

EL GASOLINAZO

desde una perspectiva
fiscal y tributaria

Carlos Arze Vargas

1

GRUPO SOBRE POLÍTICA
FISCAL Y DESARROLLO

1 GRUPO SOBRE POLÍTICA FISCAL Y DESARROLLO

Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario - CEDLA

El gasolinazo desde una perspectiva fiscal y tributaria /
Por Carlos Arze / CEDLA Bolivia
No 1 / Mayo de 2013 / La Paz, Bolivia.
Serie: Grupo sobre política fiscal y desarrollo /CEDLA 2013

CEDLA (Ed.)

I. t.
II. s.

Director Ejecutivo:	Javier Gómez
Coordinación:	Juan Luis Espada
Producción editorial:	Unidad de Comunicación CEDLA
Cuidados de edición:	Patricia Montes Guido Cortez
Fotografía de tapa:	Gentileza diario.latercera.com
Diseño y armado:	Alfredo Revollo, Milton Iñiguez
Impresión:	Imprenta PRESENCIA
Editorial CEDLA	Av. Jaimes Freire N° 2940, Sopocachi Telfs. 2-412429 - 2-413175 - 2-413223 Fax: (591) (2) 2-414625 E-mail: info@cedla.org URL: www.cedla.org La Paz - Bolivia

Este número de la revista fue elaborado en el marco del Grupo sobre Política Fiscal y Desarrollo del Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) y cuenta con el apoyo de OXFAM, Christian Aid e IBIS.

Las opiniones presentadas en el presente documento son las de los autores y no son necesariamente compartidas por las agencias que han apoyado generosamente este trabajo.

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de tapa, puede ser reproducida, almacenada o transmitida de manera alguna ni por ningún medio, sin permiso previo del editor.RRI

Presentación

El comportamiento de las economías de los países de la región estuvo marcado durante los últimos años por un fuerte crecimiento del producto, que se empañó el 2009 por los efectos de la crisis mundial. Este crecimiento generó una conducta inusual de los saldos fiscales, comerciales y de pago. Bolivia no ha estado exenta de esta dinámica, con resultados macroeconómicos extraordinarios para toda la historia económica del país. Estos resultados se deben en gran medida al comportamiento que tuvieron los precios internacionales y sus lógicos efectos sobre la economía interna de los países.

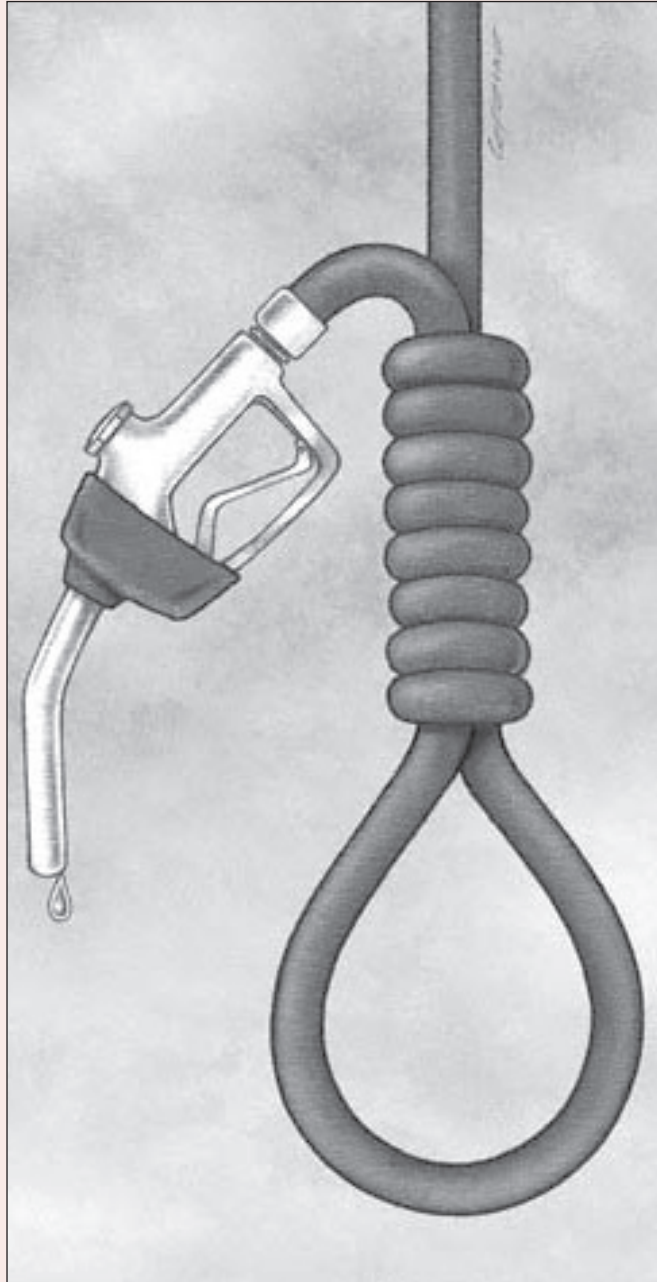
En ese marco, el saldo de las cuentas fiscales de Bolivia ha sido positivo, resultado que muestra el fuerte impulso que han tenido los ingresos públicos por el comportamiento del sector de los hidrocarburos y la minería, y el incremento en la recaudación de impuestos debido a un aumento de la presión tributaria. Estos resultados han postergado un debate necesario sobre la orientación de la política fiscal y tributaria del país, y también una evaluación del aporte que tuvieron para la reducción de la desigualdad social en el país.

