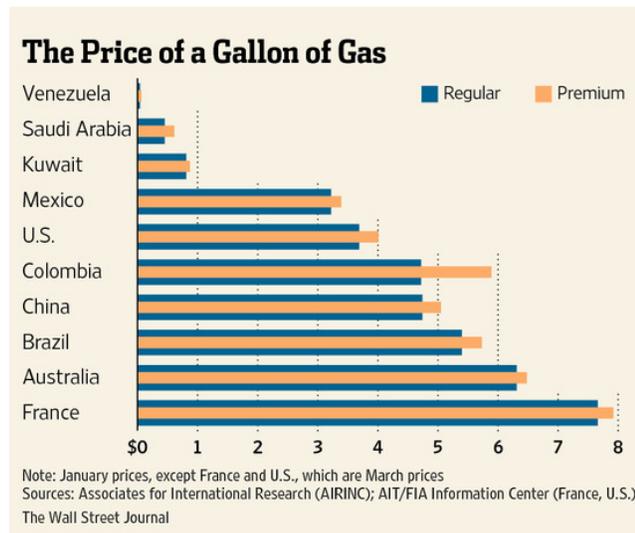


Se encarece el costo del casi gratuito crudo venezolano [y Cuba teme que la donación anual de \$10 mil millones de Hugo haya muerto con él]

Ángel González, The [Wall Street Journal](#), 12 de abril de 2013 ¹

La producción venezolana de crudo cayó 25% de 1998 a 2011 bajo el régimen de Hugo Chávez, al mismo tiempo que el uso venezolano de la gasolina y otros productos refinados aumentó 65%. Estos hechos sugieren que el país se colapsará en los próximos años. Chávez agotó el crédito de Venezuela durante su mandato (1988-2012) mientras la deuda nacional aumentaba de 28 mil millones de dólares a 167 mil millones al incluir un subsidio para la “economía” cubana, que rebasó los diez mil millones de dólares anuales.

Pero dejemos que Ángel González cuente la historia:



CARACAS, Venezuela. –En esta capital tropical en mal estado, la mayoría de los precios suben mensualmente, y bienes básicos como la leche y la harina son difíciles de conseguir. Pero hay un elemento omnipresente, prácticamente gratuito: la gasolina.

La gasolina premium en Venezuela cuesta poco menos de 2.2 centavos de dólar por litro, al tipo de cambio oficial. A la tasa de cambio informal, que prevalece en la mayoría de las transacciones, es aún más barato: poco más de medio centavo por litro.

1. <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324000704578386771059515346.html>

Octavio Fernández llena su taxi, un *Nissan Sentra*, por menos de la mitad del costo de un *marroncito* o tacita de café. A veces deja más en propinas de lo que paga por el combustible. “Es lo único barato que tenemos aquí”, dice el septuagenario taxista.

A poco menos de 14 años de gobierno del fallecido presidente Hugo Chávez, Venezuela mantuvo congelados los precios de la gasolina, con todo y que el aumento del gasto público estimuló la robusta inflación general. La gasolina, de suyo barata, pasó a ser casi gratuita.

El subsidio es emblemático de la política económica populista de Chávez. A través de políticas que incluían gasolina y diesel prácticamente regalados, se hizo enormemente popular, pero dañó a largo plazo las perspectivas económicas de Venezuela y consolidó tiempos difíciles para los próximos años.

Venezuela está a punto de elegir nuevo presidente. Las distorsiones económicas que ocasionó el extenso regalo de gasolina cuentan entre la crisis que afrontará el ganador de las elecciones del domingo.

El subsidio a los combustibles ayuda a explicar por qué Venezuela se encuentra en una situación inusual: un país que es gran exportador de petróleo y padece escasez crónica de liquidez. El déficit presupuestario de Venezuela alcanzó 12% del PIB el año pasado

A la falta de dólares en la calle —porque las hordas gubernamentales se los han llevado— ha seguido la escasez de bienes importados. Además, el control de precios desalienta a los venezolanos a producir muchos artículos.

