Ambito del Campo

La producción agropecuaria se encuentra asfixiada por la fuerte suba del combustible en los últimos años

Impuestos al gasoil perjudican al campo

La incorporación de tecnología, las alianzas estratégicas y el valor agregado son algunas de las alternativas para salir de la crisis que atraviesa actualmente la empresa agropecuaria. Bajo el lema de «Hacia una nueva empresa rural», la consultora Difusión Ganadera organizó una jornada en la que se analizaron diferentes casos de asociativismo y los costos que debe enfrentar el sector. El encuentro, auspiciado por Ambito Financiero, contó con la presencia de especialistas en gestión agropecuaria, productores y directivos de diferentes firmas.

Escriben
Gustavo R. Solari y
Jorge Tisocco (*)

En 1935 la Argentina grava por primera vez los combustibles, siguiendo la experiencia vivida en otros países, que aplicaban estos tributos con el fin de financiar la construcción de caminos.

En nuestro país se comenzó afectando los fondos provenientes de este nuevo impuesto sobre los combustibles a financiar las obras de infraestructura, pero luego con el correr del tiempo se fue desvirtuando, para transformarse en un recurso coparticipable y finalmente destinado a financiar el sistema jubilatorio.

El costo de producción del gasoil es levemente inferior al costo de producción de la nafta, pero históricamente existió una brecha entre el precio de venta de las naftas y el gasoil, como consecuencia directa de una política impositiva que abarató artificialmente este último insumo para fomentar la competitividad del sector productivo. En el caso argentino, con un territorio extenso, **el costo del transporte tiene una enorme importancia en el desarrollo del país.**

Cuando los EE.UU. subsidiaba el precio del petróleo, los países europeos se quejaban argumentando que el subsidio distorsionaba los mercados, creando ventajas competitivas artificiales. Se ejerció mucha presión para que los EE.UU. igualara el precio de venta interna de combustibles al precio internacional y desapareciera el subsidio. Pero el subsidio es razonable para países con la geografía de los EE.UU., Canadá, Brasil o la Argentina.



Nuestro país se caracteriza por hacer un uso intensivo de sus recursos naturales, que tienen gran volumen y peso. En estas circunstancias, **el costo del transporte es un factor fundamental de competitividad.**

A partir de la Ley de Convertibilidad se comienza a recorrer un camino alentador para el sector productivo -en especial para el campo y el transporte- ya que la política se orientó al aumento de la competitividad de la economía. A fines de 1992, se eliminó el Impuesto al Gasoil que rondaba los 6 centavos por litro.

En 1996, tras el llamado efecto tequila, la Argentina inició un importante retroceso en el camino de depuración del sistema impositivo, que había llevado a la eliminación de los impuestos distorsivos.

En octubre de 1996 se cae de lleno sobre el campo, al restablecerse el impuesto al gasoil, esta vez con un impuesto federal de 12 centavos por litro.

Recientemente el gobierno ha dado un nuevo paso atrás al disponer un aumento de 25% en este impuesto, creando al mismo tiempo una tasa de 5 centavos por litro con destino a la financiación de un fondo vial, con directa incidencia sobre el precio del gasoil y los costos de producción. Esta y otras medidas de neto corte recaudatorio han dotado nuevamente el **sistema impositivo argentino de una alta dosis de rusticidad y de un sesgo antiproductivo.**

Se privilegia un fin recaudatorio por encima de una política productiva. El impuesto al combustible pasa a tener una participación más que importante en total de la recaudación para situarse en 7,3% en el período 1999, lo que representa 1,26% del PBI.

A partir del cuarto trimestre de 1996 pasa casi a duplicarse la recaudación de dicho impuesto. Si el transporte y el agro tuvieran un gasoil a un valor similar al de los EE.UU., **nuestro país ahorraría más de u$S 2.000 millones anuales,** casi el doble de la

• Subsidios

Si comparamos internacionalmente el precio del gasoil, nos encontramos con algunas particularidades. Los países donde el gasoil tiene un precio superior al nuestro, como el caso de Francia, Alemania e Italia, entre otros, son los que aplican más subsidios a sus productos agrícolas, restableciendo de este modo la competitividad de este sector.

Francia devuelve el impuesto al gasoil que pagan las empresas de transporte y agrícolas. Los países en donde el gasoil tiene precio menor al nuestro tienen una política no distorsiva de imposición a los combustibles.

En la actualidad, tanto los transportistas, como los productores agropecuarios se encuentran asfixiados por la fuerte suba que ha tenido el gasoil en los últimos años, que ha aumentado más de 100% respecto de agosto de 1995. Las recientes reformas al sistema impositivo tienden a agravar la situación del campo. Se ha creado un sistema en donde todos los impuestos aumentan bajo el argumento de que luego se deducen de alguna forma. El Impuesto sobre la Renta Presunta, sobre los intereses pagados, el nuevo «Impuesto al Cheque», el gravamen al gasoil y las contribuciones patronales aumentadas, generan una enorme masa de recursos que el productor resta a su actividad. Después de cuatro años de recesión no hay forma de deducir semejante cantidad de impuestos.

En la última década el mundo ha mostrado que las reducciones impositivas son una extraordinaria herramienta para alentar el crecimiento económico, el empleo y la producción. Muchos son los países que han superado momentos de recesión mediante reducciones de impuestos inteligentemente planeadas.

(*) Consultores fiscales.