Frente a las dificultades fiscales que se configuran en el mediano y largo plazo, la importancia de una reforma fiscal va cobrando relevancia, proceso que no solamente debe inscribirse en un debate sobre la redistribución de los ingresos fiscales por hidrocarburos, sino más bien es un momento para plantear un debate integral acerca del financiamiento público, que lleve a consolidar una reforma fiscal integral, progresiva y sostenible.

Aspectos como la regresividad del sistema tributario, las exenciones y tratamientos especiales, la progresividad del gasto, la efectividad y eficiencia de la inversión pública, la política fiscal como un mecanismo de estímulo económico, etc. son elementos que deben ser reflexionados por actores de la sociedad civil boliviana, mostrando que la política fiscal debe ser un instrumento para el desarrollo y la eliminación de la desigualdad económica y social en Bolivia.

Es así que el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) busca generar conocimiento crítico sobre todos estos temas, a partir de motivar un espacio de diálogo y debate con organizaciones sociales, sector público, sector académico, cooperación internacional, entre otros actores, para determinar lineamientos para una reforma fiscal integral, progresiva y sostenible.

Este primer número, denominado “El gasolinazo desde una perspectiva fiscal y tributaria”, es el primer esfuerzo para aportar con análisis e información a este espacio de reflexión y a la agenda pública.



El gasolinazo desde una perspectiva fiscal y tributaria

Carlos Arze Vargas

En una reciente investigación que realizamos en el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) a fines del año 2011 sobre la medida tomada por el Gobierno, concluimos que uno de sus objetivos estaba relacionado con la obtención de recursos fiscales. Esta medida, que fue resistida por el pueblo boliviano y revertida a la semana de haber sido lanzada, marca un punto de inflexión en la evolución de la política y de las acciones del Gobierno porque, de alguna manera, reveló el contenido específico de sus políticas más allá del discurso altisonante sobre cambios fundamentales en la macroeconomía.

El objetivo fiscal estuvo marcado por una situación fiscal muy particular que se reflejó en la magnitud y profundidad de la medida. Sin embargo, ésta no solamente fue impuesta por las condiciones fiscales, sino también por las condiciones de la evolución del sector de hidrocarburos en el país, es decir, por las condiciones de producción, de mercados, de precios, etc.

La creación del Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH) mediante la Ley 3058 del año 2005 significó una modificación parcial en la orientación de la política tributaria que el neoliberalismo había llevado a extremos. ¿Cuál era esta política? ¿Cómo se reflejaba en las cuentas fiscales? Su característica principal era que una parte importante de los ingresos tributarios —cerca a 80%— provenía de impuestos indirectos, impuestos al consumo fundamentalmente, entre los que destacaban el Impuesto al Valor Agregado (IVA), el impuesto a las transferencias (IT) y otros impuestos específicos, como el impuesto al consumo de los combustibles en el mercado interno Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD).



El “gasolinazo” significaba una involución, un retroceso de la política tributaria hacia la era neoliberal.

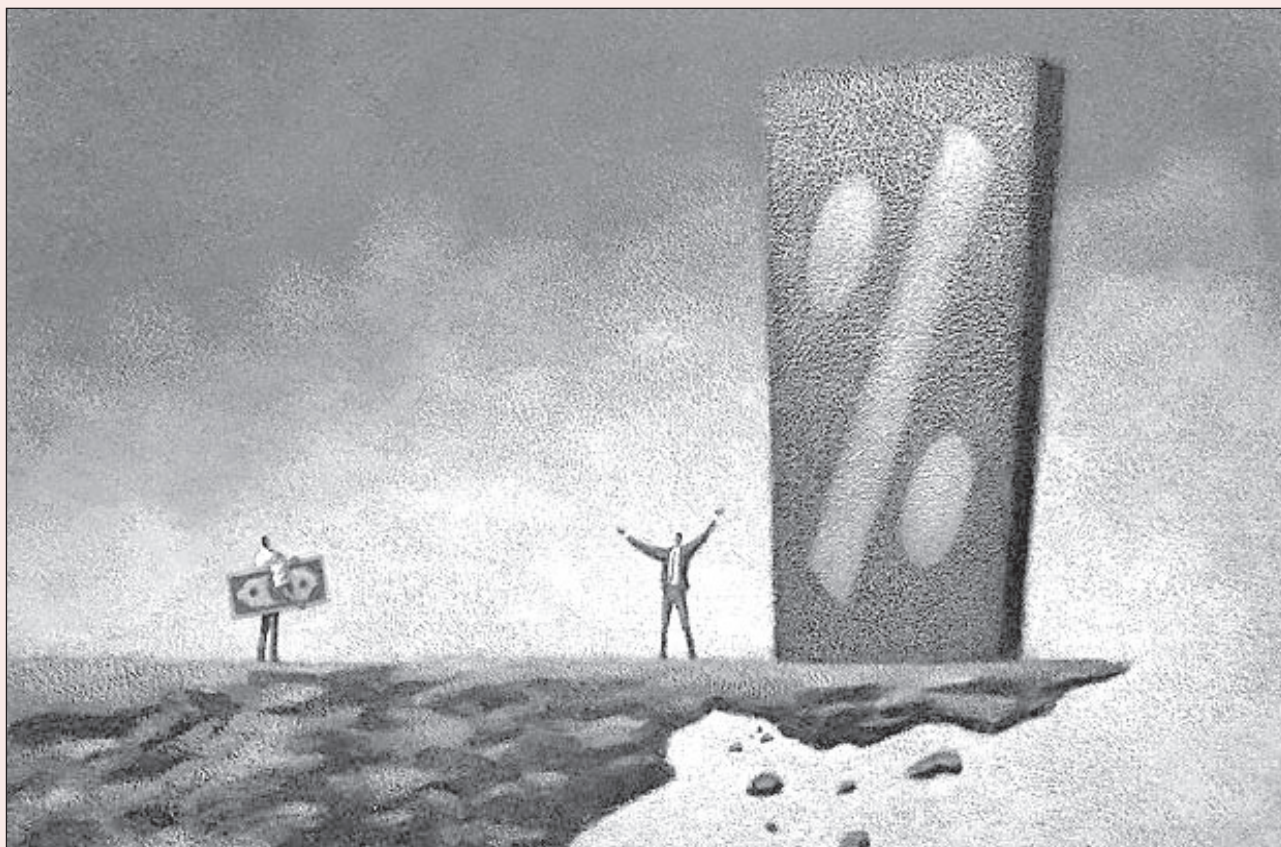
El cambio impuesto por el neoliberalismo en 1985 fue drástico, porque hasta entonces la composición de los tributos estaba dominada por la presencia de un 70% de ingresos provenientes de impuestos directos, fundamentalmente impuestos directos pagados por las empresas públicas nacionales.

