

DINERO

“Si sube, subsidia; si baja, baja”



ANDRÉS DAUHAJRE HIJO
Fundación Economía y Desarrollo, Inc.

No hay mejor receta para destruir la economía de un país que esa. Si sube el precio internacional de la gasolina, subsidia el precio interno; si baja el precio en el mercado mundial, baja el precio en las estaciones de combustibles del país. Todos los gobiernos que han jugado al populismo de precios de los combustibles han creado crisis macroeconómicas profundas que luego han tenido que enfrentar ellos mismos o sus sucesores en un próximo período.

Nunca olvidaré el caos macroeconómico que produjo la fijación del precio de la gasolina durante la administración del presidente Balaguer de 1986-1990. Mientras en septiembre de 1988, los hondureños pagaban RD\$13.14, los panameños RD\$12.57, los haitianos RD\$12.43, los salvadoreños RD\$11.87, los jamaicanos RD\$10.47 y los guatemaltecos RD\$7.43 por galón de gasolina, los dominicanos “nos la tábamos comiendo”, pues el doctor Balaguer, ungido por la Virgen de la Altagracia, nos la vendía a RD\$3.60. No se decía, sin embargo, que esa ganga implicaba un “diferencial” negativo o pérdida para la Refinería Dominicana de Petróleo que llegaría a RD\$240 millones en ese año, la cual terminaría cubriéndose con emisiones monetarias sin respaldo, los famosos “inorgánicos”, del Banco Central (BCRD). Las emisiones monetarias del BCRD fueron acelerándose y sus reservas internacionales brutas de divisas bajaron de US\$430 millones a final de 1986 a US\$165 millones en octubre de 1990. A pesar del bajísimo precio de la gasolina, la inflación en 1988 y 1989 fue de 56% y 35%, respectivamente.

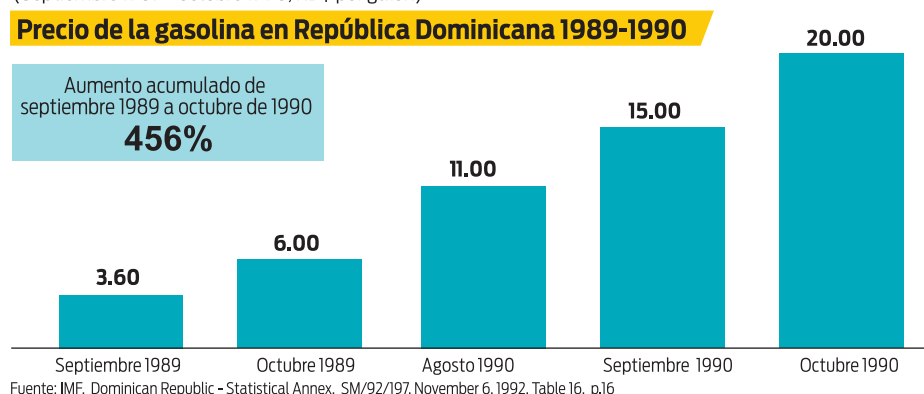
Al agotarse las reservas, no había con que importar los combustibles. Estos comenzaron a escasear y largas filas que duraban hasta tres días se formaban en las estaciones, en espera de la gasolina barata pero inexistente. La gente pidió que subieran el precio de “la maldita gasolina” si eso era lo que se necesitaba para que apareciera. Durante los años 1987-1990, la Fundación Economía y Desarrollo, a través de sus secciones Sábado Económico en el Listín Diario y “Mercado y Libertad” en Última Hora, recomendó en múltiples ocasiones eliminar el subsidio (diferencial negativo) y establecer un diferencial positivo o impuesto sobre el consumo de los combustibles. Balaguer escuchó el clamor de las masas como si fuese música para sus oídos. Elevó el precio de RD\$3.60 a RD\$6.00 por galón en octubre de 1989. En agosto de 1990, al iniciarse su quinto mandato, la

El modelo de Balaguer: largas filas en estaciones de gasolina en 1990; era barata pero no había



