



Algunas consideraciones

# El impacto de la suspensión de los *swaps* de diésel en Venezuela

Antero J. Alvarado\*

Venezuela vive una tragedia humanitaria, política y económica sin precedentes, y el principal responsable ha sido el socialismo del siglo XXI. Por su parte, la crisis energética también tiene sus propias aristas: el mal manejo de la política energética, la aplicación de un modelo estatista y retrasado, entre otros factores que se esbozan a continuación, explican el origen de nuestras principales carencias en tanto a servicios básicos se refiere: electricidad, gas doméstico, combustible y otros.

Ante la inefable realidad que vive Venezuela, observamos que Pdvsa se encontraba importando todos los combustibles para cubrir parcial o totalmente la demanda interna. La empresa estatal venezolana acusaba, para enero de 2020, una posición muy vulnerable ya que dependía de Rosneft Trading y otras empresas internacionales para importar gasolina, diésel y diluyentes.

Al imponerse sanciones a la gasolina y luego cuando se sanciona a Rosneft Trading, se detiene toda importación de gasolina a Pdvsa. Esta se ve en la obligación de encender algunos procesos de su antiguo y poco mantenido parque refinador para producir gasolina. Hoy en día, esta se produce localmente de manera intermitente al igual que el diésel. La producción local de estos combustibles no cubre toda la demanda interna del país de febrero 2020. Antes de la pandemia era de unos 130 mbd; por lo que Pdvsa debe

recurrir a importaciones para cubrir el déficit en medio de un escenario de sanciones internacionales. Aquí empiezan los problemas.

### CRONOLOGÍA DE LAS SANCIONES IMPUESTAS

Existe una coalición internacional que apoya una transición en Venezuela y parte del mecanismo de presión para obtener una negociación ha sido a través de sanciones. Vale mencionar que hasta la fecha son varios los países que han impuesto esta penalización: EE.UU., Panamá, Unión Europea, Canadá, México y Suiza.

A la fecha hay 116 personas sancionadas por algunos de estos países. Solo cuatro han logrado que se le levanten las sanciones; entre ellos están Christopher Figuera exdirector del Sebin y Luisa Ortega, ex fiscal general.

Las primeras sanciones datan de 2008, impuestas por el Departamento del Tesoro de EE.UU., a tres personas ligadas al gobierno de Hugo Chávez por sus nexos con las FARC. Las sanciones no son algo nuevo.

Luego, en 2014, se aprueba la ley *Venezuela Defense of Human Rights and Civil Society Act of 2014* que permite sancionar individuos responsables de violar derechos humanos. Esto ocurre durante la Administración Obama.

Durante 2015, las sanciones han sido principalmente a militares y miembros de fuerzas policiales que estuvieron involucrados en temas de derechos humanos. Para el 2017, las sanciones van más enfocadas a políticos ligados al Gobierno por su participación en la Asamblea Nacional Constituyente, así como miembros del Consejo Nacional Electoral (CNE).

En 2018, Donald Trump, a través de una Orden Ejecutiva, prohíbe a ciudadanos americanos utilizar la “criptomoneda” Petro. En ese mismo año se agregan más sancionados a lista, entre ellos toda la familia Cabello.

Para 2019, se sancionan civiles relacionados con *Globovisión*, al expresidente del Banco Industrial de Venezuela, y personas muy cercanas al fallecido Hugo Chávez.

Vale destacar que en enero de 2019 surge el interinato de Juan Guaidó y con él varios cambios en las directivas Citgo y Pdvsa *ad hoc*. En abril de 2019, se sancionaron buques que llevaban petróleo a Cuba.

Para resumir, listamos las principales órdenes ejecutivas emanadas hasta la fecha:

- EO 13808: prohibición a Venezuela para acceder a financiamiento.
- EO 13850: bloqueo de activos a personajes involucrados en negocios de petróleo y oro de Venezuela.
- EO 13827: prohibición de uso de la criptomoneda petro o cualquier moneda digital.

- EO 13835: prohibición de compra de deuda de Venezuela.

Sin embargo, existen prohibiciones no escritas, sanciones que no tienen Orden Ejecutiva y sirven más para disuadir a las empresas de no hacer negocios o trueques con Pdvsa. Aquí entran las prohibiciones a los combustibles líquidos, gasolina y ahora el diésel.

### EL USO DEL DIÉSEL EN VENEZUELA

Los sectores que consumen diésel en Venezuela son:

**Eléctrico** (plantas termoeléctricas):

- El diésel puede ser respaldo o combustible principal de plantas eléctricas.
- Mayor utilización en plantas ubicadas en Los Andes (sin acceso a gas).
- La caída en el consumo corresponde a daño en la infraestructura de generación térmica (falta de repuestos y mantenimiento).

**Industrial:**

- Generación distribuida en la mediana y pequeña industria (mini plantas eléctricas).
- El diésel puede ser usado para generadores alternos de electricidad, así como para procesos productivos como hornos industriales.
- En el sector agrícola es usado en tractores y motobombas para riego de sembradíos.

