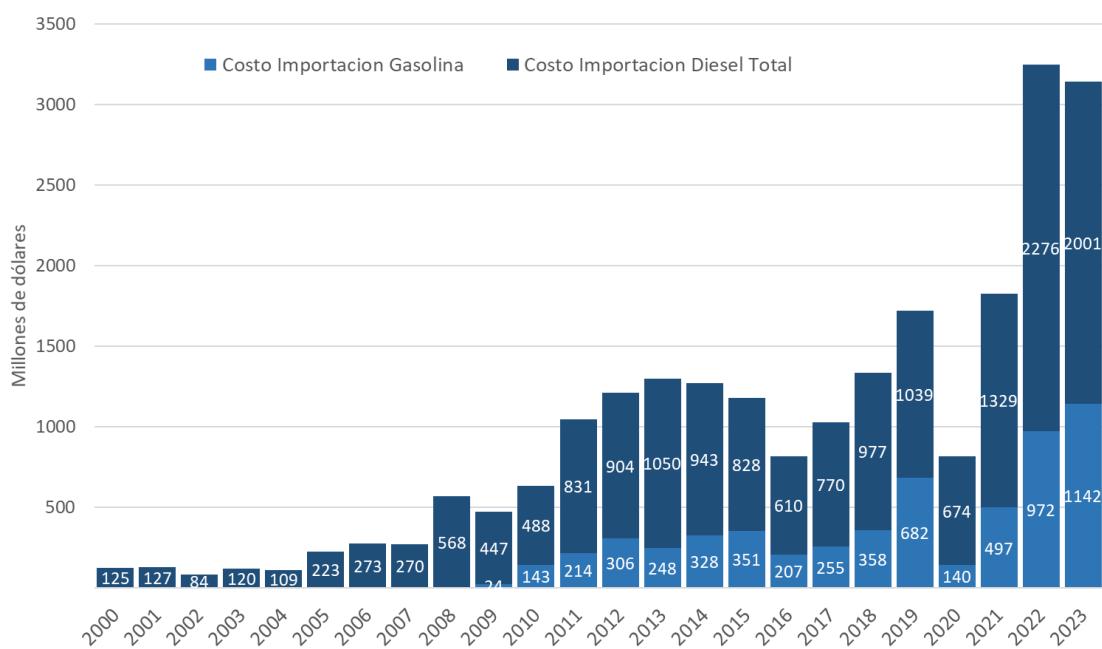
Asimismo, desde febrero de 2023, YPFB inició la importación de crudo proveniente de Argentina y Paraguay, acumulando un total de 53 millones de litros. Sin embargo, debido a la falta de un Balance de Carga actualizado, no es posible determinar con precisión los volúmenes de gasolina y diésel producidos a partir de este crudo, lo que añade más incertidumbre a la contabilidad de las importaciones de carburantes.

La cuantificación y valoración de estas sobrecompras resultan en **1,511 millones de litros de diésel y 651 millones de litros de gasolina**, que a precios nominales (de compra), en los períodos incurridos resultan en **1.200 millones de dólares y 291 millones de dólares respectivamente**.

