

Irán y desabastecimiento, radiografía de la crisis de la gasolina en Venezuela

MARCO TERUGGI :: 23/05/2020

La arquitectura de asfixia del régimen de EEUU trabaja sobre el bloqueo de PDVSA como principal fuente de ingresos y la imposibilidad de aprovisionarse de gasolina

Cinco barcos petroleros iraníes están camino a Venezuela para ayudar ante el desabastecimiento de gasolina que vive el país sudamericano. EEUU afirmó evaluar medidas para detenerlos, Irán advirtió que respondería ante cualquier acción. Pero ¿a qué se debe la crisis de gasolina en el país?

La gasolinera frente a mi casa quedó vacía a los pocos días de comenzar la cuarentena. Se fueron los encargados, pusieron una sogá para impedir el acceso: cerrada. Comenzaron las conversaciones entre la gente para saber dónde se podía cargar, se armó una cartografía de las gasolineras activas en lo que, se pensaba, sería momentáneo.

Luego, como ante todo desabastecimiento, comenzó la reventa. Los precios aumentaron a medida que la situación se puso más crítica: 1; 1,5; 2, hasta 3 dólares por litro, en un país donde llenar un tanque ha sido prácticamente gratis durante los últimos años para los consumidores. Las colas se hicieron grandes, largas, más de un día, a veces dos, y se hizo normalidad la falta de gasolina.

Esta novedad en Caracas —vivida con anterioridad en el paro petrolero para derrocar a Hugo Chávez entre el 2002 y 2003— no lo fue, sin embargo, para muchos estados del país, en particular los que son frontera con Colombia. Allí, como en Apure, Táchira, o Zulia, las colas para cargar gasolina ya llevan cerca de tres años, producto centralmente del contrabando a Colombia.

En los últimos meses la falta de gasolina había avanzado hasta llegar a ciudades cercanas a Caracas. A partir marzo, cuando escaseó en la capital, comenzó a hablarse de la crisis de la gasolina. En Venezuela, como muchos países de América Latina, la capital tiene un rol determinante y sobre dimensionado en la dinámica política. Lo que sucede en Caracas tiene el rasgo de lo nacional, lo que puede afectar el poder político central.

¿Cómo se llegó hasta esta situación? ¿A qué se debe? Se puede trazar una línea de tiempo de los diferentes actores en juego, en un contexto político de asedios, trincheras, negaciones, en uno de los momentos más complejos de los últimos años, que tiene en el horizonte inmediato la llegada de cinco barcos petroleros iraníes a las costas venezolanas.

El bloqueo

En agosto del 2017 la Casa Blanca emitió la primera sanción contra la industria petrolera venezolana, PDVSA, a través de la orden ejecutiva 13808. Ese mes coincidió con una derrota de la oposición, materializada en la elección de la Asamblea Nacional Constituyente que

significó una victoria para el chavismo.

La primera orden ejecutiva comenzó a moldear una ingeniería de bloqueo sobre PDVSA con un objetivo central: golpear la columna vertebral principal de la economía venezolana. Esa medida fue para cerrar las fuentes de capital extranjero, necesarias al funcionamiento de la industria petrolera.

Durante el 2018 se sucedieron tres órdenes ejecutivas contra Venezuela, afectando distintas áreas de la economía. El 28 de enero del 2019, 5 días después de la autoproclamación de Juan Guaidó y su reconocimiento inmediato por parte de Donald Trump, la Casa Blanca emitió la orden ejecutiva 13850 centrada sobre PDVSA y el Banco Central de Venezuela.

"Como resultado de la acción de hoy, todos los bienes e intereses en propiedad de PDVSA sujetos a la jurisdicción de los EEUU están bloqueados y, por lo general, se prohíbe a las personas de los EEUU realizar transacciones con ellos", afirmó el Departamento del Tesoro.

Esa medida incluyó bloquear 7.000 millones de dólares en activos de PDVSA en EEUU, la apropiación de facto de CITGO, una refinería filial de la empresa petrolera en territorio estadounidense. PDVSA quedó bloqueada del mercado energético estadounidense, impactando en el conjunto a compradores a nivel internacional.

Las sanciones continuaron multiplicándose: más de 30 buques y tanqueros de PDVSA fueron incluidos en la lista del Departamento del Tesoro, y el 5 de agosto del 2019 la Casa Blanca emitió la orden ejecutiva 13884 que embargó todos los activos venezolanos en EEUU, incluyendo CITGO.

El despliegue de medidas para cerrar los canales de PDVSA se dirigió luego sobre las empresas petroleras extranjeras, en particular, a principio del 2020, sobre las empresas rusas Rosneft Trading y TNK Trading International.

La arquitectura de asfixia estadounidense trabajó así sobre las dos vertientes. El bloqueo de PDVSA como principal fuente de generación de ingresos al Estado y al conjunto de la economía y la imposibilidad de aprovisionarse de gasolina. Eso último fue reseñado por la agencia Reuters:

"La escasez de gasolina en Venezuela está empeorando después de que los funcionarios estadounidenses les dijeron a las empresas extranjeras que se abstengan de suministrar combustible". Esa medida, informaron, comenzó a fines del 2019 y fue ratificada en el 2020.