La incorporación del IDH modificaba parcialmente esa orientación neoliberal que hacía descansar las recaudaciones tributarias en las espaldas de los consumidores, eximiendo, en gran medida, de esa obligación a las empresas. A partir de 2005, el IDH, que es un impuesto que se grava al valor bruto de la venta de los hidrocarburos, aparece ya con una participación de 17% del total de los ingresos tributarios del país, participación que irá subiendo posteriormente, pues entre 2008 y 2010 se ubica en 29% y 28%, respectivamente.

Con todo, si nos fijamos en la información referida a la participación del IDH en las recaudaciones tributarias, notamos que aunque hay un alza importante entre 2005 y 2008, en los tres años siguientes se percibe cierto estancamiento, a diferencia de los impuestos gravados al consumo, que guardan relación con el comportamiento de la actividad económica.

A continuación vamos a probar que el “gasolinazo” significaba una involución, un retroceso de la política tributaria hacia la era neoliberal.

La importancia de la renta de los hidrocarburos se refleja en el hecho de que a partir de 2005 —cuando se crea el IDH— ésta se eleva hasta niveles mayores a los 2.000 millones de dólares, en relación a los 567 millones de dólares en 2004, cuando estaba compuesta únicamente por



las regalías, el impuesto especial a los hidrocarburos y derivados (IEHD) y otros impuestos, como el IVA y el impuesto a la utilidad de las empresas (IUE), gravado a las empresas del sector. Esa importancia también se hace evidente en que a partir de la Ley 3058 el Estado se hace más dependiente de la renta de los hidrocarburos.

Hay un incremento en el porcentaje de subvención del gasto del sector público no financiero; el pico más alto fue de 7,8% en 2008

¿Qué sucede con los gastos? ¿Cómo está siendo manejada esa ingente cantidad de ingresos que provienen, desde 2005, por la aplicación de la Ley de Hidrocarburos? A partir del 2005 se abre la brecha entre los gastos corrientes y los gastos de inversión. Si en 2005 los gastos corrientes eran el 70%, y el 30% restante eran gastos de inversión, en 2010 esa relación pasó a ser del 76% y el 24%, respectivamente. Es decir que paulatina y sostenidamente se profundiza la tendencia a un crecimiento proporcional de los gastos corrientes respecto a los gastos de inversión.

En el caso de la estructura del gasto corriente del sector público no financiero, dos hechos destacan fundamentalmente: un crecimiento mayor de los servicios personales a partir de 2005 —de 8.000 millones de bolivianos en 2005 a más de 14.000 millones de bolivianos en 2010— y, más todavía, un incremento inusitado de la compra de bienes y servicios, que da un salto espectacular entre 2005 y 2010, pasando de 2.300 millones de bolivianos a más de 18.000 millones de bolivianos.

