

RESUMEN EJECUTIVO

PROPUESTA DE REFORMA ESTRUCTURAL DEL ABASTECIMIENTO, IMPORTACION,
REFINACION Y COMERCIALIZACION DE COMBUSTIBLES EN BOLIVIA

1. OBJETIVO ESTRATEGICO

Plantear una reforma integral que garantice el abastecimiento de gasolina y diesel, reduzca el costo fiscal y la demanda de divisas, aproveche la infraestructura existente, disminuya la importacion de combustibles terminados y elimine progresivamente las distorsiones que incentivan el contrabando, la reventa y la corrupcion.

La propuesta combina cuatro decisiones: importar crudo competitivo, refinar mas en Bolivia, utilizar ductos e instalaciones existentes y avanzar hacia un precio nacional unico y transparente, con compensaciones directas a los sectores que realmente requieran proteccion.

2. DIAGNOSTICO

Bolivia enfrenta menor disponibilidad de hidrocarburos liquidos nacionales y una creciente dependencia de gasolina y diesel importados. Al mismo tiempo, mantiene una infraestructura de refinacion, transporte y almacenamiento construida durante decadas que hoy no se utiliza plenamente. Los precios fuertemente diferenciados crean una renta economica que favorece el desvio de combustibles hacia mercados de mayor precio.

3. CAPACIDAD DE REFINACION DISPONIBLE

Table with 2 columns: Refineria, Capacidad aproximada. Rows include Gualberto Villarroel - Cochabamba, Guillermo Elder Bell - Santa Cruz, Oro Negro - Santa Cruz, and a TOTAL row.

Como referencia, el procesamiento promedio de 2024 estuvo alrededor de 30.800 BPD, lo que evidencia una capacidad ociosa importante. Segun disponibilidad de crudo y condiciones operativas, el margen potencial de capacidad no utilizada puede situarse aproximadamente entre 36.000 y 44.000 BPD. Estas cifras deben ser verificadas mediante una auditoria tecnica actualizada antes de adoptar decisiones de inversion.

4. CAMBIO DE MODELO: CRUDO EN LUGAR DE PRODUCTO TERMINADO

Modelo actual: importar gasolina y diesel terminados, transportarlos, almacenarlos, subvencionarlos y distribuirlos.

Modelo propuesto: importar progresivamente petroleo crudo, transportarlo por infraestructura existente, procesarlo en refinarias bolivianas y producir localmente gasolina, diesel, GLP y otros derivados.

La comparacion debe realizarse sobre el costo total puesto en mercado: precio del crudo, flete, seguros, transporte interno, rendimiento de refinacion, costos operativos, almacenamiento, distribucion e impuestos, frente al costo integral de importar combustibles terminados.

5. ABASTECIMIENTO REGIONAL Y PAPEL DE TARIJA

Debe evaluarse prioritariamente el suministro de crudos livianos de Argentina, incluidos crudos de la cuenca neuquina/Vaca Muerta, sujeto a pruebas de compatibilidad con las refinarias bolivianas. Tarija puede convertirse en la puerta energetica del sur mediante el corredor Yacuiba - Villa Montes - Camiri - Santa Cruz y su vinculacion con el sistema nacional.

Se propone una auditoria inmediata de OCY-1, OCY-2, OCSZ-2, estaciones de bombeo, terminales, tanques, estado mecanico, capacidad efectiva, reversibilidad y cuellos de botella. Estudios previos muestran capacidades fisicas relevantes en determinados tramos, pero cualquier cifra operativa debe validarse tecnicamente.

6. SWAP ENERGETICO

Negociar con Argentina y, cuando resulte conveniente, Brasil alternativas de gas boliviano por petroleo crudo o gas por una combinacion de crudo y productos. El objetivo es aprovechar infraestructura existente, reducir requerimientos inmediatos de divisas y asegurar abastecimiento bajo formulas internacionales transparentes y auditables.

7. PRECIO UNICO Y ELIMINACION DE DISTORSIONES

Se propone estudiar una convergencia gradual hacia un precio nacional unico. Como escenario inicial de evaluacion se plantea aproximadamente Bs 12 por litro para gasolina y diesel. No debe considerarse un precio definitivo hasta completar el estudio de costos y efectos sociales, fiscales, productivos e inflacionarios.

La logica es reducir la brecha que hace rentable el contrabando y la reventa. La proteccion social debe trasladarse progresivamente de la subvencion indiscriminada al producto hacia compensaciones focalizadas al transporte publico, pequenos productores y hogares vulnerables.