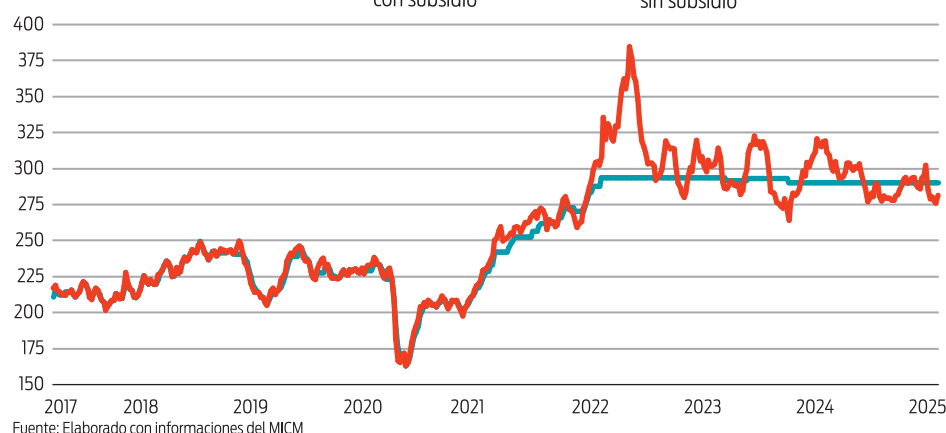
Ajustes de precios de la gasolina de Balaguer

(Septiembre 1989 - octubre 1990, RD\$ por galón)



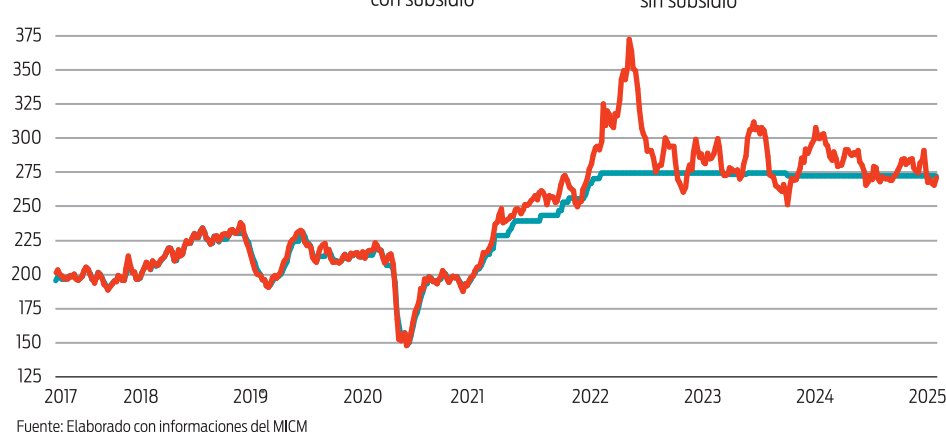
Precio de venta de la Gasolina Premium

(Semanal 2017-2025, en RD\$/galón) — Precio de venta al público con subsidio — Precio de venta al público sin subsidio



Precio de venta de la Gasolina Regular

(Semanal 2017-2025, en RD\$/galón) — Precio de venta al público con subsidio — Precio de venta al público sin subsidio



Infografía: José M. Medrano

subió a RD\$11.00; en septiembre a RD\$15.00 y finalmente, en octubre, a RD\$20.00 el galón. Y ahí entró la llamada de José Israel Cuello, mi compañero de Triálogo. “Andy, escóndete, Balaguer subió la gasolina como sugerías”. Entre septiembre de 1989 y octubre de 1990, el precio de la gasolina aumentó en 456%,

muy por encima del aumento de 60% que se había producido en el salario mínimo durante ese período. Así arrancó la “Gilded Age” de la economía dominicana. La inflación, que según el FMI fue de 100% en 1990, bajó dramáticamente a 4% en 1991. Una de las causas principales de las emisiones monetarias, el subsidio a

los combustibles, había desaparecido.

