



Septiembre 2008

AMBIENTE, ENERGÍA Y ECONOMÍA

Enrique Rafael González Porras

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

González Porras, E.R.: *Ambiente, energía y economía*, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, septiembre 2008. www.eumed.net/rev/cccs/02/ergp.htm

El jueves de 11 de septiembre de 2008 se celebró un interesante foro en el Colegio de Ingenieros titulado Ambiente, Energía y Economía. Si bien el tema es en extremo complejo, implicando un gran número de aristas interrelacionadas, nos atrevemos a aceptar la invitación de los organizadores a realizar propuestas puntuales adicionales, no incluidas en las presentaciones allí realizadas.

El problema de congestión de la infraestructura en Venezuela –enormes externalidades negativas y altos precios generalizados del transporte-, en un país fundamentalmente urbano, y el impacto del transporte terrestre -público y privado- sobre el nivel de contaminación son elementos suficientes como para pensar en la necesidad de imprimirle racionalidad a la política de precios de la gasolina en Venezuela, así como al uso de la oferta de infraestructura en Venezuela.

Aunado a lo anterior, existe un elemento económico fundamental, que a todas luces hace irracional que en un país como Venezuela se siga manteniendo una fuerte política de subsidio sobre la gasolina: el alto costo de oportunidad implícito. Aunado al descalce existente entre el precio actual del combustible en Venezuela y su costo de oportunidad, podría considerarse la alternativa de un impuesto Pigouviano que tienda a corregir la

externalidad negativa de la congestión producto de conductas *free-riding* (no asumir individualmente el costo social generalizado de la ralentización del flujo vehicular).

La complementariedad de un vehículo de combustión con su combustible es un hecho notorio. Así las cosas, las personas cuando compran y utilizan un vehículo, no lo hacen de forma aislada a la compra del combustible.

En la medida en que el Ejecutivo Nacional mantenga el subsidio sobre la gasolina, estará subsidiando de igual forma el consumo y venta de vehículos, ya que la expectativa total de costo del mismo (precio del vehículo más el valor del combustible consumido) será menor. Luego, el poder de negociación entre compradores y vendedores de vehículos, con la intención de apropiarse de la renta generada entre el descalce de la disponibilidad de pago y el precio actual, constituye un tema adicional.

En este caso, los bienes cuando son complementarios o cuando se consumen simultánea y/o verticalmente (bienes intermedios) conforman lo que se denomina en teoría de la organización industrial un sistema. Sólo el uso conjunto garantiza el disfrute del sistema o del bien, en este caso, el vehículo como medio de transporte. Lo anterior significa que la complementariedad aun cuando no de proporciones fijas, sí obedece a una naturaleza técnica indivisible (en el consumo).

Una vez que la demanda de vehículos ponderará -entre otras variables no despreciables- el precio del vehículo más el precio de la gasolina -especialmente si esta no se encontrara subsidiada-, un bajo precio de la gasolina, permitiría que se incremente el valor y/o el precio del otro bien complementario que conforma el sistema, el vehículo. Lo anterior implica, que mientras exista una disposición a pagar o un valor del combustible para los consumidores, superior al precio efectivamente pagado por el combustible, el otro componente del sistema -el vehículo- podría ser ofertado a precios incluso superiores a los límites de las disponibilidades de pago exclusivas para este bien (siempre y cuando los precios a pagar por el sistema o conjunto de bienes complementarios no supere a la sumatoria de las disponibilidades de pago por producto separado). El lector debe visualizar a un consumidor que pondera el consumo futuro del combustible en valor presente. Esto opera de esta forma debido a que los bienes o productos en cuestión son bienes complementarios. De hecho, las compañías automotrices podrían estar apropiándose, parcialmente, de los subsidios a la gasolina, al incrementar los precios de los vehículos ante, no solo el incremento de la demanda del sistema como un conjunto de bienes complementarios, sino adicionalmente el Gap entre disponibilidades de pago por el combustible y los precios efectivos del mismo. La magnitud de la apropiación de rentas o subsidios, dependerá de la elasticidad de la demanda de vehículos a reducciones en los precios del combustible y a la elasticidad de la oferta de vehículos. Así como un impuesto afecta parcialmente, más que proporcionalmente a la función de oferta o de demanda que refleje mayor inelasticidad, una política de subsidio operará de la misma forma pero positivamente.

