

DINERO

Notas al pie para diseñadores de políticas públicas



ANDRÉS DAUHAJRE HIJO
Fundación Economía y Desarrollo, Inc.

Estoy consciente que el 99% de la población está más interesado en “la formulita”, tema central del “paper” publicado por Ito Bisonó en “The Journal of Economic Populism in Campaign”, que en las notas al pie que el autor debió incluir en el mismo. Los que hemos tenido la oportunidad de leer una cantidad razonable de “papers” publicados en las principales revistas y journals de economía de Occidente, hemos sido entrenados en la lectura de las notas al pie que contienen. Dedicaremos esta entrega, a presentar algunas notas al pie que no deberían olvidar nuestros diseñadores de políticas públicas, en estos días en que las alzas globales de precios de los combustibles, los está llevando a tomar medidas que, desde nuestro punto de vista, deberían ser cuidadosamente ponderadas.

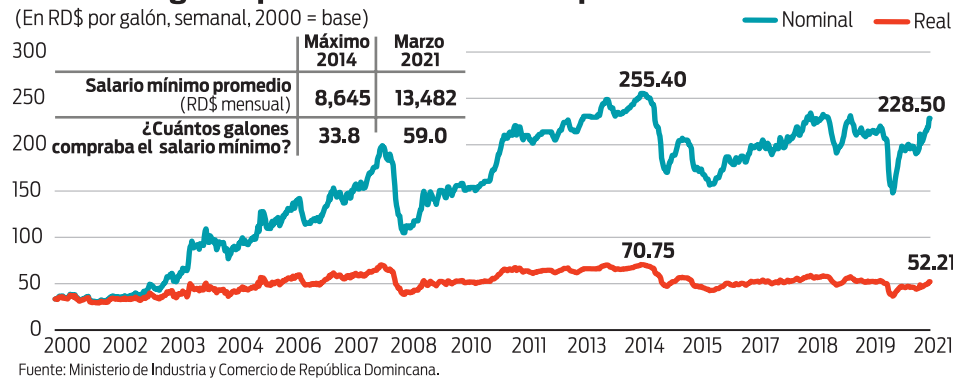
Nota 1. El precio actual del galón de gasolina regular (RD\$228.50), percibido como elevado por algunos analistas y adictos a las redes sociales, es RD\$27 más bajo que el precio vigente durante la semana del 21-27 de junio del 2014 (RD\$255.40). En términos reales, es decir, ajustado por el IPC, es 26% más bajo. Mientras el salario mínimo mensual promedio en junio del 2014 (RD\$8,645) alcanzaba para comprar 33.8 galones, actualmente, con el salario mínimo promedio (RD\$13,482) se pueden adquirir 59 galones, 75% más que en junio 21-27 del 2014. En otras palabras, prohibido alarmarse demasiado; el mundo no se está acabando.

Nota 2. La gasolina no es barata en República Dominicana, pero no dicen la verdad quienes la señalan como la más cara de la región. En Uruguay (RD\$288.57), Paraguay (RD\$269.47), Chile (RD\$235.81) y Costa Rica (RD\$230.27) es más cara. En Nicaragua (RD\$224.38) y Honduras (RD\$211.67), la diferencia no es significativa.

Nota 3. El aumento que ha registrado el precio del galón de gasolina regular desde la última semana de diciembre del 2020 al día de hoy en República Dominicana, 12.1%, ha sido uno de los más bajos de la región. En Perú ha subido un 39.5%, Panamá 27.0%, Guatemala 22.3%, El Salvador 20.7%, Brasil 17.7%, Nicaragua 16.3%, Costa Rica 15.6%, Honduras 15.4% y Argentina 13.2%. Aquí solo ha subido 12.1% debido a que el Gobierno ha decidido absorber una parte del aumento endeudándose a corto plazo con los importadores privados de combustibles y Refidomsa.