Cuando Leonel Fernández gana las elecciones en la segunda vuelta de 1996, a pesar de haber recibido una economía que crecía con estabilidad, enfrentaba el reto de desactivar la posibilidad de una crisis fiscal. En el segundo de tres discursos transmitidos por radio y televisión los días 18, 19 y 20 de diciembre de 1996 para explicar la necesidad de profundizar las reformas económicas de principios de 1990 y evitar la crisis fiscal que se avecinaba, el presidente Fernández explicó la necesidad de ajustar los precios de los combustibles para mantener el diferencial (impuesto) del petróleo como uno de los pilares de las cuentas fiscales y de esa manera poder garantizar el servicio de la deuda pública. El domingo 22 de diciembre de 1996, el precio de la gasolina fue ajustado en un 30% y el del gasoil en 24%. Los economistas de la Fundación habíamos trabajado en el proyecto de reforma fiscal y arancelaria y en el proyecto de resolución de Industria y Comercio que ajustaría los precios de los combustibles, a partir de las propuestas incluidas en el “Programa Macroeconómico de Mediano Plazo para la República Dominicana, 1996-2000”. Este ajuste de los precios de los combustibles contribuyó de manera determinante al fuerte crecimiento con estabilidad que exhibió la economía dominicana durante el primer gobierno del presidente Fernández (1996-2000).

Al final de su gobierno, sin embargo, los ingresos por el diferencial del petróleo se estaban contrayendo y se requería un nuevo ajuste de los precios de los combustibles. De RD\$6,250 millones recaudados en 1998 (2.6% del PIB), se proyectaba que los ingresos del diferencial caerían a RD\$2,400 millones en el 2000. Esa medida, sin embargo, fue dejada a la administración del presidente Hipólito Mejía que se iniciaría el 16 de agosto de 2000. Junto con el paquete de reforma tributaria que los economistas de la Fundación habíamos preparado para el gobierno del presidente Mejía (“La Situación Macroeconómica Actual: Medidas y Reformas Necesarias, agosto, 2000), habíamos recomendado el establecimiento de un impuesto selectivo al consumo de combustibles, denominado en pesos por galón, para sustituir el esquema del inestable diferencial del petróleo. Recomendamos un impuesto de RD\$17.00 y RD\$15.50 por galón para la gasolina Premium y regular, respectivamente, y RD\$8.00 y RD\$6.50 por galón para el gasoil Premium y regular, respectivamente, entre otros. La Ley 112-00 de Hidrocarburos del 29 de noviembre de 2000 aprobó el establecimiento de impuestos selectivos de RD\$18.00 y RD\$15.00 por galón para las dos gasolinas y de RD\$6.30 por galón para el gasoil.

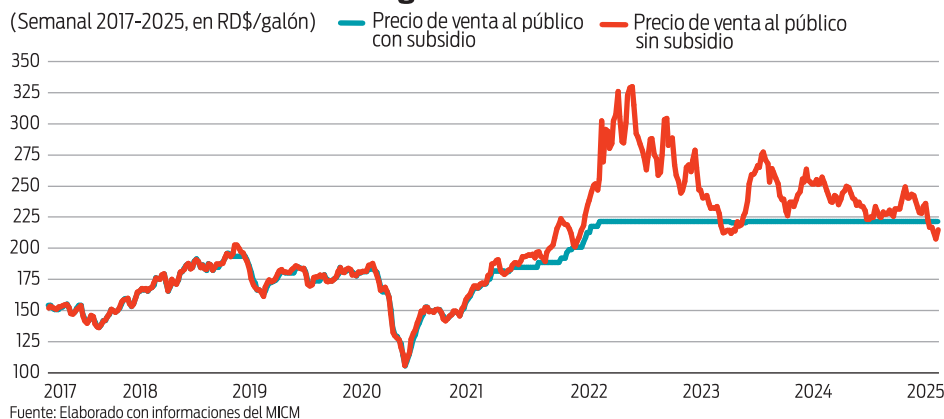
Con la Ley 112-00 de Hidrocarburos aprobada bajo el gobierno de Hipólito Mejía se puso punto final al populismo y a la politización en la determinación de los precios de los combustibles en el país. El 14 de octubre del 2011, el presidente Leonel Fernández emitió el decre-

to 625-11, el cual, en su artículo 5, autoriza al Ministerio de Industria y Comercio (MIC) a ajustar el precio de paridad de importación con el objeto de traspasar solo parcialmente los aumentos de los precios internacionales de los combustibles cuando las variaciones intersemanales de los precios oficiales de venta de los combustibles sean superior al 1%, dando lugar a una cuenta por pagar con los importadores de hidrocarburos. Dicho artículo establece que cuando las variaciones de los precios intersemanales de los precios de venta de los combustibles sean negativas en un 1% o más, el MIC podrá ajustar hacia arriba el precio de paridad de importación. Con los recursos generados en este caso, se irían desmontando las cuentas por pagar acumuladas en situaciones de alzas intersemanales superiores al 1%. Dicho decreto tenía como objetivo moderar las fluctuaciones de precios que enfrentan los consumidores.