La crisis de liquidez significa para la gigantesca petrolera estatal Petróleos de Venezuela S. A. (PDVSA) invertir demasiado poco a favor del pleno desarrollo de su potencial. La producción de crudo se ha reducido a la cuarta parte desde 1998, año anterior al arribo de Chávez. Al mismo tiempo, el consumo venezolano de gasolina y de otros productos refinados aumentó 65% entre 1998 y 2011, según la Administración de Información de Energía de EE.UU. En comparación con la vecina Colombia, donde los precios de mercado prevalecieron, el consumo de gasolina *per capita* de los venezolanos fue casi siete veces mayor.

Ese excesivo desmoronamiento de la red de refinerías venezolanas coloca al país con las mayores reservas de crudo del mundo en la necesidad de importar gasolina.

Según cálculos de la Agencia Internacional de Energía, los subsidios a la energía costaron a Venezuela 27 mil millones de dólares en 2011, cifra que refleja el dinero contante y sonante perdido por no vender combustible a precios de mercado; cifra equivalente a 8.6% del PIB. El gasto público en salud fue de 3.25% del PIB de ese año, y en educación, de 5.1%.

El subsidio a la gasolina limita el gasto en servicios básicos tales como reparación de la infraestructura y control de la delincuencia, dice Michael Shifter, presidente de Diálogo

Interamericano, gabinete estratégico con sede en Washington. Para él, la política “es completamente contraria a los proyectos de construcción del Estado, algo que Venezuela necesita desesperadamente”.

Eso no significa que sea probable un cambio. Muchos venezolanos de a pie ven combustible barato. De una forma u otra tal ha sido la política del gobierno mucho antes del chavismo, como justa retribución de la prodigiosa riqueza petrolera de su país; un raro beneficio en medio de la creciente inflación, la escasez de varios productos y de uno de los peores índices delincuenciales del mundo.

Aunque algunos funcionarios gubernamentales critican esta política, ninguno de los candidatos a suceder a Chávez en las elecciones... habla del regalo del combustible.

“Se ha convertido en el tercer carril de la política venezolana”, dijo Russ Dallen, socio de Caracas Capital Markets, un banco de inversión.

Funcionarios de PDVSA, empresa petrolera estatal y entidad que gestiona el subsidio, no respondieron a la solicitud de comentarios.

Venezuela no está sola en su populismo gasolinero. Muchos países en desarrollo han adoptado este tipo de política en el afán de mejorar las condiciones de vida, impulsar la industria nacional consumidora de energía o sólo tranquilizar a una población descontenta.

La Agencia Internacional de Energía (IEA, por sus siglas en inglés) calcula que los gobiernos de todo el mundo gastaron 523 mil millones de dólares en subsidios de combustibles fósiles en 2011, encabezados por los países ricos en petróleo del Medio Oriente, como Arabia Saudita y los gigantes en desarrollo como China e India.

El Fondo Monetario Internacional mostró una cifra similar en un informe reciente: 481 mil millones dólares. Las cifras se basan en la brecha entre el mercado y los precios subsidiados.

Los subsidios tienen su lado positivo. Han contribuido a facilitar un mayor acceso a la energía a las poblaciones pobres de algunos países en desarrollo.

En Yemen, tales subsidios redujeron ocho puntos porcentuales el nivel de pobreza durante el período 2005-2006, según un informe conjunto de 2010 suscrito por grupos tales como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. Las subvenciones preservaron en el bolsillo de los consumidores dinero del que de otra manera no hubieran dispuesto.

Los críticos de los subsidios al combustible dicen que el mayor beneficiario es la clase media, propietaria de vehículos, y que los precios bajos fomentan el despilfarro.

