

Cuarentena (XIV): Gasolina, algunos apuntes sobre un tema incendiario

REINALDO ITURRIZA :: 07/06/2020

El régimen de EEUU trata de evitar que las gasolineras estatales venezolanas reciban combustible, pero se lo vende a las gasolineras privadas

De la misma manera que, para construir un relato económico creíble, con un mínimo de eficacia política, es necesario dar cuenta de la totalidad real, sin evadir responsabilidades (1), para saber dónde estamos parados y cuáles son las implicaciones de las políticas puestas en marcha, es necesario conocer los hechos.

En relación con el tema de los combustibles líquidos, con especial énfasis en la gasolina, y a partir del “nuevo esquema” de distribución anunciado por el presidente Nicolás Maduro el pasado 30 de mayo, un detalle que resulta particularmente curioso es el poco o *nulo* conocimiento que tenemos sobre un actor decisivo del mercado interno de combustibles, lo que a su vez se relaciona directamente con su notable bajo perfil público: los expendedores de gasolina.

Los expendedores de gasolina son actores privados que están agrupados en Fenegas: Federación Nacional de Asociaciones de Empresarios de Hidrocarburos. En algunas notas periodísticas aparece mencionada como Federación Nacional de Expendedores de Gasolina. Su actual presidente es Juan Barros.

El 11 de septiembre de 1998, siendo presidente Rafael Caldera, y en plena campaña electoral (Chávez resultaría electo presidente por primera vez menos de tres meses después), fue aprobada una Ley Orgánica de Apertura del Mercado Interno de la Gasolina y Otros Combustibles Derivados de los Hidrocarburos para Uso en Vehículos Automotores (2).

Tal y como su nombre lo indica, dicha Ley fue creada con el propósito de “regular el proceso de apertura del mercado interno de la gasolina y otros combustibles derivados de los hidrocarburos para uso en vehículos automotores y crear las condiciones para una adecuada participación de la empresa privada en el mismo” (artículo 1). Desde entonces, el sector privado comenzó a participar en las actividades relacionadas con “el transporte, el almacenamiento, la distribución y el expendio de dichos productos en territorio nacional, incluida su importación” (artículo 3).

Poniendo orden

La Ley estuvo vigente durante una década, hasta 4 de septiembre de 2008, cuando fue aprobada la Ley Orgánica de Reordenamiento del Mercado Interno de los Combustibles Líquidos (3). Antes, como recordaremos, había sido aprobada una nueva Ley Orgánica de Hidrocarburos (LOH), que entró en vigencia el 1 de enero de 2002, y cuya versión más reciente data de mayo de 2006 (4).

Con la entrada en vigencia de la LOH, la actividad de comercialización de la gasolina y otros combustibles quedó reservada exclusivamente al Estado venezolano (artículos 57 y 27). El sector privado podía participar en las actividades de suministro, almacenamiento, transporte, distribución y expendio de combustible, actividades todas concebidas como un “servicio público”, siendo absoluta potestad del Estado la fijación de precios, que asumía la responsabilidad de “garantizar el suministro, la eficiencia del servicio y evitar su interrupción” (artículo 60).

No obstante, con la aprobación de la Ley Orgánica de Reordenamiento del Mercado Interno de los Combustibles Líquidos, en 2008, se reservó “al Estado la actividad de intermediación para el suministro de combustibles líquidos, por razones de conveniencia nacional, carácter estratégico, servicio público y de primera necesidad, realizada entre Petróleo de Venezuela S.A., sus filiales y los establecimientos dedicados a su expendio” (artículo 1). Al mismo tiempo, se reservó al Estado “las actividades de transporte terrestre, acuático y de cabotaje de combustibles líquidos” (artículo 2).

Para el momento en que se aprueba esta Ley, y según informó en su momento el presidente Chávez, de las 1854 estaciones de servicio existentes en el país, PDVSA controlaba alrededor de 600, poco más del 32 por ciento. Es decir, el sector privado tenía una participación en el mercado interno de combustibles superior al 67 por ciento (5).

Un año después, según el Informe de Gestión Anual 2009 de PDVSA (6), de las 1861 estaciones de servicio existentes en el país, PDVSA manejaba directamente 803, mientras que el sector privado, bajo la modalidad de “contrato de suministro”, manejaba 1058, es decir, el 56,85 por ciento del total de estaciones de servicio, recibiendo, por tal concepto, un subsidio directo del Estado.

