

# Crisis energética y gasolinazo en Bolivia



Por: **Gustavo Rodríguez C.**

LA INTENCIÓN GUBERNAMENTAL DE "NIVELAR LOS PRECIOS" DE LA GASOLINA Y EL DIESEL OIL A LOS PARÁMETROS INTERNACIONALES, NO HA SIDO, NI ES, UN HECHO AISLADO, POR EL CONTRARIO, COMO EL PRIMER RAYO PRECEDE A UNA GRAN TORMENTA, EL INTENTO DE GASOLINAZO EN NAVIDAD NO FUE MÁS QUE EL PRELUDIO DE UNA CRISIS ENERGÉTICA SIN PRECEDENTES EN LOS ANALES HISTÓRICOS DEL PAÍS. A DIFERENCIA DE LOS ANTERIORES GASOLINAZOS QUE SUFRIÓ LA POBLACIÓN, QUE FUERON APLICADOS EN CIRCUNSTANCIAS EN QUE NO HABÍA GRANDES PROBLEMAS EN LA PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE LOS COMBUSTIBLES, EL INTENTO DEL ACTUAL GOBIERNO SE DIÓ EN UN CONTEXTO EN QUE LA DEMANDA DE LOS PRINCIPALES COMBUSTIBLES UTILIZADOS EN EL PAÍS HA SUPERADO A LA PRODUCCIÓN NACIONAL DE LOS MISMOS, CUANDO NO EXISTE LA CAPACIDAD DE ACRECENTAR DICHA PRODUCCIÓN, SITUACIÓN QUE OBLIGA A AUMENTAR LA IMPORTACIÓN DE LOS MISMOS, E IMPORTACIÓN QUE AMENAZA LA PRECARIA ESTABILIDAD FISCAL QUE TIENE EL PAÍS.

Por qué razón el gobierno de Movimientos Al Socialismo (MAS), que se proclama de izquierda y anuncia que gobierna a favor de los pobres, intentó subir drásticamente el precio de la gasolina y el diesel oil, sabiendo que la medida atentaría a las familias más pobres? ¿Por qué razón, conociendo ya el costo político que implica una medida de este tipo, el presidente Evo Morales insiste en subir

los precios, aunque sea gradualmente y en proporciones mínimas?

Muchos han sido los argumentos que el gobierno ha expuesto para explicar y justificar su determinación: el contrabando incontrolable, las presiones presupuestarias, los otros usos posibles del dinero destinado a la subvención, la disminución en la producción de hidrocarburos líquidos, etc. También han sido muchos y variados

los contraargumentos y las respuestas que las explicaciones gubernamentales han generado, pero, sin lugar a dudas, el motivo detonante del draconiano gasolinazo de navidad ha sido la inminente crisis energética, a la que 10 años de privatización y cinco años de una tímida nacionalización han conducido al país. De hecho, la razón principal por la que el gobierno aún insiste en subir los precios de la gasolina y el diesel oil está en la incapacidad de aumentar la producción de los combustibles y en la especificidad apremiante de la escasez de los mismos.

## Agotamiento del petróleo

La causa principal por la que se origina la crisis energética que referimos aquí, se encuentra en el agotamiento de las reservas de petróleo y en la consecuente disminución de la producción del mismo<sup>1</sup>. La última Certificación de Reservas (2005) reportaba que el país contaba con Reservas Probadas de 17,65 millones de barriles de petróleo, actualmente, después de más de 10 años de explotación sin reposición de dichas reservas, las estimaciones realizadas en el CEDIB indican que el país cuenta con una Reserva Remanente de tan sólo dos millones de barriles al 31 de diciembre de 2010. Vistas las cifras globalmente,



al actual ritmo de explotación las reservas alcanzan para un año y dos meses más de producción, sin embargo, como cada campo es explotado a distinto ritmo y cuenta con diferentes plazos de agotamiento, es previsible que hasta el 2012 haya otro descenso abrupto de la producción, similar al ocurrido entre los años 2008 – 2010, para llegar al 2013 con una producción de petróleo prácticamente insignificante. (Ver Gráfico N° 1).