La última noticia fue dada el pasado lunes por Mauricio Claver-Carone, responsable en materia de Seguridad Nacional para América Latina en la Casa Blanca, quien amenazó a las empresas extranjeras restantes en Venezuela:

"No hay excepción para la producción de Chevron, no hay excepción para ninguna empresa del mundo, hemos hablado con Repsol, Reliance, Eni, y les hemos mostrado lo que ocurrió con Rosneft Trading (...) les hemos dicho que si siguen en estas actividades lo están haciendo bajo riesgo de sanciones que podrían ser devastadoras para ellos".

PDVSA

2017, año de la primera orden ejecutiva contra PDVSA, coincide a su vez con la detención por acusaciones de corrupción de los dos últimos presidentes de la industria petrolera y a su vez ministros de petróleo: Eulogio Del Pino y Nelson Martínez, involucrado a su vez con una trama de corrupción en CITGO, que habían estado al frente entre el 2014 y el 2017.

A finales de ese año la Fiscalía también acusó a Rafael Ramírez, antiguo presidente de PDVSA y ministro de Petróleo, por ser responsable del desfalco de la empresa, de hechos como maquillaje de cifras, sabotaje, sobrevaloración de contratos. Los hechos por los cuales se acusó a Ramírez comenzaron en el 2009 y se prolongaron hasta el 2014, año en que fue sustituido por Del Pino.

Por lo tanto, según investigó el Ministerio Público a partir del nombramiento de su nuevo fiscal en el 2017, existió una trama de corrupción en la presidencia de PDVSA, involucrando a decenas de gerentes y el Ministerio de Petróleo entre el 2009 y el 2017. Ese año, asumió la dirección de la empresa Manuel Quevedo, quien fue reemplazado el pasado mes de abril por Asdrúbal Chávez.

¿Cuánto impactó la corrupción en el manejo de inversiones en pozos, refinerías, producción, decisiones adecuadas sobre una empresa compleja como PDVSA?

2017 fue entonces un año central: el inicio del bloqueo directo sobre la industria petrolera y el cambio de su presidencia luego de ocho años de direcciones involucradas en corrupción. Se trató simultáneamente de un trabajo de revisión interna, y de diseño de una arquitectura para evitar las sanciones a medidas que se multiplicaron abarcando más rutas y áreas.

Así, por ejemplo, el bloqueo afectó la importación de aditivos y químicos para la refinación de gasolina, y el robo de CITGO implicó cortar una vía central de abastecimiento de gasolina, repuestos e insumos para el refinamiento.

Casi tres años después del arresto de Del Pino y Martínez, los números de producción petrolera y de refinación de gasolina se mantuvieron en descenso.

PDVSA tiene además una particularidad: fue estructurada a partir de mediados de los años 70 según las necesidades de las transnacionales estadounidenses, dependiente de sus maquinarias, insumos, tecnologías, gerencias. En consecuencia, sin haber modificado los pilares de dependencia, PDVSA fue un objetivo sobre el cual EEUU tenía un alto conocimiento y formas de cortar suministros de insumos y maquinarias claves.

Por eso, parte de los acuerdos actuales de PDVSA con los aliados internacionales es, además de la exportación de crudo e importación de gasolina, la compra de piezas que puedan reemplazar las estadounidenses y poner a funcionar las refinerías.

¿Llegarán los barcos iraníes?

Los cinco tanqueros iraníes (Clavel, Fortune, Forest, Petunia y Faxon) ya están en el océano Atlántico. Tienen una capacidad de 1.487.500 barriles de petróleo, según informó el portal

venezolano de investigación La Tabla.

La información del envío de los barcos petroleros generó una respuesta del Gobierno estadounidense, quien afirmó que evaluaba tomar medidas y, en simultáneo, difundió el envío de cuatro barcos de guerra al mar Caribe en el marco de la operación antinarcóticos que lleva adelante el Comando Sur y fue anunciada el pasado mes de marzo.

El Gobierno de Irán, por su parte, advirtió que "no tolerará los obstáculos, tanto EEUU, como otros países, saben que no dudaremos. Si los obstáculos continúan o se incrementan la respuesta de Irán será contundente".

El ministro de Defensa venezolano, Vladimir Padrino López, aseguró por su parte que cuando los tanqueros "entren a nuestra zona económica exclusiva serán escoltados por naves, buques y aviones de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana".

Aún no se sabe si EEUU intentará detener el ingreso de los barcos petroleros, lo que podría ser el detonante de una escalada peligrosa entre varios países. La llegada de los tanqueros sería a su vez, en cuanto a la situación interna, una respuesta momentánea ya que, administrados con precisión, alcanzaría para cerca de 15 días.

La apuesta del Gobierno venezolano es reactivar las refinerías para abastecer la demanda interna. La de EEUU es que no solamente no suceda, sino que el conjunto de la economía colapse para generar un quiebre en la dirección y en la sociedad. Llevan años trabajando en eso, algo que la oposición nucleada con Guaidó respalda, a pesar de la falta de legalidad y legitimidad dentro del país.

<https://mundo.sputniknews.com> / La Haine

<https://www.lahaine.org/mundo.php/iran-y-desabastecimiento-radiografia-de>