

Perú anuncia medidas ante alza de precio de combustibles: ¿Cómo funcionarán?

■ Se añadirán nuevos combustibles en el fondo de estabilización que el Estado usa ante la volatilidad en los precios. Esto opinan los expertos sobre las medidas



Perú anuncia nuevas medidas para mitigar alza de precio de combustibles: ¿Cuáles son?

Por [Paola Villar S.](#)

26 de marzo, 2022 | 08:51 am

Tiempo de lectura: 8 minutos

Lima — Mientras se mantiene la guerra en Ucrania y las sanciones contra Rusia por la invasión que va dejando miles de soldados y civiles muertos, el nerviosismo a nivel global se mantiene latente en distintos ámbitos. **Ello ha llevado al precio del petróleo a dispararse desde hace un mes, y actualmente se encuentra por encima de US\$100 por barril;** lo cual ha generado un incremento en el costo de los combustibles a nivel global que viene afectando a diversas economías e individuos.

Ante este contexto externo algunos gobiernos han actuado para mitigar el incremento de precios en sus respectivos países. Esta vez, el Perú anunció nuevas medidas que van en esa misma línea. **El ministro de Economía, Óscar Graham, indicó que se añadirá nuevos combustibles al Fondo de Estabilización de Precios del Combustible (FEPC),** un mecanismo que se utiliza para evitar que la volatilidad de los precios internacionales del petróleo se traslade a los precios a los consumidores peruanos.

En concreto, al FEPC se añadirán las gasolinas de 84 y de 90 octanos, así como el gasohol de 84 octanos; y al mismo tiempo se agregará el gas licuado de petróleo a granel, que sobre todo es utilizado por taxistas.

Del mismo modo Graham anunció que se congelará la actualización de la banda de precios del diésel vehicular que ya se encuentra en el FEPC meses atrás, y que beneficiaría a empresas y gremios de transporte en el país (quienes más usan este combustible). **Dicha actualización de precios se tendría que dar este jueves 31 de marzo, pero con la medida del Gobierno peruano recién se actualizaría hacia abril para que el precio del diésel del segmento vehicular sea estable.**

VER + [Las mociones de vacancia en Perú en el tiempo: una herramienta cada vez más usada](#)

Durante la conferencia de prensa del Consejo de Ministros el último miércoles 23 de marzo el titular del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) precisó que **las modificaciones en el FEPC que incorporan a nuevos combustibles regirán por tres meses; es decir, hasta junio.** Luego de ello señaló que se evaluará su continuidad, lo que seguramente dependerá de cómo se encuentre la volatilidad en los precios del petróleo para entonces.

Construyendo un futuro mejor

20 Latin America
22 Virtual Forum

4, 5 y 6 de abril
Participa online

De otro lado, **Graham también comentó que se incrementará el monto del vale que actualmente se entrega para la compra de un balón de gas a ciertas poblaciones vulnerables por 20 soles a 25 soles,** con el objetivo de seguir beneficiando a dichas 800 mil familias de bajos ingresos a nivel nacional.

Cabe recordar que las medidas todavía no han sido aprobadas vía decreto y no se conocen los detalles completos de lo anunciado. Diego Rosales, socio de Macroconsult, precisa que se tendría hasta el martes 29 de marzo para publicar las modificaciones, toda vez que la banda de precios del diésel debe actualizarse el jueves 31 de marzo.

Pero la incógnita de los expertos recae en si la medida sería efectiva o no para trasladar el descuento de precios hacia los usuarios, así como los problemas estructurales que no permiten focalizar estas ayudas de mejor manera para beneficiar a quienes más lo necesitan.

¿QUÉ DEFICIENCIAS PODRÍA TENER EL FEPC ACTUALMENTE?

Entre los aspectos principales que Rosales apunta sobre cómo funciona el fondo de estabilización en Perú actualmente, **está el hecho de cómo el beneficio económico se podría trasladar a los usuarios finales que consumen distintos combustibles en el país.**

“El FEPC es incapaz de garantizar que se mantendrá el descuento de precio hacia el usuario final, ya que estabiliza el precio de primera venta mas no el de venta final. Que se traslade plenamente el descuento hacia el usuario final podría no pasar”, resalta el especialista.

Rosales recuerda que hacia el segundo semestre del 2021 **hubo un repentino congelamiento en la banda de precios del diésel que fue trasladado parcialmente hacia los usuarios finales**, pues fue sorpresivo y el mercado no confió plenamente en su eficacia. Esto debido a un retraso que se continuaría dando en el pago de la diferencia que los importadores o productores pagan por los combustibles antes de comercializarlos, y que no deben ser trasladados en la cadena.

*“No es que el FEPC otorgue inmediatamente la compensación al productor. **Es un crédito; y se está tardando el reconocimiento de las compensaciones a productores e importadores, lo que genera cierta desconfianza.** Si la cadena no confía (en la medida), no se va a garantizar el traslado pleno del factor”,* detalla.

Asimismo, Rosales precisa que en las últimas dos semanas -desde la quincena de marzo- se han acumulado 200 millones de soles en acreencias a productores e importadores solo por el diésel vehicular, y debido al alza de precios que se ha presentado.

*“Si el precio de paridad de importación del combustible sube, el fondo lo mantiene estable. Entonces, **ese incremento del producto no se traslada al mercado y el FEPC se lo tiene que compensar al productor o importador. Esta empresa recibe esa transferencia cuando el MEF lo ordena, y ahorita el fondo no tiene caja con qué pagar hasta que tenga autorización del MEF**”,* indica Rosales.