4. El Costo de la Importaciones de Carburantes y el Costo del Subsidio

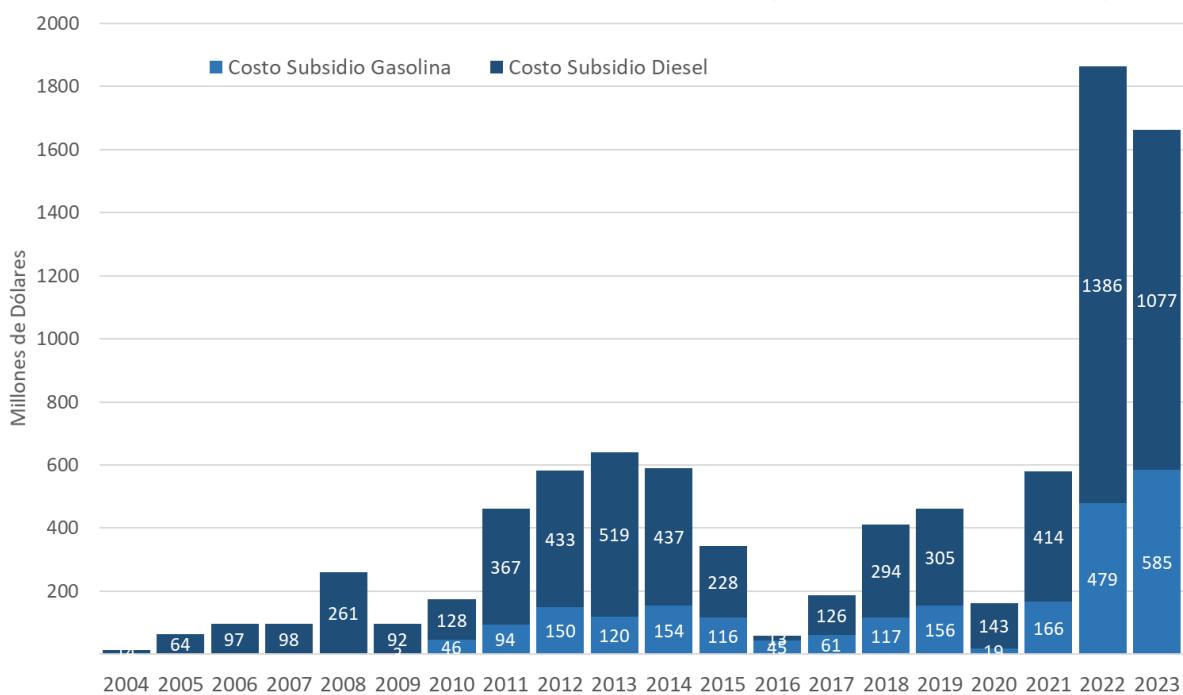
El costo global de las importaciones (costo CIF + transporte cisternas) así como el nivel de subsidio calculados a partir de los datos del INE en los gráficos 6 y 7. Nos muestran la magnitud de la evolución de la importación de diésel y gasolina en litros y el costo que representa para el Estado.

GRÁFICO 6. COSTO DE IMPORTACIÓN DE GASOLINA Y DIÉSEL (EN MILLONES DE DÓLARES)



⁵ Rendición Pública de Cuentas YPFB 2023. Lámina 11

GRÁFICO 7. COSTO DEL SUBSIDIO DE GASOLINA Y DIÉSEL (EN MILLONES DE DÓLARES)



Hemos calculado el costo total promedio de importación considerando los datos proporcionados por el INE, a los cuales se suman 0.81 bolivianos por litro, correspondientes a los costos de transporte desde el puerto hasta las instalaciones de almacenamiento para su posterior distribución.⁶

A partir de 2022, estimamos que el monto real del subsidio ha aumentado debido al impacto de la devaluación no oficial del boliviano frente al dólar, lo que incrementa el costo efectivo de importación de carburantes.

Una vez establecido el contexto de este análisis y la magnitud del negocio de importación de carburantes, a cargo de YPFB, es fundamental destacar las discrepancias existentes entre los registros de YPFB y el INE. Estas diferencias, tanto en volúmenes como en valores monetarios, han sido significativas desde 2010.

5. Inconsistencias en los datos reportados

Uno de los principales puntos de inconsistencia radica en los factores de conversión empleados por el INE para convertir kilogramos a litros. Mientras que el INE utiliza factores promedio de 0.94 kg/L para el diésel y 0.88 kg/L para la gasolina, el BEN recomienda coeficientes de 0.88 kg/L para el diésel y 0.75 kg/L para la gasolina. Sin embargo, las diferencias observadas en los registros no son uniformes, lo que indica que no pueden atribuirse exclusivamente al uso de factores de conversión incorrectos.

⁶ PIE N° 1115/2021-2022. Octubre 2022. Respuesta a pregunta 4

Por ejemplo, en 2010, el INE reportó la importación de 556.4 millones de kilos de diésel, lo que equivale a 632.3 millones de litros con un costo unitario de 0.77 dólares por litro. En contraste, YPFB registró la importación de 556.4 millones de litros a 0.75 dólares por litro, generando una diferencia de 72.6 millones de dólares. Ese mismo año, el INE informó la importación de 127.2 millones de kilos de gasolina, equivalentes a 169.6 millones de litros a un costo de 0.84 dólares por litro, mientras que YPFB reportó 111.2 millones de litros a 0.83 dólares por litro, lo que representa una diferencia de 50.7 millones de dólares.

Las Tablas 1 y 2 resumen estas discrepancias, evidenciando diferencias significativas tanto en los volúmenes registrados como en los precios unitarios de importación.