Más recientemente, según el Informe de Gestión Anual 2016 de PDVSA (7), de las 1803 estaciones de servicio existentes en el país, PDVSA manejaba directamente 1088, y el sector privado 715. En otras palabras, éste último seguía teniendo una participación de casi el 40 por ciento en el mercado interno de combustibles, un porcentaje todavía mayor a la participación de PDVSA en 2008.

El desorden

Suponiendo que, al día de hoy, la participación del sector privado en el mercado interno de combustibles es similar a la de 2016, y dando por descontado que las 200 estaciones de servicio que hoy expenden gasolina no subsidiada están manejadas por privados, esto quiere decir, por supuesto, que la mayoría de las estaciones de servicio controladas por privados aún están obligadas a expender gasolina subsidiada.

Siendo éste el caso, ¿qué puede impedirnos suponer que al menos una parte de las innumerables privaciones que está sufriendo la ciudadanía para poder abastecerse de gasolina, se relaciona directa e inmediatamente con la presión que estaría ejerciendo el sector privado, o parte de él, para engrosar la lista de estaciones de servicio que no expenden gasolina subsidiada, o para hacerse de una cuota mayor del mercado interno de combustibles?

Conforme a múltiples relatos que circulan por las redes y de boca en boca, la tendencia parece clara: las 200 estaciones de servicio que solo expenden gasolina a “precio internacional” están ofreciendo un mejor servicio, e incluso están mejor abastecidas, que las 1368 estaciones de servicio restantes, un porcentaje de las cuales, no podemos saberlo, ni siquiera están operativas hoy 4 de junio.

Hay otro aspecto, quizá el más importante de todos, que aún no ha quedado del todo claro: ¿los operadores de estas 200 estaciones de servicio han dejado de ser expendedores y han pasado a ser comercializadores?

Al respecto, en su alocución del 30 de mayo, el presidente Maduro se refirió a un “nuevo esquema de participación”, que incluye la posibilidad de que estas 200 estaciones de servicio “vendan libremente” la gasolina. Las mismas estaciones de servicio, “estratégicamente ubicadas en el país”, estarían siendo “gestionadas por empresarios privados que están trayendo su gasolina”.

En efecto, en entrevista concedida a la agencia estadounidense 'The Associated Press' (AP), y publicada el pasado 29 de abril, el empresario Wilmer Ruperti, dueño de Maroil Trading Inc., informó que había comprado 300 mil barriles de combustible, que habían arribado a Venezuela durante la cuarta semana de abril, y que un millón de barriles adicionales estaban en camino. Siempre según AP, el empresario informó que una parte de los recursos para comprar el combustible provenía de PDVSA, y que durante el mes de marzo sus abogados habían notificado al Departamento del Tesoro de Estados Unidos sobre sus planes de compra, y no había recibido ninguna objeción (8).

Según la agencia Reuters, a comienzos del mismo mes de abril, la Cámara Petrolera de Venezuela, capítulo Zulia, había propuesto al Gobierno “flexibilizar las restricciones a la importación y venta de la gasolina”. En la misma nota se lee que “una fuente de PDVSA dijo que la estatal desestimó la oferta y prefirió centrar sus esfuerzos en reanudar la producción en su circuito refinador” (9).

No obstante, según nota publicada en Argus el 9 de abril, un integrante de la Comisión Presidencial “Alí Rodríguez Araque” habría comentado que la propuesta “tiene mérito”. Y ofreció mayores detalles: “La propuesta en discusión permitiría a los inversores o empresas privadas venezolanas comprar e importar gasolina y diesel, distribuir el combustible en todo el país y venderlo desde las estaciones de servicio”, que les serían “transferidas” por PDVSA. “El combustible importado se descargaría en las terminales... que se encuentran cerca de sus refinerías... y la distribución de las terminales a las estaciones de servicio sería manejada por los operadores privados, dijeron los miembros de la comisión”. La estatal petrolera “también transferiría docenas de camiones cisterna de combustible... al sector privado para facilitar la distribución... Los miembros de la comisión... que favorecen la propuesta del sector privado afirman que los precios actuales del mercado negro demuestran la voluntad de algunos conductores de pagar lo que sea necesario para llenar sus tanques de manera confiable” (10).