Por otra parte la producción nacional de hidrocarburos líquidos, evidentemente, ha ido en aumento, pero es necesario aclarar que los genéricamente denominados “líquidos” están compuestos por petróleo y condensado, la primera diferencia existente entre estos es que el primero proviene de pozos específicamente petrolíferos y el segundo de pozos gasíferos. Teniendo en cuenta que desde la privatización del sector hidrocarburífero del país se ha priorizado sólo la exploración y el desarrollo de campos de Gas Natural (GN), al extremo que desde esas fechas no se ha descubierto ni un solo campo petrolífero, puede comprenderse por qué las reservas de petróleo han ido en descenso. Esta situación también se ha visto reflejada en la producción, pues, la producción de condensado ha ido en aumento en la misma proporción que

aumentaba la producción del GN destinada a la exportación, en cambio la producción de petróleo descendía a medida que se agotaban las reservas del mismo (Ver Gráfico N° 1).

La segunda diferencia sustancial está en que el petróleo está compuesto por elementos más pesados y el condensado por componentes más livianos, lo que hace que del primero se obtenga mayores cantidades de diesel oil y gasolina automotriz que del segundo, en realidad del condensado se extrae cantidades marginales de combustibles pesados. Por ese motivo, el aumento de la producción de condensado no se ha reflejado en un aumento proporcional de la gasolina y el diesel oil y, por el contrario, cuando existe un fuerte bajón de la producción de petróleo (2008 – 2010) también existe una reducción de la producción de diesel oil (Ver gráfico N° 1). De acuerdo con nuestra estimación entre los años 2012 – 2013 habrá fuertes bajones de la producción de petróleo, al punto que será mínima e irregular, lo que redundará directamente en la refinación de combusti-

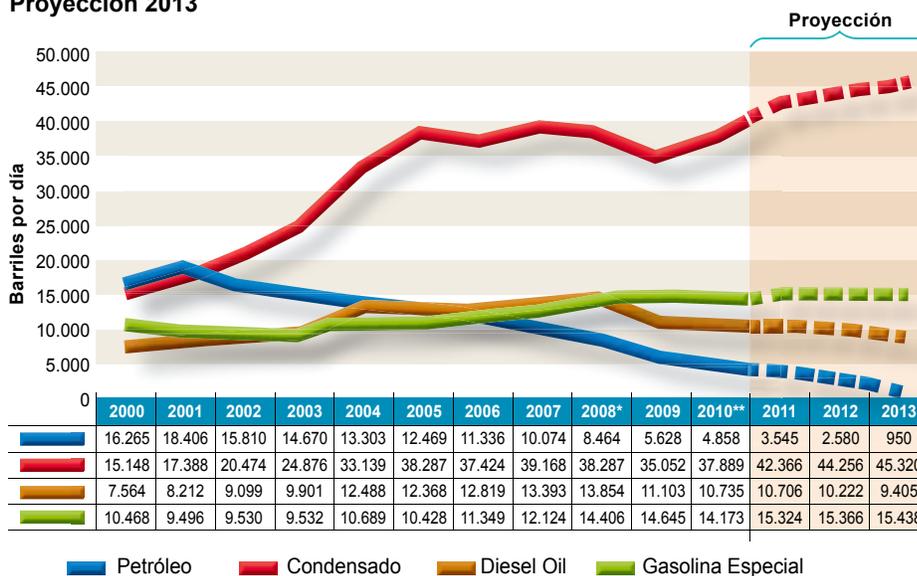
bles, particularmente, de diesel oil, ahondando así la crisis energética.

La agravante aquí es que los diferentes actores de la industria petrolera boliviana, y específicamente YPFB, actualmente no cuentan con las capacidades y las posibilidades de revertir esta situación. No es que en el país no haya posibilidades de encontrar petróleo, tampoco es la falta de tecnología, experiencia y conocimiento, sino que cualquier trabajo serio de exploración, que siendo exitoso pase a desarrollar los campos y poner en marcha la producción requiere al menos de 10 años, sin contar el tiempo requerido para la construcción de los ductos de transporte y el montaje de la logística relacionada al mismo. Dicho de otra manera, a no ser que PetroAndina nos sorprenda gratamente con un hallazgo petrolífero y no gasífero en las áreas que tiene asignadas, lo cual es poco probable porque sus trabajos se encuentran retrasados, y suponiendo que la búsqueda de reservorios petrolíferos empiece inmediatamente, en enero de 2011, el país no podría reponer las reservas de petróleo en los próximos 10 años.