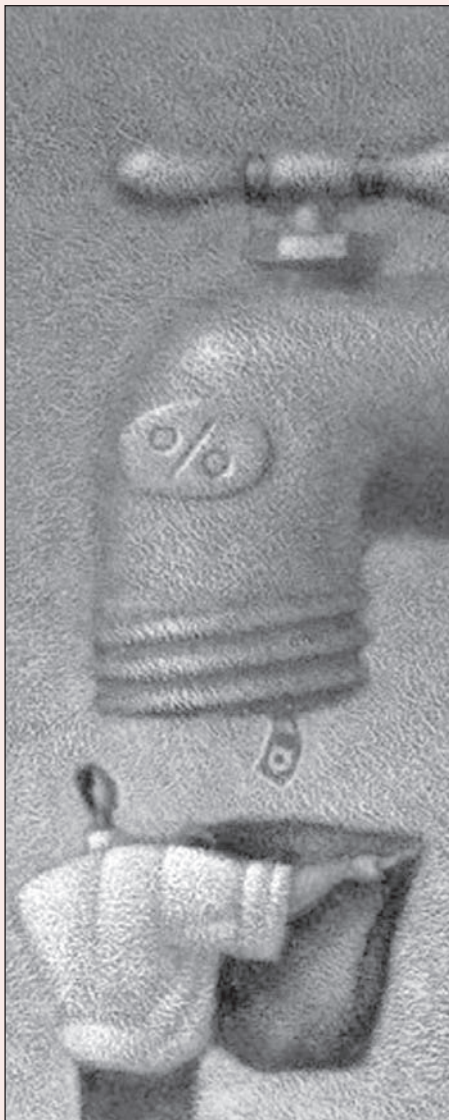
Es decir que los ingresos que han ido aumentando gracias a esa modificación parcial de la composición de los tributos han sido utilizados esencialmente en gastos corrientes y no en gastos de inversión, que podrían dar lugar a nuevas fuentes de ingreso en el futuro.

Entrando un poco más en detalle, se observa que en el gasto salarial los sectores institucionales que poseen los incrementos más importantes son los del Gobierno central —que aumenta de 3.700 millones de bolivianos en 2005 a 5.700 millones de bolivianos en 2009— excediendo el crecimiento de los gastos en remuneraciones de los dos sectores sociales más importantes, educación y salud, que se elevan de 3.200 millones a más de 5.100 millones de bolivianos en el periodo 2004-2009.

Aquí destaca la creación de una serie de nuevas empresas estatales cuyos gastos no tienen una contraparte en ingresos, porque se trata de sueldos a los trabajadores de empresas que no están dando utilidades; es más, algunas de ellas ni siquiera están funcionando.

También aparece la subvención a la gasolina y el diesel, que efectivamente fue incrementándose desde 1.065 millones de bolivianos hasta 2.800 millones de bolivianos, proyectados para el año 2010, y que fue una de las justificaciones para el gasolinazo. Esta elevación de la subvención responde, obviamente, no sólo a una elevación muy importante de la demanda sino también al incremento de los precios en el mercado internacional, porque se la realiza importando a precios mayores que los vigentes en el país.

También hay un incremento en el porcentaje de subvención del gasto del sector público no financiero; el pico más alto fue de 7,8% en 2008 y el proyectado para 2010 era de 4,8%. Estos son datos del informe del Fondo Monetario Internacional, que hace una evaluación anual del país, y del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.



¿Cuál es el resultado de esa evolución de los ingresos y los gastos del Estado? En 2005 tenemos un déficit fiscal importante de 1.720 millones de bolivianos y desde 2006 pasamos a tener un superávit, un excedente en los ingresos por sobre los gastos; podemos decir que estamos percibiendo más de lo que estamos gastando.

Pero si discriminamos esos resultados, si diferenciamos el balance fiscal según los distintos segmentos que componen el sector público, veremos que el superávit irá transformándose paulatinamente; es decir, irá reduciéndose paulatinamente por efecto de la aparición de un déficit importante en el Gobierno central. Esto quiere decir que el efecto del importante excedente que genera Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) se irá perdiendo por los resultados que tiene el Gobierno. En otras palabras, en la medida en que el Gobierno no tenga otros ingresos y gasta cada vez más en gastos corrientes, produce un resultado negativo que reduce el efecto positivo de las recaudaciones de la empresa petrolera estatal.

El resultado primario del sector público no financiero, decíamos, se tornó superavitario desde 2005, con un promedio de 3,8% del producto interno bruto entre 2006 y 2009. Esto es fundamentalmente un reflejo de los precios crecientes del gas natural exportado; el efecto precio es el que va a empujar hacia arriba a las recaudaciones estatales y permitirá el superávit fiscal. Empero, el resultado fiscal, si se lo calcula sin los ingresos por concepto de exportación de gas natural, se ubica en niveles promedio de -8,6% del PIB entre 2006 y 2009, es decir que el superávit se torna negativo si quitamos esos ingresos de exportación del gas natural. Esto, además de la reducción del superávit fiscal entre 2006 y 2010 por los resultados negativos del Gobierno central frente a los resultados positivos de la empresa estatal.

Por lo tanto, los ingresos fiscales y el resultado fiscal dependen en gran medida de lo que sucede en el sector de hidrocarburos, con las exportaciones del gas natural. Esa dependencia hace más vulnerable el equilibrio fiscal y acarrea riesgos que provienen de la situación del sector exportador de hidrocarburos, expuesto también a los avatares de la economía internacional. Este es, entonces, el contexto fiscal en el que se aplica la medida del gasolinazo.