En todo caso, si tal y como ha informado el presidente Maduro, y ha confirmado Ruperti, actores privados están comprando gasolina, y sobre todo si fuera cierto que los operadores de las 200 estaciones de servicio que venden a “precio internacional” han pasado a ser

comercializadores, esto permitiría comprender el interés de los gasolineros en “demostrar” que la gestión privada del servicio es mucho más eficiente que su gestión pública.

Y es justo en este punto donde se hace muy evidente que la cuestión va mucho más allá de la diatriba aséptica sobre la buena o mala gestión, por la que tanto se inclinan los tecnócratas y expertos, y comienzan a develarse sus implicaciones políticas. Puesto que se comprenderá que la relación de hechos económicos expuesta hasta aquí, es también una relación de circunstancias políticas. También en este punto se hace casi imposible discernir dónde termina el necesario pragmatismo implicado en las medidas adoptadas y dónde comienza el oportunismo político.

Preguntas

Ciertamente, en un contexto de asedio económico como el que padece la nación venezolana, puede resultar no solo deseable, sino incluso inevitable, una mayor participación del sector privado en el mercado interno de combustibles. Lo anterior, dando por descontado que resultaba sencillamente irracional continuar regalando la gasolina, situación contraria, dicho sea de paso, a la voluntad de la mayoría del pueblo venezolano.

Al margen, incluso, de cualquier consideración de índole legal, lo que no desdice de su pertinencia, cabe hacerse las siguientes preguntas, entre otras: ¿cuál terminará siendo la participación del sector privado en el mercado interno de combustibles? ¿Acaso puede negarse que el sector privado presionará, puesto que tal es su naturaleza, por obtener una cuota cada vez mayor del mercado? ¿Hasta dónde llegará la “retirada” del Estado? ¿Estamos presenciando los primeros pasos de un esquema que comprende la privatización progresiva de las estaciones de servicio? ¿Se trata de un esquema temporal o permanente? ¿Solo la participación mayoritaria del sector privado en el mercado puede garantizar una eficiente prestación del servicio? ¿Una eventual participación mayoritaria del sector privado en el mercado beneficiaría, necesariamente, a la mayoría del pueblo venezolano?

El presidente Maduro aseguraba, el 30 de mayo, que “llegará el día en que podamos equilibrar ingresos, salarios, bonos, precio justo del transporte, con un precio mayor sustentable de la gasolina”. ¿Queda descartada cualquier posibilidad de aumento del salario en el futuro inmediato, siendo el caso que la clase trabajadora venezolana sobrevive por debajo del umbral que supone el límite mínimo del valor de su fuerza de trabajo, determinado por el valor de los artículos de primera necesidad?

Por último, ¿el nuevo esquema prevé la eliminación de la venta de gasolina a precio subsidiado en las estaciones de servicio, previa adopción de la modalidad de subsidio directo a los usuarios y usuarias? En tal sentido, ¿se seguirá el ejemplo de Irán? Es un tema que abordaré en una próxima entrega.

Referencias

(1) Reinaldo Iturriza López. Cuarentena (IV): Un paréntesis sobre neoliberalismo y rebelión. 1 de noviembre de 2019. <https://lahaine.org/cm9C>

- (2) Ley Orgánica de Apertura del Mercado Interno de la Gasolina y Otros Combustibles Derivados de los Hidrocarburos para Uso en Vehículos Automotores. 11 de septiembre de 1998.
- (3) Ley Orgánica de Reordenamiento del Mercado Interno de los Combustibles Líquidos. 4 de septiembre de 2008.
- (4) Ley Orgánica de Hidrocarburos. 24 de mayo de 2006.
- (5) Hugo Chávez. Alocución. 27 de agosto de 2008.
- (6) PDVSA. Informe de Gestión Anual 2009. Pág. 16.
- (7) PDVSA. Informe de Gestión Anual 2016. Pág. 78.
- (8) Joshua Goodman y Scott Smith. Shipping tycoon defends Venezuela gas delivery amid shortage. AP, 29 de abril de 2020.
- (9) Deisy Buitrago y Luc Cohen. Sector privado de Venezuela propone flexibilizar reglas para importación de gasolina. Reuters, 10 de abril de 2020.
- (10) Venezuela eyes private-sector path out of fuel crisis. Argus, 9 de abril de 2020.

<https://elotrosaberypoder.wordpress.com>

<https://www.lahaine.org/mundo.php/cuarentena-xiv-gasolina-algunos-apuntes>