Tabla 1

GASOLINA	IMPORTACION DE GASOLINA (en MM US\$ y MM Lts)										Diferencias (YPFB-INE)					
	DATOS YPFB (al 2021)			DATOS MODELO A PARTIR DE DATOS INE							US\$/Lt		Diferencia		Diferencia MM	
	Litros	US\$	US\$/Lt	Kgs	Litros	US\$	B\$/Lt	US\$/Lt	Diferencia	%	MM Litros	%	US\$	Diferencia	MM	
2010	111.2	91.8	\$ 0.83	127.2	169.6	142.5	5.94	\$ 0.84	\$ 0.01	2%	58.4	53%	\$51			
2011	192.5	211.4	\$ 1.10	165.4	220.6	214.3	6.79	\$ 0.97	\$ (0.13)	-12%	28.1	15%	\$3			
2012	208.1	230.1	\$ 1.11	215.0	286.7	306.2	7.43	\$ 1.07	\$ (0.04)	-3%	78.6	38%	\$76			
2013	200.9	217.4	\$ 1.08	175.5	234.0	247.5	7.36	\$ 1.06	\$ (0.02)	-2%	33.1	16%	\$30			
2015	367.3	273.4	\$ 0.74	323.9	431.8	351.2	5.66	\$ 0.81	\$ 0.07	9%	64.5	18%	\$78			
2016	199.7	129.8	\$ 0.65	223.5	298.1	207.2	4.84	\$ 0.70	\$ 0.05	7%	98.4	49%	\$77			
2019	648.7	490.4	\$ 0.76	723.8	965.0	681.7	4.92	\$ 0.71	\$ (0.05)	-7%	316.3	49%	\$191			
2020	174.0	113.2	\$ 0.65	166.0	221.3	140.0	4.40	\$ 0.63	\$ (0.02)	-3%	47.3	27%	\$27			
2021	586.0	564.2	\$ 0.96	455.8	607.8	497.5	5.70	\$ 0.82	\$ (0.14)	-15%	21.8	4%	(\$67)			
2022	853.0	917.3	\$ 1.08	677.6	903.5	971.6	7.48	\$ 1.08	\$ -	0%	50.5	6%	\$54			

Tabla 2

Diesel	IMPORTACION DE DIESEL (en MM US\$ y MM Lts)								Diferencias (YPFB-INE)					
	Datos YPFB (al 2021)			DATOS MODELO A PARTIR DATOS INE					US\$/Lt		Diferencia		Diferencia	
	Litros	US\$	US\$/Lt	Kgs	Litros	US\$	U\$/Lt	Diferencia	%	MM Litros	%	MMUS\$	Diferencia	MM
2010	556	416	\$ 0.75	556	632	488	\$ 0.77	\$ 0.03	3%	76	14%	\$ 72.65		
2015	809	509	\$ 0.63	973	1,106	828	\$ 0.75	\$ 0.12	19%	297	37%	\$ 318.29		
2016	914	492	\$ 0.54	969	1,101	610	\$ 0.55	\$ 0.02	3%	187	21%	\$ 117.74		
2019	1,433	921	\$ 0.64	1,191	1,353	1,039	\$ 0.77	\$ 0.12	19%	80	-6%	\$ 117.93		
2020	997	613	\$ 0.61	863	980	674	\$ 0.69	\$ 0.07	12%	17	-2%	\$ 60.98		
2021	1,476	977	\$ 0.66	1,484	1,687	1,329	\$ 0.79	\$ 0.13	19%	211	14%	\$ 351.47		
2022	1,853	2,570	\$ 1.39	1,444	1,641	2,276	\$ 1.39	\$ -	0%	212	-11%	\$ (293.87)		

Para realizar un análisis preciso sobre el impacto de las discrepancias en los volúmenes reportados por YPFB y el BEN en comparación con los datos del INE, es fundamental partir de la premisa de que los volúmenes registrados por YPFB y el BEN son los correctos. Bajo esta suposición, los montos reportados por el INE como pagos efectuados permitirían inferir el costo unitario real de importación, lo que ayudaría a esclarecer posibles inconsistencias en la contabilidad de estos recursos.

La Tabla 3 evidencia discrepancias en los costos unitarios derivados de las diferencias en los montos reportados por la importación de gasolina. El caso más relevante se presenta en 2019, cuando se registra una diferencia de 0.20 dólares por litro, lo que equivale a una variación de 191 millones de dólares. Asimismo, en 2021, el INE reportó un costo por litro 0.11 dólares menor al declarado por YPFB, lo que implica que YPFB habría gastado 67 millones de dólares menos de lo registrado por el ente encargado de las estadísticas nacionales. Estas inconsistencias refuerzan la necesidad de esclarecer la metodología utilizada para determinar los costos de importación y su impacto en las finanzas públicas.