Amparándose en este decreto, la administración del presidente Abinader tomó la decisión de moderar los ajustes de los precios de los combustibles a partir del 2021. Como el lector podrá observar en los gráficos que presentamos en este artículo, a partir de 2021 comienzan a producirse variaciones, principalmente hacia arriba, en los precios de venta al público que resultan de la suma, fundamentalmente, del precio de paridad de importación, los impuestos específicos y ad-valorem, y los márgenes por segmentos de la cadena de transporte, distribución y comercialización. Ante esa situación, el gobierno tomó la decisión de suavizar los aumentos y prácticamente congelar los precios durante los últimos tres años. Cada vez que en la gráfica se observa que la línea roja está por encima de la línea verde es un reflejo de que el precio de venta al público sin el subsidio transitorio que autoriza el decreto 625-11 es mayor al precio con el subsidio.

Tomemos el caso de la gasolina regular. Para la semana del 11 al 17 de junio de 2022, el precio al que habrían tenido que vender las estaciones de combustibles la gasolina regular habría sido de RD\$372.22 el galón. El gobierno, al otorgar un subsidio transitorio de RD\$97.72 por galón, autorizó a las estaciones de combustibles, a través del MICM, a venderla a RD\$274.50. Ese subsidio tuvo que ser pagado a las empresas importadoras de combustibles con recursos fiscales. Si nos movemos al gasoil regular encontramos que en la semana del 25 de junio al 1ro. de julio, el precio de venta del gasoil regular, en ausencia del subsidio transitorio del gobierno, habría sido de RD\$330.15 el galón, superior en RD\$108.55 al precio de venta con subsidio que el MICM fijó para la venta al público en las estaciones de combustibles (RD\$221.60). Analicemos ahora el caso del GLP. Para la semana de 12 al 18 de marzo de 2022, el precio de venta al público sin subsidio transitorio del galón de GLP habría sido de RD\$174.00 por galón. Sin embargo, gracias al subsidio de RD\$26.40 por galón otorgado por el gobierno, el precio de venta en las estaciones fue de RD\$147.60. Cuando se observa la gráfica del GLP, da la impresión de que el gobierno pensó que la caída que se verificó en el precio de venta al público sin subsidio por de-