Gráfico N° 1 **Agotamiento de Reservas de Petróleo e Incidencia en la Producción de Combustibles**

Reservas Probadas Certificadas al 1° de enero 2005	Reservas Remanentes Estimadas al 1° de enero 2011	Producción Promedio Diaria 2010	Relación Reservas/ Producción	
a	b	c	d = b / c	d / 30
17.655.272	2.087.913	4.858	430 Días	14 Meses

**Producción de petróleo, condensado y productos derivados 2000-2010. Proyección 2013**



Fuente: Elaboración propia con base en la información oficial de YPFB

\* Datos Preliminares  
\*\* Corresponde al periodo Enero – Septiembre 2010

▷ Sensiblemente, la revisión del Plan de Inversiones de YPFB y sus últimos anuncios demuestran que ninguna de las compañías operadoras, tiene entre sus planes la exploración de campos petroleros, a lo sumo consignan completar la exploración de los campos gasíferos a fin de garantizar la exportación a la Argentina. Por su parte YPFB ha anunciado que ya está contratando los taladros de perforación, pero ¿dónde van a perforar, se ha realizado alguna relectura de la información geológica recabada por la antigua YPFB, se ha realizado nuevos trabajos geológicos, geofísicos y sísmicos que justifiquen alguna perforación? Nada de nada, la actual YPFB Corporación no ha hecho ninguno de estos trabajos por ello esos anuncios son sólo propagandísticos y nada más. En este marco no se puede más que concluir que la resolución del principal problema que está originando la crisis energética: el agotamiento de las reservas de petróleo, no tiene visos de solución en los próximos 10 o más años.

### Capacidad de refinación limitada

La crisis energética, sin embargo, no tiene que ver solamente con el agotamiento del petróleo, sino también con las limitadas capacidades de refinación que tiene el país. El primer aspecto de esta limitación es que aunque la capacidad instalada para refinación en el país alcanza a 69.900 Barriles Por Día (BPD) sólo está en operación



La crisis energética no tiene que ver solamente con el agotamiento del petróleo, sino también con las limitadas capacidades instalada y tecnológica de refinación de crudo. En la foto, Planta de Petrobras en Sábalo

una capacidad de 47.000 BPD, la diferencia se explica principalmente porque las Unidades de Crudo II de la refinería Gualberto Villarroel no está en funcionamiento y la de Guillermo Elder Bell lo está parcialmente (Ver Cuadro N° 1). Además la capacidad instalada disponible para operación ya está siendo utilizada al límite de su capacidad, sobre todo si tomamos en cuenta que una utilización óptima de este tipo de instalaciones no debe vencer el 90% de su capacidad instalada. (Ver Cuadro N° 1)

El segundo aspecto de esta limitación tiene que ver con la escasa adecuación tec-

nológica de las refinерías para procesar todo el crudo que reciben. Es cierto que el rendimiento de las refinерías tiene que ver con la calidad de crudo que reciben, en tanto éste sea más rico en componentes pesados, más combustibles pesados podrán obtenerse y viceversa; pero también es cierto que ahora existe el conocimiento y la tecnología suficiente para procesar al máximo todo tipo de crudo, sin ánimo de exageración puede decirse que hoy prácticamente no se pierde ni un solo átomo de

Cuadro N° 1 Capacidad de refinación de hidrocarburos en Bolivia

CAPACIDAD INSTALADA, EN OPERACIÓN, Y UTILIZADA							
Refinería	Ubicación	Año de instalación	Unidades o Plantas	Capacidad		Carga de Crudo 2010* BPD	Capacidad Utilizada
				Instalada BPD	Operación BPD		
Gualberto Villarroel	Cochabamba, Valle Hermoso	1952 - 1979	Unidad de Crudo I	27.250	25.300	24.157	95%
			Unidad de Crudo II	12.500	0		
Guillermo Elder Bell	Santa Cruz, Palmasola	1968 - 1979	Unidad de Crudo I	16.500	16.300	14.899	82%
			Unidad de Crudo II	5.000	1.800		
Oro Negro	Santa Cruz, Campo la Peña	2000 - 2005	Unidad de Crudo	3.500	3.500	2.732	78%
Parapeti	Santa Cruz, Camiri	2006	Unidad de Crudo	150	100	32	32%
Reficruz	Santa Cruz, Campo la Peña	2001	Unidad de Crudo	2.000	0	Temporalmente fuera de Servicio	
Carlos Montenegro	Chuquisaca, Mesa Verde	1949 - 1968	Unidad de Crudo	3.000	0	Definitivamente fuera de Servicio	
<b>TOTALES</b>				<b>69.900</b>	<b>47.000</b>	<b>41.820</b>	<b>86%</b>

\* Promedio correspondiente al periodo Enero - Septiembre 2010

Fuente: Estrategia Boliviana de Hidrocarburos, 2008; Informes Ministerio de Hidrocarburos y Energía 2009 - 2010; Boletines Estadísticos YPFB, 2010

ningún tipo de crudo; tecnología que por supuesto 10 años de privatización y cinco años de tímida nacionalización no han podido implantar hasta ahora en las refinerías bolivianas.