Como el subsidio a la gasolina expandiría la demanda de combustible y la demanda de los vehículos, un sobreprecio en los vehículos podría fungir como un *royalty* para extraer la renta del consumidor que recibiría por el subsidio. En el “mejor” de los casos, este subsidio a la gasolina resulta tremendamente regresivo, como se comentará *infra*. Sin embargo, en el caso que la industria automotriz pueda identificar línea de vehículos consumidores de combustible o de lujo, y el resto de vehículos de mejor prestación en

lo que a consumo de combustible se refiere, podría discriminar la imposición de *royalties* sobre los precios (se produciría una especie de discriminación de precios y de mercado por medio de un esquema parecido a las tarifas en dos partes, salvo que en este caso la industria automotriz calcularía exclusivamente el *royalty* sobre el precio del vehículo). Al final del día, este sistema de subsidio regresivo, generaría mayores rentas por *royalties*, así como mayores subsidios retenidos por los compradores de vehículos de alta gama (continuaría siendo regresivo e ineficiente).

El análisis anterior no resulta baladí, si consideramos que la infraestructura vial se encuentra congestionada, es decir, que su utilización sobrepasa su capacidad sin congestión. Si el Estado venezolano diseña un plan de liberalización del precio de la gasolina, podría incrementar sus ingresos producto de la venta del combustible como para poder encarar el problema de diseñar políticas públicas de transporte público como alternativa eficiente a aquellos ciudadanos con bajas disponibilidades de pago por el combustible.

Adicionalmente, una vez que los servicios de transporte público terrestre urbano en manos privadas podrían exacerbar externalidades negativas producto de problemas de descoordinación (*Miscoordination*), se justifica un monopolio municipal o local que corrija los problemas de riesgo moral y de incentivos individuales de los choferes-propietarios.

Los ingresos adicionales por venta del combustible no solo permitirán subsidiar y financiar un transporte terrestre público digno y eficiente, sino que igualmente corregirían las distorsiones de una política de subsidios tremendamente regresiva que financia principalmente a los estratos socioeconómicos más altos, patrimonialmente más robustos como para adquirir vehículos. Igualmente, podría esperarse que el precio de los vehículos se ajuste ligeramente a la baja ante una reducción en la demanda de vehículos. Obviamente este constituye un análisis de equilibrio parcial, pero ante los elevados niveles de subsidios es de esperar que el impacto de una corrección de políticas hacia el sector combustible, implique un incremento del bienestar social (no solo vía corrección del costo de oportunidad en actividades alternativas como seguridad, educación y salud, sino igualmente por reducción del impacto negativo de la congestión y la contaminación).

Finalmente, aun cuando constituye materia para un nuevo artículo, debe comentarse que los problemas de aprobación social de políticas de este tipo, podrían ser subsanadas haciendo a la mayoría de votantes y ciudadanos *residual claimants* (beneficiarios directos o quienes se apropien de la renta generada) de los ingresos provenientes del ajuste de los precios de la gasolina. Lo anterior, acabaría de una vez por todas con el *cliché* en Venezuela que el tema de ajustes en los precios del combustible es incendiario.

Economista

Master en Competencia y Regulación de Mercado con especialización en economía de la energía y el transporte por la Universidad Pompeu Fabra y la Universidad Autónoma de Barcelona.

Master en Economía Industrial y Especialización en Economía del Sector Energía Especialización en Economía del Sector Transporte por la Universidad Carlos III de Madrid.

enriquerp@hotmail.com