Veamos ahora cuál fue la situación de la producción de hidrocarburos. En el caso del gas natural, se observa una elevación importante de la producción entre 2005 y 2008, y en 2009 se produce una caída por efectos de la crisis internacional. Empero, la tendencia general parece ser un estancamiento o, por lo menos, una ralentización en el crecimiento de la producción. En el caso de los líquidos —petróleo, condensado y gasolina natural—, la situación es todavía más preocupante: hay un incremento importante de la producción hasta 2005, pero desde 2006 se presenta una caída sostenida.

El contexto del sector de hidrocarburos es, entonces, de estancamiento de la producción de gas natural y de caída de la producción de líquidos. Por ello se puede afirmar que el valor de

las exportaciones pasa a depender fundamentalmente de los precios, lo que aumenta su volatilidad, pues es un factor exógeno al control del Estado.

Cabe preguntarse también cuál es la característica de la distribución de la renta de hidrocarburos. Hay que recordar que el Estado boliviano ha seguido un proceso de reforma cuyo paso más importante fue la creación de gobiernos autónomos. El Estado pasa a ser un Estado bajo un régimen autonómico, con una distribución consecuente de los ingresos fiscales.

La composición de la renta de hidrocarburos para 2010 —que suma más de 2.200 millones de dólares— es la siguiente: la parte más importante corresponde al IDH, con 954 millones; 605 millones por regalías; 302 millones del impuesto especial de hidrocarburos y derivados (IEHD); y 350 millones de dólares de otros impuestos, como el IVA, el IT, el impuesto a la utilidad de las empresas (IUE), entre los más importantes. Cabe recalcar que el IDH consiste en un 32% aplicado al valor de las ventas brutas y que, como mencionamos, modificó radicalmente el control de la renta por el Estado pues antes se cobraba aproximadamente un 25%, compuesto por el 12% de regalías y un porcentaje de participaciones del Estado que variaban dependiendo de si el hidrocarburo era nuevo o antiguo. Esto quiere decir que con el monto adicional proveniente del IDH estaríamos duplicando la participación estatal en la renta petrolera desde 2005.

La distribución de la renta hidrocarburífera es como sigue: 2% para el Fondo Indígena, que es manejado y controlado directamente por las organizaciones sociales que componen el Pacto de Unidad, es decir organizaciones campesinas e indígenas como la Confederación Sindical Única de Trabajadores Campesinos de Bolivia (CSUTCB), la Federación de Interculturales, el Consejo Nacional de Ayllus y Markas del Qullasuyu (CONAMAQ) y la Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB); 4% para las universidades; 11% para financiar el bono Renta Dignidad, que se descuenta de la parte del IDH que le corresponde al Gobierno central, a los gobiernos departamentales y municipales; 18% para los gobiernos municipales; 27% para las gobernaciones departamentales y 38% para el Tesoro General de la Nación, es decir, para el Gobierno central. Si sumamos el porcentaje del TGN con el porcentaje destinado al financiamiento de la Renta Dignidad, que es una política nacional, podríamos decir que casi el 50% del total de la renta hidrocarburífera está manejado, controlado o administrado por el Gobierno central.

Los ingresos fiscales y el resultado fiscal dependen en gran medida de lo que sucede en el sector de hidrocarburos, con las exportaciones del gas natural. Esa dependencia hace más vulnerable el equilibrio fiscal.



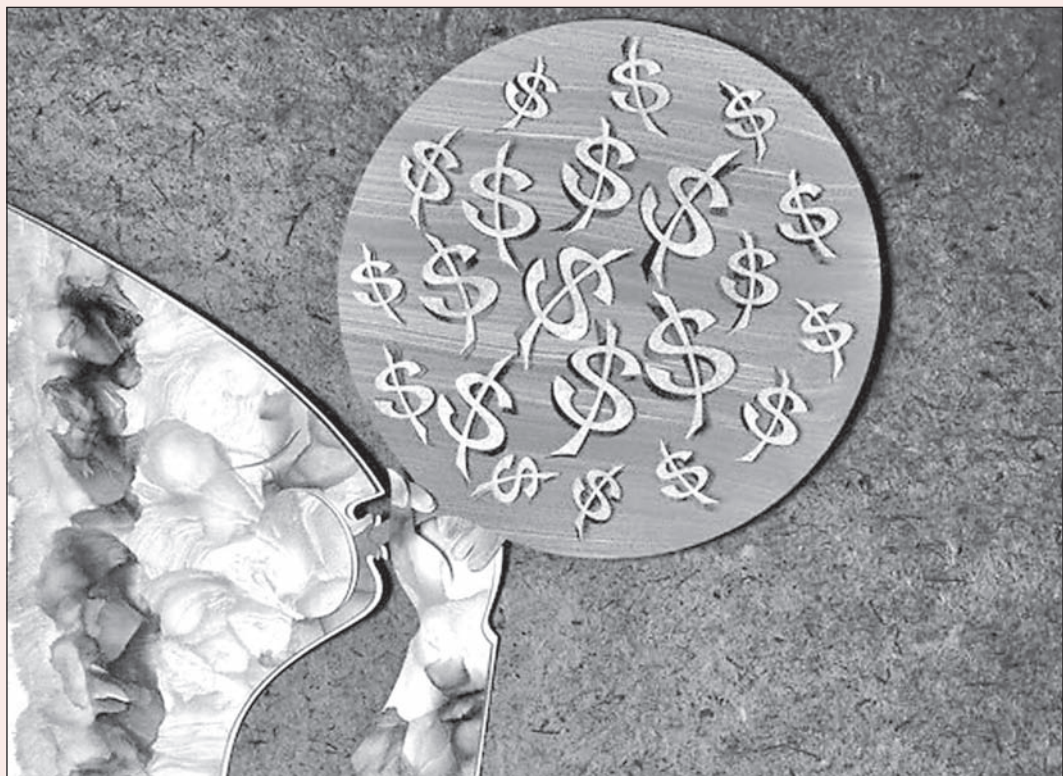
Las políticas populistas reflejadas en la otorgación de subsidios y la distribución bajo un nuevo régimen autonómico están limitando la capacidad fiscal del Gobierno central.