Veamos, las refinerías bolivianas reciben actualmente crudo extra-liviano, aunque han ido adecuando parcialmente su tecnología, su rendimiento actual bordea el 70%; es decir, convierten en combustibles el 70% de todo el crudo que les es entregado. El restante 30% es lo que en Bolivia se denomina “Crudo Reconstituido”, que está conformado por gasolinas livianas y el denominado “Crudo Reducido”, que respectivamente son los componentes livianos y pesados que las refinerías bolivianas no pueden procesar porque no cuentan con Plantas de Isomerización<sup>2</sup> que permitirían convertir las gasolinas livianas en gasolinas de alto octanaje y Plantas de Hidrocracking<sup>3</sup> para obtener diesel de los residuos pesados. Razón por lo cual todos los volúmenes sobrantes son exportados o, dicho en precisión, no aprovechados.

Hace mucho tiempo ya que el Ministerio de Hidrocarburos y Energía y la propia YPFB han anunciado que invertirán para modernizar las refinerías, de acuerdo con esos informes esa modernización no sólo implicaría poner en funcionamiento las unidades de crudo antes mencionadas sino también ampliar la capacidad de las refinerías y, por supuesto, construir las plantas para aprovechar las gasolinas livianas y el

“crudo reducido”. Sin embargo, lo evidente es que, hasta ahora, las inversiones en las refinerías han sido principalmente para mantenimiento, una pequeña parte dedicada a diseñar la ingeniería al detalle para la ampliación y una parte residual destinada a la conceptualización de los proyectos de modernización (Isomerización e Hidrocracking).

Lo grave aquí está en que los ritmos de los personeros de YPFB son muchísimos más lentos que los ritmos en que crecen las necesidades del país. Si consideramos que una Planta de Isomerización y una Planta de Hidrocracking no están disponibles en los centros comerciales ni en las ferias de energía sino que hay que mandarlas a construir, para lo cual se requiere contar previamente con el diseño completo y la ingeniería al detalle concluida; trabajo este último que al menos requiere un año, sumados a los tres o cuatro años de la construcción y puesta en marcha, tenemos al menos cinco años en los que las refinerías bolivianas no estarán modernizadas, es decir, no podrán aprovechar mejor el crudo ni producir mayores cantidades de diesel oil y gasolina automotriz.

Valga consignar aquí que YPFB Refinación acaba de anunciar que ya ha contratado la construcción de los componentes para los nuevos hornos de destilación que permitirán ampliar la capacidad de las re-

finerías a 57.000 BPD, se espera que esas unidades de destilación estarán en funcionamiento a finales de 2013, esto implica que hasta 2014, si es que no ocurre algún contratiempo o extensión de plazo, no podrá procesarse volúmenes mayores a los actuales. Por otra parte, las estimaciones de la propia YPFB señalan que para 2015, debido a la exportación a la Argentina, la producción de líquidos será superior a los 60.000 BPD, por lo que es menester preguntarse: ¿dónde serán procesados los barriles que excedan la capacidad de refinación? ¿Se han realizado las estimaciones correctas y

## Lo grave aquí está en que los ritmos de los personeros de YPFB son muchísimos más lentos que los ritmos en que crecen las necesidades del país.

se están realizando los proyectos correspondientes con las mismas o estamos sentando las bases para una recurrente limitación de las capacidades de refinación?

Es más, todas las previsiones de aumento de los hidrocarburos líquidos en el país no provienen de los campos petroleros sino de los gasíferos, es decir, se aumentará la producción de condensado, por lo que urge también preguntarse: ¿cuándo podremos aprovechar mejor el crudo extra-liviano producido en el país, máxime si ni siquiera se ha procedido a contratar la ingeniería al detalle de las plantas que nos permitirían hacerlo?