Los subsidios constituyen un tema candente en las reuniones sobre el clima. Un estudio de la OCDE calcula que si se eliminaran el subsidio a los combustibles fósiles, las emisiones de gases de efecto invernadero se abatirían 10% en 2050.

En Venezuela, cierta cantidad de combustible se fuga a través de la generosidad de las fronteras. La gasolina regular en la vecina Colombia cuesta alrededor de 1.78 el litro, más de 100 veces el precio venezolano según las tasas oficiales de cambio de divisas, y más de 400 veces según el tipo de cambio informal predominante.

En consecuencia, todos los días, miles de automóviles, autobuses y motocicletas con el tanque lleno se enfilan hacia Colombia desde la venezolana ciudad fronteriza de San Antonio del Táchira por el puente sobre el río Táchira. Pasan horas en el atasco del tránsito para llegar al otro lado, y en cuando llegan a Colombia, su combustible va a dar a manos de los revendedores, conocidos como ‘pimpineros’ —término que deriva del nombre que dan a la lata de gasolina— quienes pagan cerca de 76 centavos de dólar por litro y lo revenden a los colombianos ...

Muchos vehículos de los que cruzan el puente son modelos grandes de los ‘70 y principios de los ‘80, como el Ford LTD y el Chevrolet Caprice. Al poseedor de un carro que transporta 75 litros, le toca una rápida ganancia de 40 dólares ...

La clase política venezolana rehúye con vehemencia abordar el tema del subsidio a la gasolina. Co todo y que el ex presidente Rafael Caldera diseñó un exitoso incremento a los precios del combustible en 1996, los políticos recuerdan el escándalo que tal esfuerzo ocasionó.

En 1989, después que un período de bajos precios del crudo produjo una crisis presupuestaria en el gobierno, el entonces presidente Carlos Andrés Pérez recortó los subsidios a la gasolina. El alza a las tarifas del transporte provocó encendidos disturbios. El ejército fue llamado para restablecer la calma, pero al costo de cientos de vidas.

El incidente, conocido como “El Caracazo”, afectó profundamente la moral de los soldados, quienes tuvieron que disparar a sus conciudadanos, y tres años después, impulsó a Chávez, a la sazón, joven oficial del ejército, a intentar un fallido golpe de Estado. Siguió un período de inestabilidad, a cuyo final, Chávez llegó a la presidencia.

En los últimos años, los funcionarios venezolanos dan la impresión de haber adoptado una actitud pasiva-agresiva hacia el subsidio. Jorge Giordani, ministro de Finanzas, se ha declarado públicamente en contra. “El regalo debe parar aquí y la gente tiene que pagar”, dijo Giordani en la televisión estatal el año pasado. Sin embargo, un funcionario del ministerio afirmó que no hay planes para eliminar el subsidio.

El propio Chávez habló una vez críticamente al respecto. “Un día tendremos que ajustar esos precios. Prácticamente estamos regalando la gasolina” —dijo en su programa de televisión “Aló, Presidente”, en 2009. Pero tampoco hizo nunca nada por un cambio.

Para cubrir la brecha que los subsidios dejan en los ingresos, Venezuela ha adquirido más y más deuda. A pesar de su abundancia de petróleo, sus pasivos totales se dispararon a más de 167 mil millones de dólares a fines de 2012 del monto de 28 mil millones a que ascendía cuando Chávez asumió el poder, según datos del Banco Central y del Ministerio de Planificación y Finanzas. La cifra incluye la deuda externa, la deuda interna y un pasivo constituido por la entrega de petróleo a China, que Pekín pagó por adelantado.

Si la fluctuación de los precios del petróleo frisa el valor actual y Venezuela no hace ajustes importantes, el gobierno podría dar contra un muro financiero en cuestión de un par de años, dice Asdrúbal Oliveros, economista radicado en Caracas que trabaja en Ecoanalítica, una empresa consultora. La estancada producción petrolera, la inflación y la fuga de reservas internacionales podrían paralizar la capacidad operativa del Estado, sostiene.

