

¿Qu3 hacer con el precio del petr3leo?

Patricio Arrau
Presidente Gerens
(Columna diario la Tercera, 22/04/05)

El precio del petr3leo en los mercados internacionales ha alcanzado niveles insospechados. En mayo del a3o pasado, el Banco Central pronosticaba un precio promedio de 29 d3lares por barril para el a3o 2005 y en septiembre de 34 d3lares por barril. Este mes, el precio super3 los 50 d3lares por barril y el litro de bencina en las estaciones de servicio super3 el d3lar. Tres parecen ser las alternativas que compiten para tratar de aminorar el efecto interno. En primer lugar destaca el camino elegido por el gobierno, que consiste en entregar un bono por una vez a las familias de menores ingresos, de modo de paliar el impacto en los presupuestos familiares de las familias m3s pobres. En segundo lugar, se han levantado fuertes voces a favor de reponer el fondo de estabilizaci3n del petr3leo que rigi3 en Chile hasta los inicios del gobierno del presidente Lagos. En tercer lugar, se ha planteado que se deber3a reducir el impuesto espec3fico a los combustibles.

Antes de abordar la pregunta que motiva esta columna, es necesario explicar c3mo se forma el precio en las estaciones de servicio. En Chile, la ENAP sigue una pol3tica de precios dom3sticos para distribuci3n mayorista de los derivados del petr3leo que se basa en los precios de paridad internacional de importaci3n. De este modo, semana a semana, el impacto del precio internacional del petr3leo y sus derivados se traspasa al p3blico a trav3s del precio al cual el combustible llega a las estaciones de servicio. Sin embargo, el precio de distribuci3n tiene adem3s un impuesto espec3fico que difiere del tipo de producto derivado de que se trate. Por ejemplo, para el diesel este impuesto es cercano al que se paga en los EE.UU. por m3. Sin embargo, para las bencinas, este impuesto es 4 veces m3s alto. Es decir, mientras en los EE.UU. no se discrimina este impuesto espec3fico para los distintos tipos de derivados del petr3leo, en Chile se discrimina muy fuerte favoreciendo al petr3leo y diesel por sobre la bencina. Ello explica en gran medida la diferencia de precio por litro que se observa entre el diesel y la bencina.

Dado el impacto que tiene el precio del petr3leo en los presupuestos familiares, a principios de los a3os noventa, debido a la invasi3n de Irak a Kuwait, se estableci3 el Fondo de Estabilizaci3n del Precio del Petr3leo. Consist3a en un mecanismo cuyo prop3sito es estabilizar el precio interno ante fluctuaciones excesivas de los precios internacionales. As3, cuando el precio es muy bajo relativo a un promedio de largo plazo se coloca un "arancel" o sobretasa de importaci3n adicional. Con los recursos acumulados en este fondo cuando el precio est3 bajo se puede, al menos en teor3a, financiar un "arancel negativo" cuando el precio est3 alto, lo que permite vender el petr3leo y sus derivados en el mercado interno a un menor precio que el mercado internacional. El sistema fue terminado por el gobierno del presidente Lagos luego de un primer a3o de gobierno en el cual se gast3 una enorme cantidad de recursos al mantenerse el precio en muy altos niveles. El gobierno estim3 que esa no era la mejor forma de entregar recursos a la poblaci3n y desde entonces ha preferido bonos a familias de menores ingresos.

¿Debe reponerse el Fondo de Estabilizaci3n?. No. Lamentablemente es imposible conocer con cierta precisi3n por cuanto tiempo puede mantenerse un alza o baja de precios, por lo que es inviable la idea te3rica del Fondo de Estabilizaci3n de que los ingresos por los bajos precios financiar3n los subsidios de los altos precios. Esto es especialmente cierto en el horizonte relevante de un a3o del Presupuesto Nacional. En palabras m3s t3cnicas, el fondo de estabilizaci3n no puede funcionar si no existe “reversi3n a la media” de parte del precio del petr3leo en un horizonte relativamente corto. Aunque s3 existe “reversi3n a la media”, en la pr3ctica se da en un horizonte m3s largo que el relevante para la pol3tica fiscal, por lo que en dos a tres a3os es mejor pensar que el precio internacional no se revierte. M3s all3 de los tecnicismos, esto significa que el sistema puede generar enorme presi3n sobre el Presupuesto Nacional e incluso afectar otros programas sociales, como ocurri3 a principios de la d3cada. El actual gobierno fue muy acertado en eliminar el Fondo el a3o 2001. El permanente ajuste de precios permite sortear el alza de precios sin afectar la reactivaci3n. De hecho, los serios problemas que tenemos en el sector el3ctrico se deben en gran medida a que la regulaci3n no permite pasar a precios la mayor escasez del insumo que genera la energ3a.

¿Debe entonces continuarse con el sistema de bonos discrecionales?. Puesto que el bono no es un “voucher” para comprar bencina o comprar un pasaje en micro, la filtraci3n del objetivo que se persigue es de las m3s altas de cualquier otro programa de p3blico. ¿C3mo se asegura el gobierno que el bono no se consume en alcohol?. De hecho es altamente probable que ello ocurra en el caso de una familia donde el jefe de hogar es alcoh3lico. Mal programa p3blico.

En suma, no hay m3rito para una pol3tica estabilizadora de precios del petr3leo. Al final s3lo queda la discusi3n microecon3mica estructural que tenemos pendiente en materia de combustibles. Por muy “ciudad” que sea el diesel, siempre ser3 m3s sucio y contaminante que las bencinas. El cu3druple impuesto a las bencinas genera una gran distorsi3n microecon3mica que estimula la reconversi3n del parque automotriz hacia los motores m3s contaminantes. Lo anterior contradice el sentido econ3mico de este impuesto espec3fico, puesto que debiera ser exactamente lo contrario. Es conveniente aprovechar la holgura fiscal y la coyuntura del petr3leo para eliminar esta distorsi3n. Es conveniente reducir el impuesto a las bencinas al mismo nivel que actualmente tiene el diesel.