**Transporte** (parque automotor de carga y transporte público):

- 60 % del sector está representado por vehículos de carga pesada (mercancías y alimentos), mientras que el correspondiente a transporte regional y urbano (inter e intra-urbano) corresponde al 40 %.
- Este sector tuvo una caída importante debido a la falta de repuestos y mantenimiento en las unidades de transporte.
- La mayoría de los productos agrícolas y pecuarios producidos en Los Andes, Llanos, Zulia y otras regiones son transportados utilizando vehículos a diésel. Igualmente, los contenedores con carga de los puertos hacia las ciudades usan diésel.

Como se refleja en la descripción anterior, el diésel en Venezuela tiene tres sectores de consumo diferenciados, y que tienen en los últimos dos años un comportamiento de poca variación, incluso durante la pandemia.

Con respecto a la oferta, el país cuenta con dos fuentes únicas de suministros, el diésel nacional, que se produce en el Centro de Refinación Paraguaná (CRP) (es un diésel fuera de especificaciones, con alto contenido de azufre) y el diésel importado, mediante los mecanismos de intercambio de crudo con empresas como Repsol, Eni, Reliace (*swap* crudo por diésel). Este último es un producto con alta calidad y el ideal para el consumo de las plantas eléctricas del país.

Cabe destacar que la producción nacional es insuficiente para cubrir la demanda actual. Además, aceleraría los problemas de infraestructura mecánica de las centrales termoeléctricas que funcionan actualmente con diésel, y de aquellas que lo tienen como respaldo. Es importante mencionar que de este producto existen exportaciones a Cuba, sin embargo, son insignificantes en comparación a otros rubros. En los últimos meses las exportaciones de diésel representan menos del 5 % de las exportaciones totales.

#### ALGUNAS PROYECCIONES

El consumo de diésel en todos los sectores de Venezuela tiene un comportamiento muy estable, bajo las condiciones actuales. Partiendo de este principio, y totalizando los excedentes mensuales, producto de las cuantiosas importaciones en el período junio-octubre 2020, adicional a una producción estable de diésel nacional, se establece con base en estas premisas un primer escenario donde nuestras estimaciones nos indican que la crisis del combustible referido se apreciaría en el mes de abril de 2021 (recordemos, bajo las mismas condiciones actuales de consumo y producción nacional; es decir, no se modifica ningún patrón).

Ahora bien, en un escenario de mayor consumo, donde consideramos una pequeña reactivación del sector transporte (apertura de terminales y rutas interestatales e interurbanas) por las medidas de flexibilización; y si debido a la inviabilidad de cancelar la deuda por el gas de la licencia Cardón IV se limitan las entregas de este combustible a Termozulia, y esta planta empieza a tomar diésel como recurso energético, esto implicaría la llegada de la crisis en el mes de marzo de 2021.

Si adicional a lo antes expuesto, sumamos la fragilidad del sistema de suministro y transporte de gas desde el oriente del país hacia el occidente (a través de la planta compresora Morón), y bajo la premisa de que las entregas de Cardón IV se restringen solo al uso del CRP (mantener la actividad para producir volúmenes pequeños de gasolina y diésel nacional), esto implicaría una suspensión total del gas hacia las plantas eléctricas del Zulia, por lo que su operación se haría bajo la modalidad de consumo total de diésel. Asimismo, otras plantas eléctricas de occidente podrían trabajar solo con diésel debido a mejoras o inversiones privadas, con lo que el consumo de diésel aumentaría. Bajo estas condiciones, entonces, la crisis nos estaría alcanzado en el mes de febrero de 2021.

#### ¿QUÉ FUERON LOS SWAPS DE DIÉSEL?

Cada una de las diferentes sanciones han logrado presionar de una u otra manera la

Administración de Maduro. Sin embargo, las consecuencias han tenido efectos colaterales sobre la población venezolana, tal es el caso de las restricciones del acceso al combustible como la gasolina y el diésel.

Durante 2018 y 2019, el gobierno de Maduro contaba con alianzas a través de grandes actores, obteniendo flujo de caja para Pdvsa y libre importación del combustible, sin embargo, a partir de febrero de 2020 (con la salida de Rosneft Trading) la situación cambió, y se comenzaron a evidenciar diferentes mecanismos de trueques a cambio de crudo, con la finalidad de poder mantener activas las exportaciones y, de esta manera, continuar con la producción de crudo en las principales áreas.

El *swap* de diésel consistió en que estos actores tenían diésel y este era pagado con crudo de Pdvsa. En este mecanismo no hubo transacciones de dinero, lo que no generó flujo de caja a Pdvsa. Tampoco se tiene evidencia de que ese diésel fuese exportado a Cuba. Vale destacar que Cuba siempre ha sido consumidor de fuel oil y crudo, pero no de diésel. Sin embargo, a lo largo de 2020 hubo exportaciones puntuales de diésel a Cuba, pero se cree que fue del producto hecho por Pdvsa con alto contenido de azufre. En consecuencia, es un falso argumento decir que ese diésel importado terminó en Cuba.