Esta forma de distribución estuvo sujeta a una disputa política durante los últimos años. Las movilizaciones de algunos sectores sociales y agrupaciones políticas en 2008 tenían como justificativo que el Estado estaba absorbiendo una parte importante de los recursos del IDH para destinarla al pago de la Renta Dignidad.

Entonces podemos afirmar que las políticas populistas reflejadas en la otorgación de subsidios y la distribución bajo un nuevo régimen autonómico están limitando la capacidad fiscal del Gobierno central, es decir la capacidad de desarrollar políticas de dimensión nacional.

Sin embargo, cada impuesto se distribuye de diferente manera. En la distribución del IDH y regalías el TGN tiene un 24%, el 52% es destinado a las gobernaciones y a los municipios, el 7% se transfiere a las universidades y al Fondo Indígena, y el 17% corresponde al financiamiento de la Renta Dignidad. En el caso del IEHD —que es el impuesto que se cobra a los consumidores—, el 65% va al TGN, el 30% a las gobernaciones (este monto incluye el 10% del Fondo Complementario de Desarrollo Integral que es transferido desde el Gobierno central a las gobernaciones para una serie de proyectos) y un 5% a las universidades.

Resalta, entonces, la importancia de la participación, apropiación o administración del Gobierno central en los recursos provenientes del IEHD, que es radicalmente diferente a su participación en los ingresos por otros impuestos. Esto podría explicar la forma en que se ha aplicado la medida del gasolinazo: el Gobierno parece haber buscado un impuesto sobre el cual tener un control mayoritario, y que, de haber conseguido un incremento, le hubiera permitido ser el más beneficiado en su alícuota.



La modificación de las alícuotas del impuesto incorporadas en el precio de cada uno de los combustibles que se venden en el mercado interno es una vieja fórmula para obtener nuevos ingresos; es lo mismo que había hecho el neoliberalismo desde 1985 por ser una forma de recaudación más barata, directa y de alcance universal.

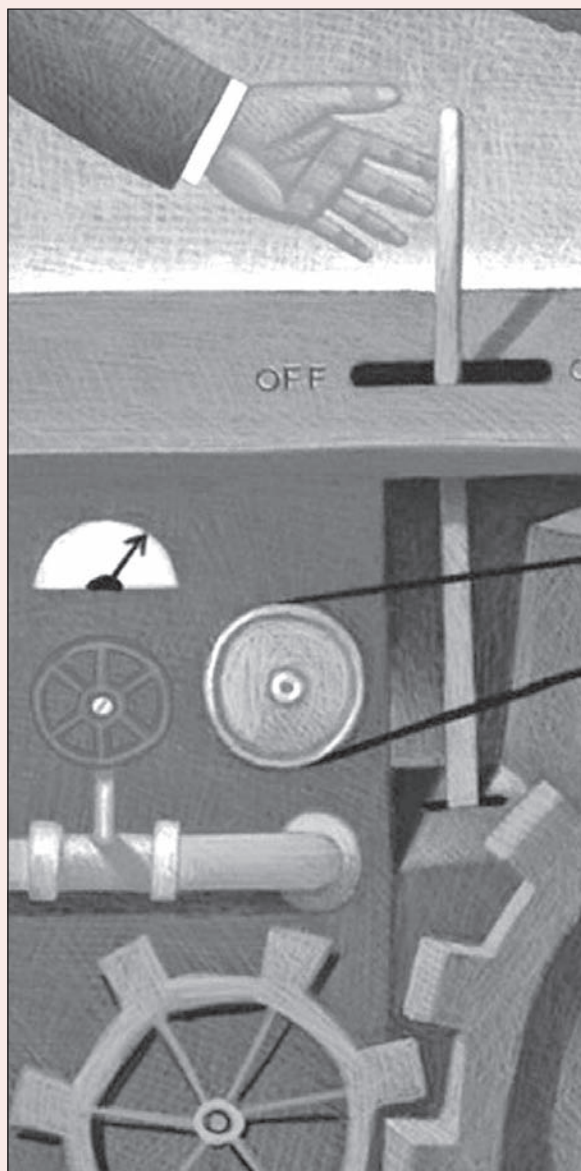
Con todo, nunca se había llevado a cabo un incremento del impuesto de semejante magnitud: antes del Decreto Supremo 748, en la gasolina especial se pagaba Bs. 1,23 de impuesto por litro, y con el decreto se estableció esa alícuota en Bs. 3,96 por litro, es decir, un 222% de incremento.