Las diferencias señaladas con marcadores rojos indican que el costo por litro pagado habría sido superior al declarado por YPFB:

Tabla 3

IMPORTACIÓN DE GASOLINA (en MM US\$ y MM Lts)								
	Litros y Costo Reportado por YPFB			Litros Reportados por YPFB con el Costo CIF del INE			<u>US\$/lt</u>	<u>Diferencia</u>
	<u>Litros</u>	<u>US\$</u>	<u>US\$/Lt</u>	<u>Litros</u>	<u>US\$</u>	<u>US\$/lt</u>		
2010	170	92	\$ 0.54	170	143	\$ 0.84		
2012	287	230	\$ 0.80	287	306	\$ 1.07		0.27
2015	432	273	\$ 0.63	432	351	\$ 0.81		0.18
2016	298	130	\$ 0.44	298	207	\$ 0.70		0.26
2019	965	490	\$ 0.51	965	682	\$ 0.71		0.20
2020	221	113	\$ 0.51	221	140	\$ 0.63		0.12
2021	608	564	\$ 0.93	608	497	\$ 0.82		-0.11
							%	US\$
							55%	\$51
							33%	\$76
							28%	\$78
							60%	\$77
							39%	\$191
							24%	\$27
							-12%	(\$67)

En cuanto a la importación de diésel, al aplicar el mismo análisis realizado con la gasolina, también se identifican discrepancias significativas. Por ejemplo, en 2014, el INE reportó un gasto de 834 millones de dólares, mientras que los registros de YPFB indican un monto de 941 millones de dólares, lo que representa una diferencia de -0.11 dólares por litro. De manera similar, en 2015, YPFB informó un gasto de 509 millones de dólares, mientras que el INE registró 699 millones de dólares, evidenciando una diferencia de 0.23 dólares por litro. Estas inconsistencias refuerzan la necesidad de una aclaración.

Tabla 4

DIESEL	IMPORTACION DIESEL (en MM US\$ y MM Lts)					
	Litros y Costo Reportado por YPFB			Litros Reportados por YPFB con el Costo CIF Reportado por el INE		
	Litros	US\$	US\$/Lt	Litros	US\$	US\$/Lt
2010	556	416	\$ 0.75	556	415	\$ 0.75
2011	779	813	\$ 1.04	779	731	\$ 0.94
2014	937	941	\$ 1.00	937	834	\$ 0.89
2015	809	509	\$ 0.63	809	699	\$ 0.86
2020	997	613	\$ 0.61	997	560	\$ 0.56
2021	1,476	977	\$ 0.66	1,476	1,133	\$ 0.77

	Diferencia	US\$/Lt	%	Diferencia US\$
FLAG GREEN	0.00	0%		(\$1)
FLAG GREEN	-0.10	-10%		(\$82)
FLAG GREEN	-0.11	-11%		(\$106)
FLAG RED	0.23	37%		\$190
FLAG GREEN	-0.05	-9%		(\$53)
FLAG RED	0.11	16%		\$156

Según las respuestas proporcionadas por el Ministerio de Hidrocarburos y Energías y el INE, ambas entidades afirman que aplican buenas prácticas de registro y contabilidad en la gestión de importaciones de carburantes. No obstante, las discrepancias identificadas en este análisis contradicen dicha afirmación, evidenciando inconsistencias significativas que ponen en duda la transparencia y precisión de los datos oficiales.

Lo expuesto en este análisis revela una problemática grave en la gestión y contabilidad de las importaciones de carburantes en Bolivia, tanto en la precisión de los volúmenes reportados como en el registro de los montos desembolsados. Las inconsistencias detectadas sugieren fallas en los mecanismos de control y transparencia, lo que genera serias dudas sobre la veracidad de los datos oficiales.

Las discrepancias significativas entre los registros de YPFB y el INE parecen estar vinculadas con eventos políticos clave en el país, como el proceso de aprobación de la Constitución Política del Estado en 2008, el referéndum constitucional a inicios de 2016 y las elecciones presidenciales de 2019. Estos acontecimientos demandaron importantes recursos financieros por parte del Movimiento al Socialismo (MAS), lo que plantea interrogantes sobre el posible uso de los fondos derivados de la importación de carburantes en el financiamiento de dichas actividades.

6. Preguntas que surgen a partir de este análisis

Por ello, surgen numerosas interrogantes que deben ser respondidas para determinar con precisión el verdadero costo que la importación de gasolina y diésel ha representado para los bolivianos.

A. Sobre las correcciones del INE y la transparencia en los datos

- ¿Por qué el INE corrigió las cifras de importación del 2022 en más de 1.320.586 millones de dólares?
- ¿Quién autorizó esta corrección y cuál fue el justificativo?
- ¿Se pagaron realmente los montos inicialmente reportados antes de la corrección?