Los *swaps* de diésel fueron los únicos mecanismos que sobrevivieron a la lluvia de sanciones impuestas durante el primer y segundo trimestre de 2020. Este mecanismo se consolidó a partir del segundo semestre, lo cual alivió los inventarios de Pdvsa y esta logró establecer un nuevo *plateau* de producción entre los 430 mbd. De esta manera, Pdvsa ha logrado mantener su ritmo, a pesar de las distintas implicaciones que han tenido las sanciones.

Pudiéramos pensar que este mecanismo de *swap* era un obstáculo para que la política de “máxima presión” impuesta por la administración Trump lograra su objetivo: llevar la producción de Pdvsa a cero. Creemos que esa fue la verdadera razón de seguir adelante con esta medida.

#### IMPLICACIONES E IMPACTO EN PDVSA

Las sanciones en Pdvsa, al no poder contar con un mercado activo de exportaciones, afectan directamente la producción de crudo, es decir, altos inventarios implican cierre de pozos. Estos cierres traen como consecuencia el corte del suministro de gas asociado y luego gas metano a la red nacional, así como el corte del suministro de los líquidos de gas natural en oriente que alimenta la planta de fraccionamiento de Jose, donde sale el gas propano, es decir, la bombona. Como se aprecia, una medida completamente descabellada.



IVÁN REYES/EFFECTO COCUYO



IVÁN REYES/EFFECTO COCUYO

impuestas por EE.UU. son perjudiciales al país; 67 % de los encuestados cree que las sanciones internacionales son inútiles para generar un cambio de Gobierno; y, entre otros, el 50 % del estrato opositor está en contra de las sanciones.

Con estos resultados vemos que esta medida es sumamente impopular y choca con el discurso de un sector opositor sobre la necesidad de mantener las sanciones para obtener un cambio. Es una desconexión entre las necesidades de la población con el discurso político. Sobre todo, en lo referente a la sanción al diésel.

### IMPLICACIONES E IMPACTO EN LA VIDA DIARIA DE LA POBLACIÓN VENEZOLANA

Sin la llegada de nuevos cargamentos y si no hay una revisión de la restricción al trueque del diésel, está en riesgo la generación eléctrica en Venezuela, en particular en el occidente del país, y con especial énfasis en los estados andinos.

La generación de Guri no puede cubrir toda la demanda por problemas de transmisión y distintos *cuellos de botella*. Es por ello que el occidente debe mantener su generación térmica, alterna a lo que Guri suministra.

Por su parte, está en riesgo el transporte de carga pesada y alimentos. Básicamente gandolas y camiones pequeños. Esto tendría un impacto en el transporte de alimentos de los campos a las ciudades. Ya el sector transporte de pasajeros ha sido afectado por la pandemia. Pero pronto abrirán los terminales terrestres y su demanda de diésel tenderá a subir.

Existen otros sectores que sufrirán la escasez del diésel, tal como el sector agrícola y aquellos generadores eléctricos que hoy en día son muy comunes en clínicas y hospitales como *back up* (respaldo) cuando hay cortes eléctricos o apagones.

Esta situación de las sanciones al diésel está aún por definirse. Se viene una nueva administración en la Casa Blanca y posiblemente un reacomodo del tablero político en Venezuela. Actores políticos y organizaciones no gubernamentales nacionales apuestan por el retorno de la sensatez en quienes toman decisiones hacia la crisis venezolana. La suspensión del suministro del diésel solo agravará la crisis humanitaria que vive el país, sin lograr los objetivos originarios de estas sanciones.

El impacto en los inventarios de crudo: el país cuenta con más de 38 mmbbls de almacenamiento de crudo los cuales, en los últimos meses, han estado al tope; además existen inventarios fuera de especificaciones.

El impacto en la producción: en los últimos meses se ha tenido que realizar cierre de pozos, y disminuir la tasa de aporte de crudo de algunas áreas. Es importante resaltar que estas actividades de cierre temporal pueden perjudicar el comportamiento de producción, afectando directamente las propiedades del yacimiento; en el caso de occidente, se debe tomar en cuenta que son campos maduros, y sus operaciones deben ser más estrictas, para evitar efectos secundarios.

Aparte de las operaciones técnicas que debe manejar Pdvsa, también se encuentran implicaciones financieras debido a las diferentes estrategias de exportación que han logrado mantener, que consisten en el trueque, y son pocos los cargamentos que han logrado aportar al flujo de caja actual.

Aún no queda claro cómo Pdvsa enfrentará esta nueva crisis del diésel.

### CONSIDERACIONES DE OPINIÓN PÚBLICA

En un estudio de opinión hecho por Datanálisis, en octubre de 2020, se verifican unos resultados muy interesantes que comparto con ustedes. Por ejemplo, un 47 % de los encuestados cree que las sanciones petroleras, económicas y financieras

\*Magíster en Economía (IFP). Actualmente es socio director de Gas Energy Latin America | @anterocss