Cuadro N° 2 Capacidad de refinación de hidrocarburos en Bolivia

CAPACIDAD INSTALADA, UTILIZADA Y DE PRODUCCIÓN						
Planta de Extracción de Licuables	Empresa	Tecnología	Capacidad Instalada MMpcd	Gas Natural Alimentado 2007 MMpcd	Capacidad Utilizada 2007	Capacidad Máxima de Producción GLP TMD
Río Grande absorción	YPFB Andina	Absorción	180	172	95,56%	267
Vuelta Grande	YPFB Chaco	Turbo Expansión	100	81	81,00%	181
Carrasco	YPFB Chaco	Turbo Expansión	70	61	87,14%	132
Kanata	YPFB Chaco	Turbo Expansión	50	45	90,00%	101
Paloma	Repsol	Turbo Expansión	40	39	97,50%	99
Colpa	Petrobras Energía	Refrigeración	50	40	80,00%	41
<b>TOTAL</b>			<b>490</b>	<b>438</b>	<b>89,39%</b>	<b>821</b>

Fuente: Estrategia Boliviana de Hidrocarburos, 2008

## Capacidad de extracción de licuables sobrepasada

El GN boliviano está considerado como “gas húmedo”<sup>4</sup>, debido a esta característica se extrae del mismo principalmente el propano y el butano, para así obtener Gas Licuado de Petróleo<sup>5</sup> (GLP), sin pasar por refinerías sino por medio de la separación de licuables en plantas de procesamiento de GN, que normalmente deberían estar instaladas en cada campo productor. A esta extracción es a la que en Bolivia se denomina “GLP de Plantas” para diferenciarla del “GLP de refinería”; esta extracción es sumamente importante para el país porque representa poco más de 70% de la producción nacional.

El primer aspecto del problema radica en que no todos los campos en Bolivia tie-

▷nen plantas con capacidad de extraer los componentes del GLP, de hecho, los campos más importantes del país, San Alberto, Sábalo y Margarita cuya producción conjunta representa más del 60% del volumen nacional, sólo cuentan con plantas desgasolinadoras y de adecuación de la producción. Por este motivo el GN de dichos campos es enviado al mercado de exportación con todos sus componentes licuables, sin que el país pueda aprovechar los mismos.

El segundo aspecto es que la capacidad de extracción está limitada porque el país cuenta tan sólo con cinco plantas que en conjunto tienen una capacidad instalada para procesar 490 millones de pies cúbicos día (MMPCD) de GN (Cuadro N° 2), siendo que la producción nacional de GN actualmente oscila entre los 1.200 y 1.300 MMPCD. Es decir, las actuales plantas existentes a lo sumo procesan el 30% de toda la producción nacional.