En febrero, mientras Chávez convalecía de cáncer en Cuba, el gobierno devaluó 32% el bolívar fuerte, moneda de Venezuela. La medida apuntaló las finanzas del gobierno al aumentar el valor local de los dólares que obtuvo mediante las exportaciones de petróleo. Además, hizo que la deuda pública en moneda nacional fuera más fácil de pagar, pero empobreció más a los venezolanos de a pie. Muchos de los productos que utilizan son importados, y la devaluación oficial los encareció más.

Paying for Fuel

What it costs, in lost revenue, to keep fuel prices low*



*2011 subsidies on oil, natural gas, coal and electricity

Source: International Energy Agency

The Wall Street Journal

Además, el gobierno asigna menos dólares a la oferta, pues los necesita para el servicio de la deuda. En consecuencia, el mercado negro se ha encarecido para los importadores desesperados.

Eso alimenta la inflación en Venezuela, que causa estragos a pesar del control de precios sobre los productos básicos, como la leche y la harina. Los precios controlados también se sujetan a ajustes frecuentes para evitar la escasez. La expectativa de Moody's es que la inflación venezolana sea de 28% este año.

La crisis de liquidez ha creado dolores de cabeza para PDVSA, que, si pudiera cobrar más por el combustible que Venezuela consume, tendría más dinero para invertir en cosas tales como el mantenimiento de las refinerías. Una mortal explosión en la gigantesca refinería de Amuay, ocurrida en septiembre, ha estancado parte del complejo desde entonces.

Orlando Ochoa, economista venezolano calcula que Venezuela gastó 7.2 mil millones durante 2012 para importar combustible. La Administración de Información de Energía de EE.UU. dice que durante diciembre las exportaciones estadounidenses de gasolina y otros productos refinados a Venezuela ascendieron a 197,000 barriles por día.

PDVSA ha dicho que sólo importa aditivos para la gasolina y no el propio combustible. No fue posible entrevistar a ningún funcionario al respecto.

A veces la empresa sufre para pagar a tiempo a los contratistas. Empresas de servicios petroleros internacionales han reportado retrasos.

Según las encuestas, en el período previo a las elecciones del domingo, Maduro, el presidente interino, ha tenido una amplia ventaja sobre Capriles. Si Maduro gana, tendrá que equilibrar la necesidad de hacer frente a las crecientes tensiones económicas puliendo sus credenciales revolucionarias con el chavismo, movimiento político del difunto presidente.

Por otro lado, a Capriles la victoria le dificultaría tocar el subsidio sin provocar la ira de millones de chavistas, quienes probablemente manifestarían abiertamente su hostilidad hacia el nuevo gobierno. “No tenemos planes para aumentar los precios de la gasolina”, dice Carlos Ocariz, director de campaña de Capriles.

Los venezolanos comunes estarían más dispuestos a admitir cambios al subsidio de lo que los líderes creen —dicen algunos analistas—, quienes destacan los cambios del presidente Caldera en 1996.

Carlos César Ávila, propietario de una cadena de panaderías de lujo llamada Franca, dijo que preferiría pagar más por la gasolina que luchar contra la escasez y las distorsiones derivadas de los problemas financieros del gobierno. Por ejemplo, dijo, es difícil encontrar piezas de repuesto para los vehículos importados. Aún espera que le lleguen piezas para un camión que

se descompuso en diciembre.

“Para todos es evidente que el precio de la gasolina es absurdo”, dijo Francisco Rodríguez, economista de Bank of America–Merrill Lynch, quien cree que el gobierno subirá un poco los precios del combustible a finales de este año o el próximo.

Pero Rafael Ramírez, ministro de Energía, al tiempo que criticaba el consumo excesivo de gasolina, ha negado reiteradamente cualquier plan para aumentar el precio. En febrero dijo que la gasolina en Venezuela seguirá siendo “no sólo económica, sino un regalo”.