En suma, aunque Rosales considera que el FEPC sí ha funcionado en ciertas ocasiones, también advierte que la gran incógnita en la actualidad es si realmente el FEPC sería un buen mecanismo para garantizar la reducción de precios hacia el usuario final en cada oportunidad.

“El único capaz de garantizarlo es la cadena de valor: si toda esa cadena confía en el FEPC y en que van a reconocerles las compensaciones a tiempo y al 100%, tendrán confianza de trasladar al 100% el factor de compensación. Esa es una gran duda que encierra el fondo”, remarca.



El dólar y las divisas de América Latina están en

LÍNEA DE CAMBIO
EL DÓLAR HOY

FOCALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS Y REFORMAS NECESARIAS A LARGO PLAZO

Para Víctor Fuentes, economista jefe del Instituto Peruano de Economía (IPE) el FEPC termina trasladándose a quienes menos necesitan y por ello puede resultar regresivo. A su vez, Fuentes recuerda que cuando se incluyó al GLP envasado en el fondo el año pasado, a propósito del incremento del precio del gas para los hogares, **el costo del balón de gas bajó por dos a tres semanas y luego volvió a subir.**

*“No hay que perder de vista que si tuviésemos un sistema de transferencias mucho mejor y se identificará quiénes son los más vulnerables, **si el sistema de focalización de hogares fuera de primera clase, no se necesitaría el FEPC.** Se puede atender a los de primera necesidad de frente”,* considera.

A partir de ciertos cálculos **Rosales determinó que el 2021 la inclusión del GLP en el fondo costó 300 millones de soles.** Para el especialista, eso pudo haber servido para más que duplicar el padrón de beneficiarios que actualmente utiliza vales para subvencionar el precio de los balones de gas de uso doméstico, y que estaría alcanzando a un sexto de los hogares que consumen GLP en Perú actualmente.

*“Se hubiera podido cubrir a dos millones de hogares (si se ampliara el padrón). Se consideró necesario evaluar cómo subsidiar el GLP envasado en un estudio, pero este nunca se llegó a hacer o compartir. Es una deuda pendiente que tiene el Minem (Ministerio de Energía y Minas) porque **se discuten cientos de millones de soles que se siguen colocando en estos mecanismos y que ninguno sabe si están llegando al usuario final o a los que lo requieren**”,* alerta el experto de Macroconsult.

A su vez, Rosales anota que los cinco soles adicionales que se incrementarán al vale de descuento del gas (que pasaría de 20 a 25 soles según anunció el titular del MEF) **equivalen al precio que aumentaría en una semana con la actualización de la banda de precios de este insumo.** Considerando este punto Rosales piensa que se podría analizar, en lugar de subir el valor de dicho subsidio, ampliar el padrón de beneficiarios para alcanzar a más hogares que puedan estar siendo excluidos por falta de una medición más adecuada.

Por otro lado, con las medidas planteadas por el Gobierno Fuentes opina que se está intentando paliar el impacto del incremento internacional de precios escondiendo algunos problemas más estructurales que deberían ser también priorizados. “*En el contexto actual, en realidad son fondos públicos que están transfiriéndose a esas empresas: refinería, Petroperú, Repsol, y si hay un costo importante detrás que no se ve*”, argumenta.

Para Fuentes, se debería pensar más en reformas estructurales como cambiar la matriz energética y avanzar en la masificación del gas a nivel nacional. “*Probablemente las tecnologías de energía solar y eólica nos tomarán un poco más de tiempo pero por lo menos empezar con la masificación de gas debería ser prioridad. **Y más importante que eso aún debería ser una reforma en serio del transporte***”, acota.

¿POR QUÉ NO REDUCIR EL ISC A COMBUSTIBLES?

Algunos especialistas apuntan a que la reducción del impuesto selectivo al consumo (ISC) podría implicar que más adelante sea difícil subirla sin generar un clima de conflicto o malestar entre los usuarios de diversos combustibles. **Según Fuentes, desde un punto de vista en el que el ISC es más complejo de modificar de forma temporal resulta más sencillo mover el FEPC** si se considera que el costo termina siendo el mismo. “*Probablemente los mecanismos sean otros pero en el fondo el Tesoro Público es el que sigue pagando*”, añade. Rosales, en tanto, considera a título personal que **solo el FEPC permite discriminar como lo hace el Minem y el MEF para colocar a ciertos combustibles y dejar a otros de lado**. “*El ISC se sustenta en la nocividad ambiental y requiere mucho más tecnicismo y estudio. Con esos mecanismos tributarios que seguro tendrían un impacto más directo, no se podría justificar una discriminación como ahora se está haciendo*”, indica.

VER + [Criptomonedas, bajo la lupa del FMI: así avanzaría Argentina en su regulación](#)

Es importante considerar que quienes consumen gasolina de 90 octanos y de 84 octanos, conocidas como gasolinas regulares, son usuarios que tienen un vehículo lineal o un auto antiguo, y que se encuentran usualmente en un segmento poco favorecido económicamente. En esa línea no se incluyen gasolinas premium en el subsidio, que sirven para vehículos modernos y personas con ingresos altos. “*Ahí hay que notar a qué consumidor se quiere beneficiar*”, dice Rosales.

Para Rosales el impacto fiscal con la reducción de ISC sería inmediata pero no considera que esta sea la razón detrás de no hacer alguna modificación por este lado, porque en los últimos meses se ha recaudado mucho dinero por el precio del gas natural y por las exportaciones mineras ante el alza de precios de ciertas materias primas.