Precio de venta del Gasoil Regular



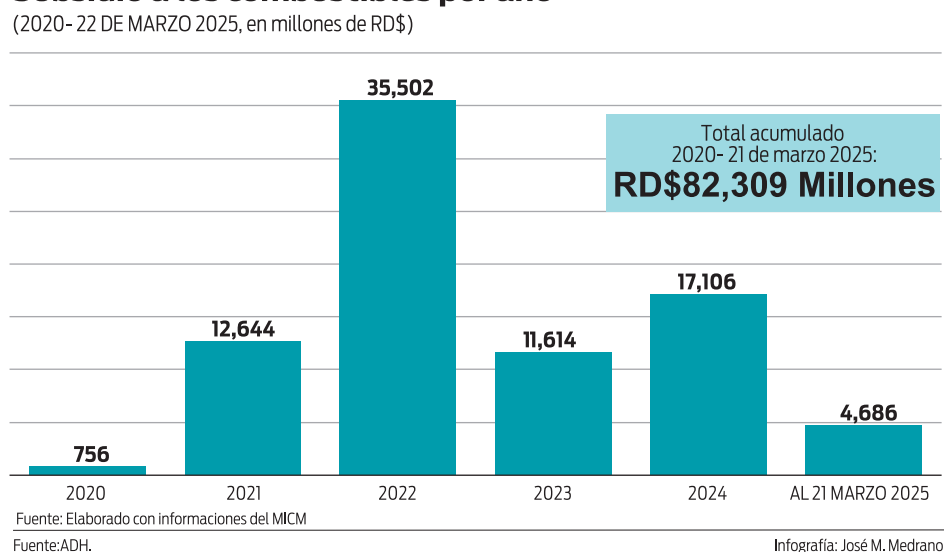
Precio de venta del Gasoil Optimo



Precio de venta del GLP



Subsidio a los combustibles por año



bajo del precio con subsidio entre finales de julio de 2022 y principios de abril de 2023 era permanente y no transitoria, lo que pudo a haberlo llevado a reducir gradualmente el precio de venta al público con subsidio hasta alcanzar una nueva meseta de RD\$132.60 por galón. Lamentablemente, los precios internacionales volvieron a subir, provocando un aumento significativo en el precio de venta al público sin subsidio, lo que obligó al gobierno a incurrir de nuevo, desde mediados de diciembre de 2023 hasta finales de mayo de 2025, en el otorga-

miento de un subsidio significativo.

Cuando se observa el gráfico de la gasolina regular, encontramos que durante 136 de las 176 semanas transcurridas entre el 1ro. de enero de 2022 y el 23 de mayo de 2025, el precio sin subsidio ha estado por encima del precio de venta al público con subsidio, indicando que las finanzas públicas han tenido que soportar una carga muy pesada por el otorgamiento de este subsidio transitorio. En el caso del gasoil regular y del GLP, esta situación se ha verificado en 162 y 107 semanas, respectivamente. Entre 2020

y el 21 de marzo de 2025, el costo acumulado del subsidio transitorio ha sido de RD\$82,309 millones. En el 2022, el año de mayor costo para el gobierno, representó un 0.57% del PIB. Dado que el número de semanas en que el precio de venta sin subsidio ha caído por debajo del precio con subsidio ha sido muy reducido, hasta ahora los recursos depositados por el MICM en el Fondo de Estabilización y Compensación de los Precios de los Combustibles (FECOPECO) que se establecen el Artículo 6 del Decreto No. 625-11, no sobrepasan los RD\$5,000 millones. En otras palabras, faltarían por recuperar más de RD\$75,000 millones.

Lo peor que podría hacer la administración del presidente Abinader es ceder ante las presiones desestabilizadoras que demandan una rebaja de los precios de los combustibles ante la reducción que se ha producido en las últimas semanas en los precios del petróleo, caída que ha sido estimulada por las expectativas de que la economía mundial podría entrar en recesión como consecuencia de la guerra comercial que se ha desatado luego del anuncio de aranceles recíprocos fijados por EE. UU. el pasado 2 de abril. Con tantas fuentes de incertidumbre en la economía mundial, resulta insensato tomar decisiones apresuradas que podrían descarrilar el curso de la fiscalidad responsable. Sería absurdo que teniendo más de RD\$75,000 millones en “cuentas por cobrar netas” a los consumidores de combustibles, lo que ha mermado la disponibilidad de recursos para ejecutar inversiones públicas prioritarias, el gobierno ceda ante estas presiones populistas y totalmente divorciadas del sentido común. Es tiempo de recuperar ingresos dejados de percibir, no de reducir precios.

El gobierno debe explicar a la población que durante el período en que los precios de los combustibles se han mantenido prácticamente congelados (2022-2025), el salario mínimo promedio ha aumentado casi un 43%. En consecuencia, si el gobierno no ha recuperado cerca de RD\$75,000 millones de los subsidios transitorios otorgados, tal y como establece el decreto No.625-11, pues no se han producido bajas sustanciales durante un período de tiempo lo suficientemente largo, lo sensato, responsable y razonable es que los precios de los combustibles no sean reducidos. El gobierno debe explicar lo que significa “si sube, subsidia; si baja, recupera”, que es la dinámica del esquema establecido en el decreto No. 625-11. Si el gobierno cede a las presiones, tendríamos que concluir que ese modelo, aunque bien intencionado y políticamente sensato, no constituye una regla creíble y que, en consecuencia, deberíamos regresar al sistema más transparente y agri dulce de todos los existentes: si los precios internacionales de los combustibles suben, aquí suben; si en el mercado mundial bajan, aquí bajan. De esa manera evitaríamos la aberración populista recogida en el título de este artículo: “si sube, subsidia; si baja, baja.” ●

Los artículos de Andrés Dauhajre hijo en [elCaribe](http://elCaribe.lafundacion.do) pueden leerse en www.lafundacion.do.