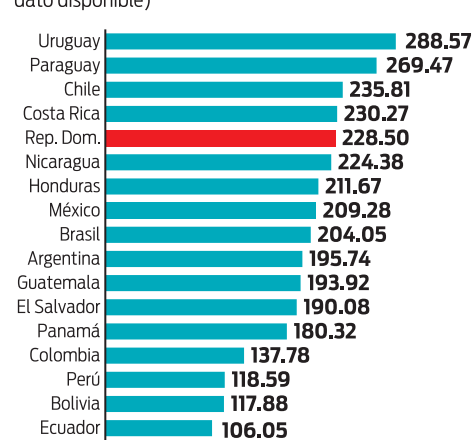
Nota 4. No es cierto que los aumentos de precios de los combustibles se traducen en aumentos ipso-facto y proporcionales en la tasa de inflación. El precio de la gasolina desde la última semana de diciembre del 2015 a la última semana de di-

Gasolina regular: precio final de venta al público



AL: precio de la gasolina regular

(En RD\$ por galón, al 12 de marzo de 2021 o último dato disponible)



Fuente: Instituciones de energía cada país.

AL: variación del precio de la gasolina regular

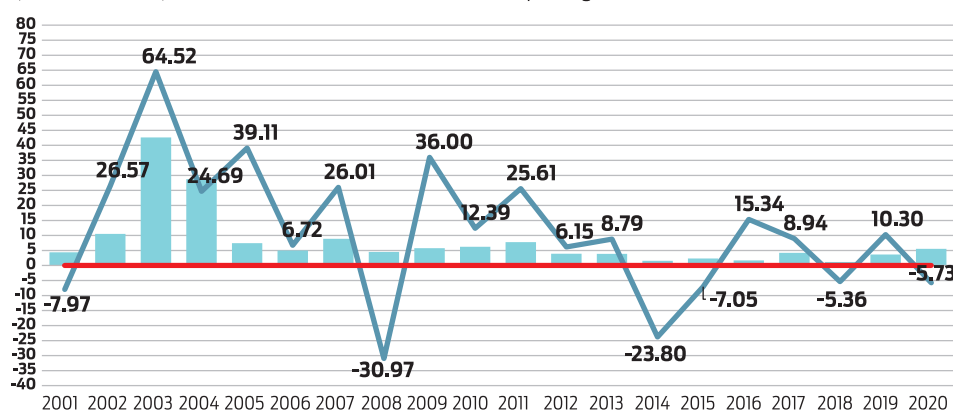
(En %, marzo 2021 vs. diciembre 2020, último dato disponible de cada mes)



Fuente: Instituciones de energía cada país.

Inflación Vs. variación en los precios de la gasolina regular

(En %, interanual) Inflación interanual Variación precio gasolina



Fuente: Banco Central y Ministerio de Industria y Comercio de República Dominicana

Impuestos sobre hidrocarburos e intereses sobre la deuda del sector público no financiero

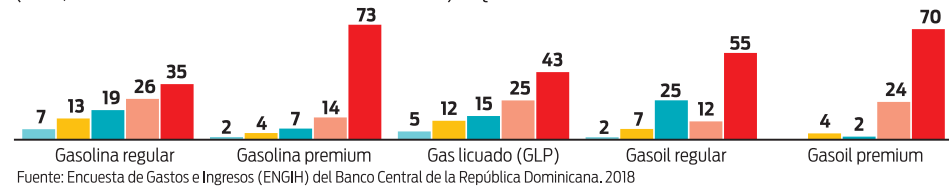
(En % del PIB) Recaudación impuestos combustibles Intereses deuda pública SPNF



Fuente: Ministerio de Hacienda de la República Dominicana

RD: consumo de combustibles por quintil de ingreso

(2018, en % del consumo total de cada combustible) Quintil: 1 2 3 4 5



Fuente: Encuesta de Gastos e Ingresos (ENGIH) del Banco Central de la República Dominicana, 2018

Infografía: José M. Medrano

ciembre del 2016 subió en 15.3%. La inflación en el 2016 alcanzó 1.7%, por debajo del 2.3% que registró en el 2015. El año pasado, el precio de la gasolina regular cayó en 5.7%; la inflación, en cambio, subió a 5.6%, por encima del 3.7% que registró en el 2019. Hay otros factores que inciden en la inflación; el precio de los combustibles es apenas uno de ellos.