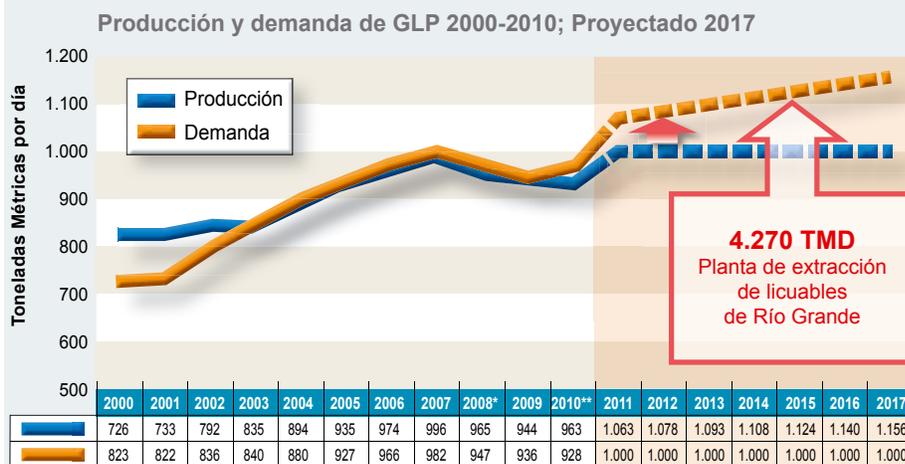
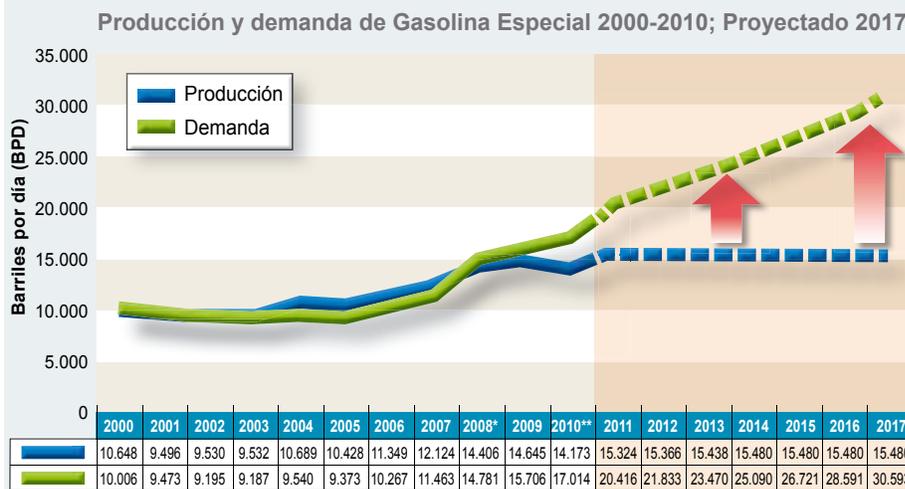
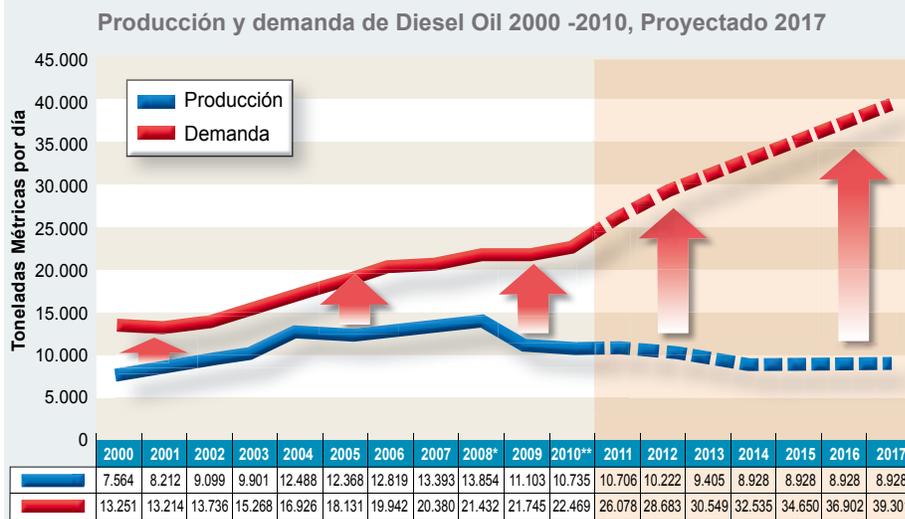
Ya el 2005 la producción había rebasado la barrera de los 500 MMPCD, pero desde esa fecha al presente no se ha vuelto a instalar ninguna planta más; tampoco el gobierno ha tenido la capacidad ni la voluntad política para obligar a los operadores de los megacampos a adecuar o reemplazar sus plantas de procesamiento por plantas con capacidad de extraer el propano y el butano tan necesarios para el país.

Para bien, luego de años de retrasos y nefastos escándalos de corrupción, en la segunda semana de enero se ha firmado el contrato para la construcción de la Planta de Extracción de Licuables de Río Grande, cuyo objetivo es justamente aprovechar toda la corriente del GN que es exportado al Brasil. Se tiene previsto que la puesta en marcha de esta planta sería a principios de 2013, es de esperar que no surja ningún inconveniente ni “sorpresa” desagradable que postergue el proyecto nuevamente.

### Escasez de combustibles

La más sensible manifestación de la crisis energética está en que los requerimientos de los principales combustibles utilizados en el país: diesel oil, gasolina automotriz y Gas Licuado de Petróleo (GLP), han superado la producción nacional de dichos combustibles; para peor, esa brecha abierta entre oferta y demanda tiende a ensancharse en el corto plazo. En el Gráfico N° 2 se contrasta la evolución de la producción y la demanda de estos tres combustibles y se comprueba que la brecha mayor

Gráfico N° 2 Escasez de combustible en Bolivia



Fuente: Elaboración propia con base en la información oficial de YPFB

\* Datos Preliminares  
 \*\* Corresponde al periodo Enero – Septiembre 2010  
 --- Proyecciones  
 ▲ Importaciones



Apertura de nuevo pozo en Río Grande - Tarija por YPFB Andina, donde también se construirá la planta de extracción de licuables.

Foto: tarjaindustrial.com

## Importación, subvención, presión presupuestaria

Otra expresión de la crisis energética son los crecientes costos de importación y subvención de combustibles, dichos montos no son para nada desdeñables, sobre todo si los comparamos con los ingresos que el país recibe por la actividad hidrocarbúfera. Por ejemplo, entre los años 2007 – 2009 se destinó a la importación un monto similar al que el país recibe por concepto de regalías; el año 2010 las importaciones ya son superiores a dichos ingresos (Ver Gráfico N° 3); es decir, todos los ingresos por Regalía Departamental (11%), Regalía Nacional Compensatoria (1%) y Participación del TGN (6%), actualmente no alcanzaría para soportar los costos de importación de combustibles.

