

Los Combustibles y su precio

Patricio Arrau
Doctor en Economía y Consejero Giro País

(Columna diario La Tercera, 6 de junio de 2008)

El gobierno ha anunciado un proyecto de ley que aporta US\$ 1.000 millones al Fondo de Estabilización del Petróleo o FEP para subsidiar el petróleo y sus derivados. El FEP hace rato que dejó de ser un fondo de estabilización y se convirtió en un mecanismo de subsidio a los combustibles derivados del petróleo. Incluso, en esta ocasión se incluyó la parafina entre los productos favorecidos por el subsidio del FEP. Se espera reducir en unos \$ 50 el costo del litro por este subsidio para el diesel, las gasolinas y otro tanto la parafina, todo ello mientras alcancen los fondos del FEP, lo que se espera dure unos dos años. En primer lugar, es necesario festejar la medida del Ejecutivo, puesto que en la actual coyuntura de precios del petróleo y de precio del cobre, este es un modo de “chorrear” al resto de la población parte de los beneficios que ha percibido el Fisco por el precio del metal rojo. El público en general, en su mayoría, sólo ha visto incrementos de costos de diversa índole.

Por otra parte, actualmente el diesel y las gasolinas que se venden a público tiene un impuesto específico de 1,5 unidades tributarias por metro cúbico y 4,5 unidades tributarias por metro cúbico respectivamente, lo que implica que el diesel tiene un recargo de precio de \$ 50 por litro y las gasolinas un recargo de precio de \$ 150 pesos por litro. Pareciera entonces que para el diesel y las gasolinas, el subsidio transitorio de \$ 50 por litro es equivalente a una rebaja del impuesto específico transitoria de \$ 50 por litro. El efecto fiscal implícito de ambas alternativas es equivalente, por lo que pareciera que todo el barullo que se ha armado con los camioneros no se justifica. En particular para el diesel, la propuesta del Ejecutivo tiene un efecto idéntico a eliminar el impuesto específico al diesel por dos años al menos para el actual nivel de precios.

Hasta ahí solamente llegan las semejanzas de ambos sistemas. Sucede que el petróleo o diesel industrial no paga impuesto específico a los combustibles, como sí paga el distribuido al público. Tampoco lo paga la parafina. Tampoco lo pagan los otros insumos energéticos que son sustitutos del petróleo, como son el gas natural, el gas licuado o el gas propano que se emplea de reemplazo cuando los argentinos no cortan el gas natural residencial. La microeconomía de la versión subsidio es dramáticamente distinta a la microeconomía de rebajar los impuestos específicos, aunque la macroeconomía fiscal puede ser parecida. Por ejemplo, se estimula el gasto en estufas a parafina relativo a otras formas de calefacción a gas licuado o gas natural. También se estimula la producción eléctrica con centrales térmicas a diesel versus el menos contaminante gas natural licuado a partir del próximo año. Además la propuesta complica enormemente el cierre de los contratos de provisión de este nuevo combustible en la nueva planta de Quintero. Todo esto se puede evitar con una rebaja transitoria de impuestos específicos cuyo costo máximo sea los mismos US\$ 1.000 millones que comprometió el ministerio de Hacienda. Se puede registrar el costo de la rebaja tributaria y ésta se puede revertir automáticamente cuando se



llegue a los US 1.000 millones. Podr3a durar menos que dos a3os, pero ser3a una soluci3n de compromiso, con grandes ventajas microecon3micas, donde el beneficio se concentra en quienes hoy llevan un mayor recargo de los impuestos a los combustibles.