Nota 5. Los analistas y adictos a las redes sociales deben revisar la historia de las políticas económicas del país de 1966 en

adelante. De esa manera podrán comprender mejor el porqué, en la estructura de precios de los combustibles, han sido o son variables importantes, el diferencial del petróleo, el impuesto selectivo específico (Ley 112-00), el impuesto ad-valorem (Ley 495-06) y la Contribución del GLP (a partir del 2018). Nuestros impuestos sobre los combustibles fueron establecidos no para compensar por la externalidad negativa sobre el medio ambiente generada por su consumo. En este país donde la evasión

del impuesto sobre la renta y del Itbis son de las más altas del mundo, era necesario contar con una fuente de ingresos segura, estable e importante que permitiese cubrir los requerimientos del gobierno para honrar el servicio de la deuda pública, especialmente, el pago de los intereses de la deuda del sector público no financiero. Entre el 2005 y el 2012, salvo dos años, las recaudaciones de gravámenes sobre los combustibles reportaron ingresos adecuados para cubrir el pago de los intereses de la deuda del SPNF. A partir del 2013, la situación comienza a complicarse, hasta el punto que en el 2019-2020 los ingresos por impuestos sobre combustibles (incluyendo la Contribución del GLP) apenas alcanzaron para cubrir entre el 47% y 37% de los pagos por intereses de la deuda, una deficiencia más grave que la que sufrimos en los años 2003-2004.

Nota 6. El Gobierno actual, imitando la práctica del anterior, se ha endeudado con los importadores de combustibles para no trasladar al consumidor la totalidad del aumento de los precios internacionales. Al asumir el pasado 16 de agosto del 2020, el Gobierno ha indicado que heredó una deuda por este concepto de RD\$2,469 millones con los importadores. Hasta la semana pasada, la deuda había aumentado a RD\$3,739 millones, superando posiblemente los RD\$4,000 millones cuando incluyamos el efecto del congelamiento de esta semana. Los principales fans del congelamiento son los 2.1 millones de dominicanos pertenecientes al 20% más rico de la población. El 73% de toda la gasolina Premium vendida, 70% del gasoil Premium, el 55% del gasoil regular, el 43% del GLP y el 35% de la gasolina regular es consumido por el quintil (20%) poblacional de más altos ingresos del país, lo que refleja que los impuestos sobre los combustibles en el país, constituyen una de las figuras impositivas más progresivas de nuestro sistema tributario. El Gobierno se ha endeudado para que el 20% más rico, que puede y debe pagar los precios domésticos que impliquen los precios internacionales, impuestos incluidos, sean los principales beneficiarios del gasto tributario provocado por el congelamiento. El Gobierno debería ponderar, si lo entiende conveniente, el traspaso de la totalidad de los aumentos de precios internacionales que se produzcan, y la canalización de una parte de las recaudaciones adicionales que percibiría, para transferir, a través de mecanismos ya existentes, recursos monetarios (bono combustible) al 20% o 40% de los hogares de menores ingresos que los compensen parcialmente por el aumento en el gasto que incurrirían al enfrentar mayores precios de los combustibles. Esa combinación de impuesto generalizado con subsidio focalizado sería compatible con una política presupuestaria redistributiva. Las calificadoras de riesgo valorarían mejor esta medida vis-a-vis la práctica actual del congelamiento. Esta última podría llevar a las firmas calificadoras a incurrir en el error de pensar que el gobierno, con su accionar, no parecería tener el nivel de voluntad política requerido para acometer una reforma fiscal en la magnitud que demanda el tránsito hacia la sostenibilidad de nuestras finanzas públicas. ●