- ¿Los ajustes financieros que implican esta corrección están cuadrados con los documentos de aduana y con los estados financieros de YPFB?

B. Sobre las inconsistencias en los volúmenes reportados

- ¿Se importaron 556 millones de litros de gasolina o 556 millones de kilos de gasolina en 2010?
- ¿Cuántos millones de litros de gasolina y diésel realmente se han importado en los últimos 20 años?
- ¿Por qué existen diferencias de hasta el 49% en los volúmenes reportados por el INE y el BEN?
- ¿Qué ha pasado con los volúmenes de diésel sobrecomprados y no vendidos formalmente en 2008, 2015, 2016, 2017, 2018 y 2021?
- ¿Qué ha pasado con los volúmenes de gasolina sobrecomprada y no vendida formalmente en 2019?

C. Sobre el costo real de las importaciones y el impacto en la economía

- ¿Cuál ha sido el costo real de la importación de gasolina y diésel en los últimos 20 años?
- ¿Cuáles son los precios unitarios de importación de gasolina y diésel?
- ¿Cuánto se ha pagado por concepto de “premios” a Vitol, Trafigura, Botrading, etc.?
- ¿Cuánto se ha pagado por concepto de transporte por cisterna en la importación de diésel y gasolina?
- ¿Cómo se comparan los montos pagados a las cisternas por YPFB con los montos pagados por privados? (Ejemplo: Minera San Cristóbal)

D. Sobre la relación entre las inconsistencias y factores políticos

- ¿Las diferencias significativas entre los registros de YPFB y el INE tienen relación con eventos políticos clave? (Ejemplo: proceso de aprobación de la Constitución en 2008, referéndum constitucional en 2016, elecciones presidenciales en 2019)

E. Sobre los contratos y actores involucrados en la importación

- ¿Quiénes son los responsables de la firma de contratos con traders como Vitol, Trafigura y Botrading?

F. Sobre los mecanismos de control y supervisión

- ¿Cuál es el flujo de información de YPFB al INE, pasando por la Aduana? ¿Existen mecanismos de control cruzado con otras entidades?
- ¿Cuál es la relación entre el subsidio a los carburantes y las inconsistencias en los datos de importación?
- ¿Se ha utilizado el subsidio para justificar pagos irregulares?
- ¿Se han realizado auditorías independientes sobre los precios unitarios de importación reportados por el INE y YPFB?

7. Conclusiones

Todas estas preguntas deberían llevar a que se realice una conciliación integral y transparente de cara a la opinión pública que brinde información real para asegurar la transparencia en el manejo de fondos públicos y reservas internacionales de divisas, así como permitir generar estrategias para liberar recursos destinados al subsidio de carburantes y llevarlos hacia actividades productivas.

Sin embargo, más allá de la necesidad de transparencia, los datos expuestos en este análisis revelan un patrón inquietante de correcciones retroactivas, discrepancias volumétricas y montos no conciliados que no pueden ser atribuidos simplemente a errores administrativos o metodologías inconsistentes. La magnitud de las diferencias, tanto en volúmenes como en costos reportados, sugiere la posibilidad de una manipulación deliberada de cifras con fines poco claros, lo que podría implicar desde ineeficiencia extrema hasta actos de corrupción institucionalizada.

Si bien el Gobierno y las entidades responsables insisten en que siguen “buenas prácticas de registro y contabilidad”, la realidad es que las cifras no cuadran. ¿Por qué el INE corrigió de manera tan drástica los datos de 2022 sin una justificación clara? ¿Quiénes se beneficiaron de estas sobrecompras de combustible que aparentemente nunca llegaron al mercado formal? ¿Cuánto dinero ha sido desviado bajo la justificación de subsidios mal calculados?

No es coincidencia que muchas de estas incongruencias surjan en períodos de alta tensión política, como elecciones y referéndums, momentos en los que históricamente se han movilizado grandes cantidades de recursos sin rendición de cuentas. La pregunta clave que subyace en todo este análisis es: **¿se ha utilizado el negocio de la importación de carburantes como un mecanismo encubierto para el desvío de fondos públicos?**

Ante la falta de respuestas oficiales satisfactorias, es imperativo exigir auditorías externas e independientes, así como una investigación profunda sobre los actores y beneficiarios de este esquema. Asimismo, algún miembro de la Asamblea Plurinacional debería abrir una investigación para esclarecer las responsabilidades en estas incoherencias y determinar si hubo daño económico al Estado. El pueblo boliviano tiene derecho a saber cuántos millones de dólares se han diluido en este opaco sistema de importación de carburantes y si alguien se habría beneficiado ilegalmente con esta aparente red de inconsistencias.