El DS 748 no cambió el precio de los combustibles directamente, sino que los precios se elevaron a causa de la modificación del impuesto. En el caso del diesel oil, la composición del precio de venta al público —expresado en dólares por barril— antes del mencionado decreto era: 31,16 dólares correspondían al precio del petróleo como materia prima para las refinerías, 24,94 dólares sumaban los costos de refinación, transportes, y 28,39 dólares constituían el IEHD, con lo que el precio por barril llegaba a 84,49 dólares. Con el DS 748, el precio por barril subía a 154,44 dólares, y el único componente que crecía era el impuesto, que se incrementaba hasta los 98,34 dólares.

Para estimar el monto que el Gobierno habría recaudado con las nuevas alícuotas del IEHD, hemos tomado en cuenta la demanda de combustible de los últimos años, proyectando la recaudación proveniente de la venta de cada uno de los productos que podía haber obtenido el Gobierno si se hubiese mantenido la misma tendencia en la demanda. El resultado es que la recaudación por IEHD habría alcanzado los 1.637 millones de dólares, es decir un aumento importantísimo si tomamos en cuenta que la última recaudación era de aproximadamente 300 millones de dólares. Pero esas cifras todavía pueden ser corregidas si consideramos que con precios elevados se desalentaría el contrabando y, consecuentemente, la demanda descendería. Si la caída de la demanda hubiese sido —en un caso extremo— del 50%, de todos modos el Gobierno habría obtenido alrededor de 888 millones de dólares adicionales (500 millones de dólares más de lo que había recaudado en la gestión pasada).

A raíz de esta investigación del CEDLA, el Gobierno respondió en septiembre de 2011 que esperaba recaudar sólo 636 millones de dólares, y dio algunos datos que nunca antes habíamos conocido. Esta cifra supondría una reducción de más del 69% en la demanda, reducción proveniente de la

La modificación de las alícuotas del impuesto incorporadas en el precio de cada uno de los combustibles que se venden en el mercado interno es una vieja fórmula para obtener nuevos ingresos.



Uno de los objetivos centrales del “gasolinazo” fue obtener nuevos recursos en una magnitud inusitada, que serían destinados a superar la vulnerabilidad de las cuentas fiscales.

eliminación del contrabando. Empero, esta previsión es contradictoria con otra información brindada por el mismo Gobierno: el último Balance Energético Nacional desconoce la importación de gasolina, por lo que la eliminación del contrabando incluiría únicamente al diesel oil, con lo que el nivel de reducción de la demanda no podría llegar a ese 69% esperado por el Gobierno.

Podemos concluir, entonces, que uno de los objetivos centrales del “gasolinazo” fue obtener nuevos recursos en una magnitud inusitada, que serían destinados a superar la vulnerabilidad de las cuentas fiscales proveniente de la situación de estancamiento de la producción hidrocarburífera y del riesgo que impone la volatilidad de las cotizaciones internacionales.

¿Cuál era el costo fiscal del gasolinazo? Se recordará que después del D.S. 748 se emitieron diez decretos más que respondieron al objetivo de atenuar la oposición social a la medida. Hemos tomado en cuenta todos los gastos que demandaría la implementación de esos decretos: se planteaba, por ejemplo, aumentar en un 10% adicional el presupuesto de remuneraciones del sector público, que ya tenía un 10% de incremento previo, lo que significaba 110 millones de dólares adicionales; se establecía también el aumento al aguinaldo de los servidores públicos, con un costo que llegaba a 153 millones de dólares; se disponía el pago de refrigerio debido al establecimiento del horario continuo en el sector público, con un costo que ascendía a 83 millones de dólares; se decretaba el incremento del presupuesto para la inversión y la mejora productiva en municipios rurales, con un costo de 97 millones; se disponía un subsidio a los precios de algunos productos agrícolas, que podría alcanzar a 28 millones de dólares; y se disponía de un presupuesto especial de 38 millones de dólares para la empresa de apoyo a los alimentos, EMAPA. El total de esos gastos de carácter paliativo llegaba aproximadamente a 511 millones de dólares, es decir, un monto mayor al subsidio que el Gobierno decía que estaba “desangrando” las arcas fiscales y que sumaría 380 millones de dólares.



Sin embargo, creemos que parte de los nuevos ingresos fiscales obtenidos por el incremento del IEHD estaban destinados a impulsar una política —menos publicitada por los funcionarios gubernamentales,— dirigida a alentar la producción de hidrocarburos líquidos por parte de las empresas transnacionales mediante la otorgación de un incentivo a las petroleras. En efecto, varios funcionarios del Gobierno declararon que el precio de 27 dólares por barril de petróleo —precio congelado del petróleo, pagado a los productores en el mercado interno— debería subir a 59 dólares por barril para incentivar a los petroleros a producir más líquidos y reducir la importación de combustibles derivados.

El Gobierno iba a utilizar el mismo mecanismo que utiliza desde diciembre de 2006 hasta la fecha: pagar hasta 13 dólares adicionales por barril a un conjunto de campos petroleros que producen marginalmente.