Vale la pena también contrastar los montos de importación con los ingresos por el Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), para comprobar que cada año una proporción superior a la mitad de esos ingresos es destinada a la importación (Ver Gráfico N° 3). Si tomamos en cuenta que uno de los principales resultados en la lucha por nacionalizar los hidrocarbúferos ha sido obligar que las empresas acepten y paguen el IDH, podemos concluir que los resultados de esa lucha están permitiendo que el TGN soporte hasta ahora la presión presupuestaria que implica la importación de diesel oil y otros combustibles. De no haber habido este aumento en los ingresos estatales de seguro que el Presupuesto

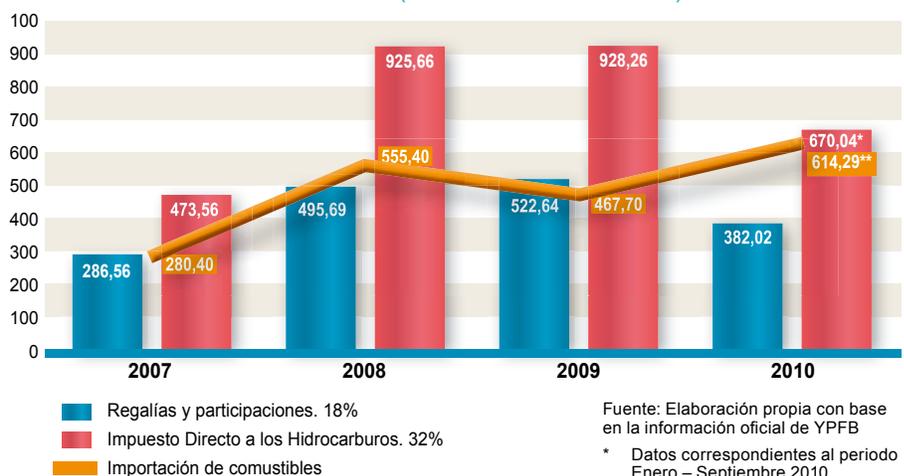
y de más antigua data es la correspondiente al diesel oil, en cambio las brechas correspondientes a gasolina automotriz y GLP provienen del periodo 2007 – 2008. La brecha referida es cada día más amplia porque la demanda de estos combustibles va en constante ascenso, en tanto, por las razones explicadas líneas arriba, hay un estancamiento de la producción de gasolina y un claro descenso de la producción de diesel oil y GLP entre los años 2007 – 2009.

Las proyecciones realizadas al año 2017 se han realizado, en el caso de la demanda, tomando en cuenta las tasas de crecimiento y la tendencia de aumento del consumo nacional; en el caso de la oferta se ha tomado en cuenta la incidencia del agotamiento del petróleo y las limitaciones existentes a la refinación de hidrocarburos. Todas las proyecciones son modestas, pues se ha tomado el límite inferior de aumento de la demanda y el límite superior de las proyecciones de producción. Valga aclarar que para el GLP se han realizado las proyecciones sin considerar la construcción y puesta en marcha de la Planta de Extracción de Licuables de Río Grande, esto con el fin de visualizar la dimensión del problema en caso de frustrarse o retrasarse la construcción de dicha planta.

Teniendo en cuenta la actual incapacidad del país para aumentar la producción de petróleo y aumentar la capacidad de refinación, la única manera de completar las brechas es recurriendo a la importación de combustibles. En correspondencia con

la diferencia entre producción y demanda nacional la importación más antigua y permanente es la que corresponde al diesel oil, en cambio las importaciones de gasolina automotriz y GLP son recientes y todavía circunstanciales, aunque las tendencias en estos casos se orientan también a volverse permanentes (Gráfico N° 2). La concreción de la Planta de Río Grande cerraría la brecha del GLP recién a partir del 2013, pero las brechas del diesel oil y la gasolina automotriz permanecerían y se ampliarían; ampliando también los montos de importación y de subvención.

Gráfico N° 3 Ingresos por regalías e IDH; egresos por importación de combustibles (En millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con base en la información oficial de YPFB  
 \* Datos correspondientes al periodo Enero – Septiembre 2010  
 \*\* Datos correspondientes al periodo Enero – Diciembre 2010

▷ General de la Nación ya habría quebrado hace mucho tiempo; máxime si tomamos en cuenta que un poco más de la mitad de los costos de importación no son recuperados debido a la subvención.

