

Diésel: La tormenta perfecta en la economía boliviana

La Paz, 24 de agosto de 2026 – En medio de la perenne crisis de abastecimiento de diésel que atraviesa el país, existen dos causas estructurales que es imperativo tener presentes para comprender la magnitud del problema:

1. **La matriz de consumo:** El consumo de diésel en Bolivia se reparte principalmente entre tres sectores: el transporte (más del 80%), la agroindustria (~15%) y la minería (~5%). Esto evidencia que el sector dominante en la demanda es el transporte de pasajeros y carga.

2. **La nula producción nacional de diésel:** Bolivia es tradicionalmente un país gasífero y no petrolero, y la Ley 3058 ha desincentivado fuertemente la exploración y explotación de hidrocarburos líquidos mediante la aplicación de impuestos (IDH) excesivos, fijos y ciegos.

En consecuencia, Bolivia, a pesar de ser un exportador histórico de gas, se ve obligada a importar volúmenes cercanos al 95% de diésel para abastecer el mercado interno. En principio, esto no representa un drama en la economía global: muchos países importan los combustibles que no producen, como Chile y Uruguay en la región, o casi la totalidad de las naciones europeas.

Sin embargo, esta situación resulta altamente gravosa y dolorosa para la economía de los Estados cuando el país carece de divisas suficientes para garantizar el suministro continuo y, para empeorar el panorama, mantiene artificialmente bajo el precio al consumidor.

Exactamente esto es lo que sucede hoy en Bolivia: el Estado no cuenta con divisas suficientes —gasta más en importar combustibles de lo que percibe exportando gas al Brasil— y sostiene una subvención al precio del diésel que actúa como un incentivo perverso para el contrabando del carburante hacia los países limítrofes, donde el precio llega a duplicarse. Si a esto añadimos el incremento sostenido del precio internacional del barril de petróleo debido a los conflictos en el Medio Oriente, nos encontramos ante las condiciones ideales para una tormenta perfecta.

A la luz de este diagnóstico, resulta evidente que el Decreto Supremo 5676 —que establece (gracias a una “aclaración” del ministerio del ramo) dos mercados diferenciados para el diésel, uno para los “grandes consumidores” y otro para el transporte en general— no logra evitar en lo absoluto dicha tormenta. Por un lado, no frena la hemorragia de divisas, ya que mantiene la subvención para el grueso de los consumidores (el transporte) y, por el otro, continúa alentando la fuga del carburante mediante el contrabando. De hecho, la protesta de los sectores afectados por el DS 5676 se debe, más que por el incremento del precio, a la discriminación de que se sienten objeto por el decreto de marras.

Ante este panorama, solo hay dos caminos:

- **El camino al colapso:** Seguir aplicando transfusiones a un paciente que sufre hemorragias constantes, incrementando el endeudamiento público día a día.
- **El camino al quirófano:** Sincerar de una vez por todas los precios de los combustibles y mitigar los impactos sociales mediante subsidios inteligentes y focalizados.

Mirando hacia el futuro, es imperativo remover las causas de esta crisis impulsando nuevas inversiones en exploración y explotación, liberalizando la comercialización de carburantes importados y disminuyendo la dependencia del diésel en todos los nichos donde sea técnica y económicamente viable. Un claro ejemplo es la minería, que podría reemplazar perfectamente el diésel que consume mediante el uso de electricidad, ampliando las líneas de transmisión hacia los ingenios y los centros mineros alejados.

Saludos y salud,

Francesco