Esta hipótesis del CEDLA supone que el Gobierno iba a utilizar el mismo mecanismo que utiliza desde diciembre de 2006 hasta la fecha: pagar hasta 13 dólares adicionales por barril a un conjunto de campos petroleros que producen marginalmente, es decir a pequeños campos que por su nivel de producción tienen costos más altos que el precio congelado de 27 dólares. Además, de este incentivo no se deduce el IDH que se grava al resto del valor de los hidrocarburos, con lo que el beneficio para las empresas es neto. Suponemos que ese incentivo se iba a pagar directamente con recursos del Fondo de Incentivo Petrolero (FIP), anunciado por el Ministro de Hidrocarburos Fernando Vincenti y otras autoridades en ocasión de la aprobación del D.S. 748.

Si ese incentivo nuevo se aplicara solamente a aquellos campos que han paralizado su producción y que podrían elevarla gracias al mismo, se iba a gastar 54 millones de dólares adicionales. Sin embargo, en este caso el resultado hubiera sido que estos pozos —suponiendo que produjeran en términos de un nivel medio estándar— solamente hubieran permitido incrementar en 12,8% la producción nacional de diésel; es decir, no hubieran solucionado el problema.

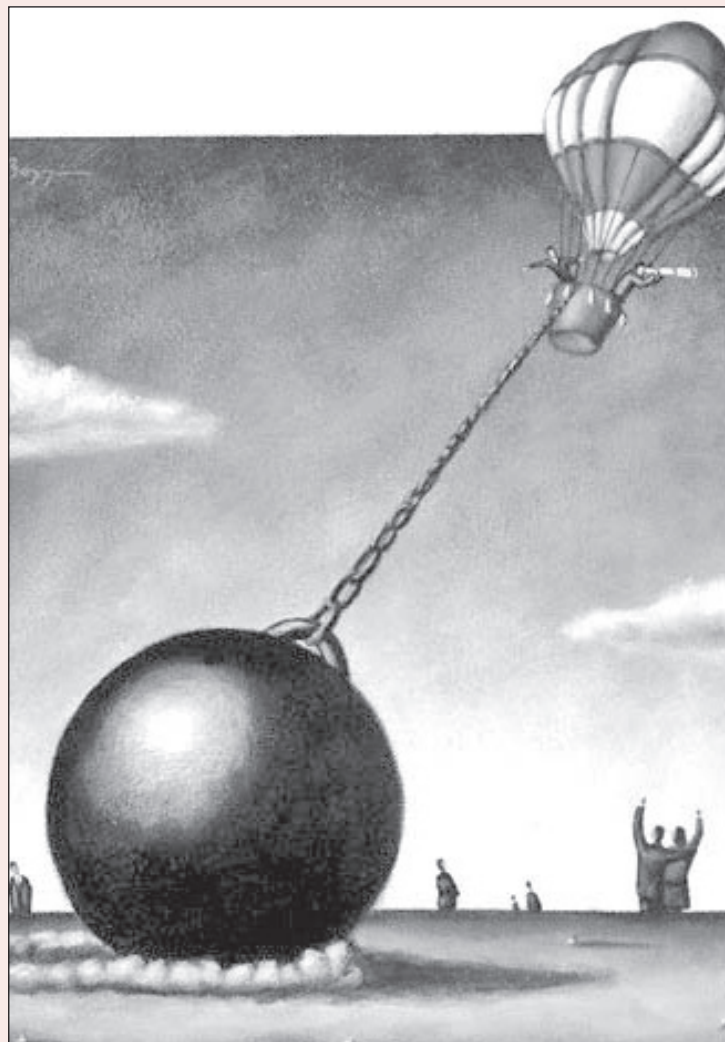
Por esa razón, presumimos que el incentivo iba a ser dirigido a todos los productores de líquidos —incluidos los campos gasíferos que obtienen petróleo condensado— para elevar de manera significativa la oferta de líquidos. Ello, además, podría estimular el incremento de las inversiones en actividades de exploración en el país, con la esperanza de hallar nuevos reservorios ricos en petróleo en zonas no tradicionales. En este caso el costo del incentivo a las petroleras podía haber llegado a 474 millones de dólares. Obviamente este volumen debería ser cubierto con lo recaudado por el IEHD que, como hemos calculado, proveería al Gobierno de más de 1.300 millones de dólares adicionales.



El gasolinazo significaba no solo la recomposición de la tributación de hidrocarburos, sino que implicaba un retorno a situaciones previas a la aprobación de la Ley 3058.

Ahora bien, ¿qué implicaba este incremento del precio del petróleo pagado a los productores? Con la otorgación de ese incentivo directo se produciría un incremento en las utilidades netas de las petroleras. En caso de que el incentivo nuevo se pagara sólo a los campos que actualmente reciben el incentivo de 13 dólares, el incremento de utilidades por barril de petróleo sería de 126%. En el caso de que el incentivo nuevo llegara a todos los productores, el incremento en la utilidad media de las compañías por barril de petróleo podía llegar casi a 400%.

Para concluir, el gasolinazo significaba no solo la recomposición de la tributación de hidrocarburos, en la cual la parte correspondiente al impuesto gravado a los consumidores pasaba a ser la más importante, afianzando de esta manera el carácter regresivo de la política tributaria, sino que implicaba un retorno a situaciones previas a la aprobación de la Ley 3058, porque el objetivo más importante de la política era nuevamente garantizar ganancias extraordinarias para el capital.



Con el apoyo de