Pero no sólo eso, sino que el impacto económico que podría generarse con los ingresos por hidrocarburos es limitado, sino completamente anulado, por las exigencias y consecuencias de la importación de combustibles. Como las serpientes que se comen las colas, la actual importación incide en contra de los objetivos de la na-

## Teniendo en cuenta la actual incapacidad del país para aumentar la producción de petróleo y aumentar la capacidad de refinación, la única manera de completar las brechas es recurriendo a la importación de combustibles.

cionalización, a su vez la “nacionalización lighth” es incapaz de aumentar la producción de petróleo y combustibles que permitirían parar las importaciones.

De manera más específica lo evidente es que los costos de importación exigen cada día más las disponibilidades<sup>6</sup> y la liquidez del Tesoro General de la Nación (TGN); no sólo porque no se puede disponer libremente de los dineros destinados a la importación, ni tampoco porque una parte de ese dinero se pierda por la subvención, sino porque la estabilidad fiscal y el superávit que el gobierno anda anunciando “a los cuatro vientos” son una estabilidad y un superávit espurios, prácticamente ficticios. No cabe aquí extenderse sobre la frágil situación fiscal del país, existen muchos datos que dan cuenta de la misma, pero valga anotar que esa precaria estabilidad fiscal se ve seriamente amenazada ante la perspectiva de una mayor caída de la producción de combustibles y una ampliación de la demanda de los mismos.



## La Amenaza Latente

La crisis energética es el telón de fondo en el que el gobierno intenta imponer el gasolinazo y no es el mejor de los escenarios. A diferencia de los gasolinazos de antaño, que fueron aplicados en circunstancias en que no había grandes problemas en la producción, distribución y comercialización de los combustibles, el intento del actual gobierno se dio en un contexto en que la demanda de los principales combustibles utilizados en el país ha superado a la producción nacional de los mismos y cuando no existe la capacidad de acrecentar dicha producción.

Esta circunstancia es la que presiona y presionará cada día más las arcas fiscales, hasta que el gobierno no tenga más que imponer, “cueste lo que cueste”, la subida de precios. Por este motivo, el retroceso que ha efectuado Evo Morales es sólo circunstancial, no es definitivo. De ahí también su insistencia en subir los precios de los combustibles aunque sea gradualmente, y su iniciativa de convocar a un encuentro de organizaciones sociales con este fin.

Subir el precio de los combustibles, muy a pesar del gobierno, no resuelve la crisis energética, a lo sumo sólo baja la presión existente en el TGN transfiriendo dicho peso a las espaldas de la población, sobre

todo de la población más empobrecida. A esto es a lo que apunta el gobierno, en similar actitud que los gobiernos neoliberales, por eso las intenciones del gobierno son sólo una parte de la amenaza; la amenaza de fondo está en la crisis energética que de no resolverse volverá la escasez de combustibles y las subidas de precios en más recurrentes ■

- 1 Esta información se encuentra ampliada en la Revista Petropress N° 21
- 2 “La isomerización es un proceso que forma parte de la refinación donde los excedentes de las gasolinas livianas de bajo octanaje, de la destilación primaria se convierten en gasolinas de alto octanaje para uso automotriz y de aviación.” Estrategia Boliviana de Hidrocarburos, Pág. 257.
- 3 “El hidrocracking es el proceso que forma parte de la refinación donde las fracciones medianas y pesadas de la destilación primaria se convierten en hidrocarburos livianos.” Estrategia Boliviana de Hidrocarburos, Pág. 256.
- 4 El GN está conformado principalmente por metano, pero también por otros gases como el etano, propano, butano, etc.; si la proporción del metano varía entre el 75% y el 90% se denomina Gas Húmedo; si esa proporción es superior al 90% se denomina Gas Seco.
- 5 “Mezcla de hidrocarburos livianos, gaseosos, predominantemente propano y butano, obtenida en las Unidades de Procesamiento de Gas Natural o a través de proceso convencional en las refineras de petróleo. Conocido como ‘gas de cocina’ (gas doméstico) por emplearse principalmente en la cocción de alimentos. También se le utiliza en apiladoras, soldaduras, esterilización industrial, prueba en cocinas, sopletes y otras aplicaciones industriales. Se almacena en Estado líquido a través de la elevación de la presión o reducción de la temperatura”. www.petrobras.com
- 6 Estimaciones modestas indican que para el año 2010 el dinero destinado a la importación de combustibles representará al menos el 10% de los Ingresos Totales del Sector Público No Financiero (SPNF).

Esteeee... ya llegaron a recoger la producción, ¿qué les decimos?

