

PROYECTO DE COMUNICACIÓN

El Senado de la Nación,

Solicita al Poder Ejecutivo que, mediante la intervención de la Secretaría de Energía, dependiente del Ministerio de Economía, informe sobre las siguientes cuestiones relacionadas con el incremento en el precio de los combustibles líquidos:

- 1) ¿Cuál es la justificación técnica por la que se autorizó la sucesión continua y sistemática de incrementos que se vienen observando desde enero de 2020 cuando el valor del litro de nafta súper era de \$ 53,34 por litro hasta llegar al precio actual de \$71,90?
- 2) ¿Cuál es el impacto estimado de estos sucesivos aumentos sobre los indicadores de inflación?
- 3) ¿Por qué razón ante el reclamo de aumentos del sector no se empleó como recurso la reducción de los impuestos que constituyen uno de los componentes más que relevantes del costo de los combustibles sobre su precio final?

Pablo Daniel Blanco.

Acompañado por los Senadores:

Claudio Poggi; Pedro Brillard Pocard; Laura Rodríguez Machado; Mario Fiad; Alfredo De Angeli; Víctor Zimmermann; Silvia Elías de Pérez; Juan Carlos Marino; Silvia del Rosario Giacoppo y Stella Maris Olalla.

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

Durante la primera quincena del año, el Ministerio de Economía autorizó a YPF a aumentar dos veces los precios de sus combustibles. El primer incremento fue del 2,9% el pasado 5 de enero y el segundo fue del 3,5% (sobre el precio anterior) el viernes 15. El aumento anterior registrado había sido de un 4,5%, apenas un mes atrás, el 16 de diciembre del año pasado. Este aumento acumulado -de más del 11% en un mes- triplicó la inflación oficial correspondiente al mismo período siendo un duro golpe para los consumidores que ven dañado su poder adquisitivo.

Los combustibles son un factor determinante de la inflación puesto que generan aumentos de costos a la cadena de valor de prácticamente todos los productos que se venden en el mercado por vía del incremento de los costos de transporte para abastecimiento y distribución.

Los incrementos observados superan largamente los valores de inflación o de depreciación de la moneda respecto de las divisas extranjeras, en particular del dólar. De esta manera, se está incorporando un factor de incremento de costos cada vez más intolerable en términos de proyección inflacionaria.

Es conocido que el sector del petróleo y gas se encuentra en una grave crisis generada por la brusca y marcada disminución de la demanda a causa de la pandemia que no pudo ser acompañada por disminución en costos operativos o fijos. Asimismo, es sabido que todas las empresas del sector tienen dificultades de financiamiento interno y externo que requiere de incrementos en la facturación en el corto plazo y de reestructuración de deudas para sobrevivir. También es parte de la realidad del sector la existencia de brechas en el precio de la nafta en virtud de los costos de la logística en función de la distancia, brechas que se pretenden corregir desde una perspectiva política. Sin embargo, el país no ha salido de la crisis y los aumentos de combustible son un factor que impacta en cascada sobre las cadenas de valor y genera un efecto bola de nieve en la macroeconomía que debe ser tenido en cuenta.

En efecto, el impacto del costo de combustible en el transporte y en los bienes y servicios genera incrementos en la inflación que van más allá de todo el espectro de factores que la componen justo en un momento en el que la recuperación económica como "rebote post-pandemia" generará mayor demanda y, consecuentemente, presión sobre precios.

En tal sentido, el incremento de combustibles continuo que viene propiciando el gobierno satisface a un sector impactando a toda la sociedad de un modo impredecible en virtud de la volatilidad de los indicadores ante la frágil situación de la macroeconomía.

Las consecuencias pueden ser gravísimas si este efecto multiplicador se propaga en el momento menos adecuado. Diversos equipos económicos consultados coinciden en que existe una oportunidad de recuperación de la economía que se basa en el control de la inflación. Ese frágil equilibrio debe ser mantenido a toda costa y el incremento de los combustibles que está propiciando el gobierno es como echar nafta a un incendio.

Por otra parte, lo que es más grave, el costo de los combustibles en toda la cadena de valor tiene una carga impositiva que ronda el 41 % para las naftas y 37% para el gasoil. Una reducción de tales impuestos en los valores autorizados como aumento, generaría alivio en el sector, no afectaría a los consumidores y, fundamentalmente, no contribuiría al aumento explosivo de la inflación que se prevé a partir de marzo.

La posesión de una empresa petrolera estatal provee asimismo resortes que permiten disponer de una gama de opciones para amortiguar las demandas del sector y minimizar el impacto directo sobre los consumidores. En efecto, YPF es dueña del 60% del mercado minorista de combustibles, por lo cual podría servir de reguladora de precios (uno de los fines declarados del gobierno en la fracasada iniciativa de estatizar la cerealera Vicentín). Vemos, una vez más, el doble estándar caracteriza la acción del gobierno: en lugar de regular el mercado con la posición dominante que ocupa, YPF busca generar caja y recaudación para los fines que el gobierno disponga, aún en perjuicio de los más necesitados a quienes todas las alzas de costos terminan perjudicando.

Por otra parte, nadie puede olvidar la multimillonaria deuda de impuestos generada por Cristóbal López (8000 millones de pesos) cuya

percepción, en caso de ejecutarse con la diligencia debida tanto en lo administrativo como en lo judicial, permitiría la devolución de activos públicos hoy en manos privadas. Esta ejecución por su escala, permitiría al gobierno más margen de maniobra para reducir impuestos, sin embargo, eso no sucede y nada indica que mientras gobierne el kirchnerismo sucederá.

Toda acción sobre el precio del combustible afectan directamente a los consumidores directos, a los indirectos y, muy especialmente, a los más desposeídos. El costo del combustible es un componente mayoritario (35%) del costo de la logística omnipresente en todos los productos. Así un kg de asado de \$ 639 tiene \$ 223 de logística que incluye combustibles e impuestos. A eso hay que sumar los impuestos desagregados de industria y comercialización, a las ganancias (35%), IVA (21%), ingresos brutos, etc.-

Es por los motivos antecedentes que resulta vital que el gobierno brinde explicaciones toda vez que estos aumentos impulsan la inflación disminuyendo el poder adquisitivo del salario.

Por lo expuesto, solicito a mis pares su voto afirmativo para la aprobación de la presente iniciativa.

Pablo Daniel Blanco.

Acompañado por los Senadores:

Claudio Poggi; Pedro Brillard Pocard; Laura Rodríguez Machado; Mario Fiad; Alfredo De Angeli; Víctor Zimmermann; Silvia Elías de Pérez; Juan Carlos Marino; Silvia del Rosario Giacoppo y Stella Maris Olalla.