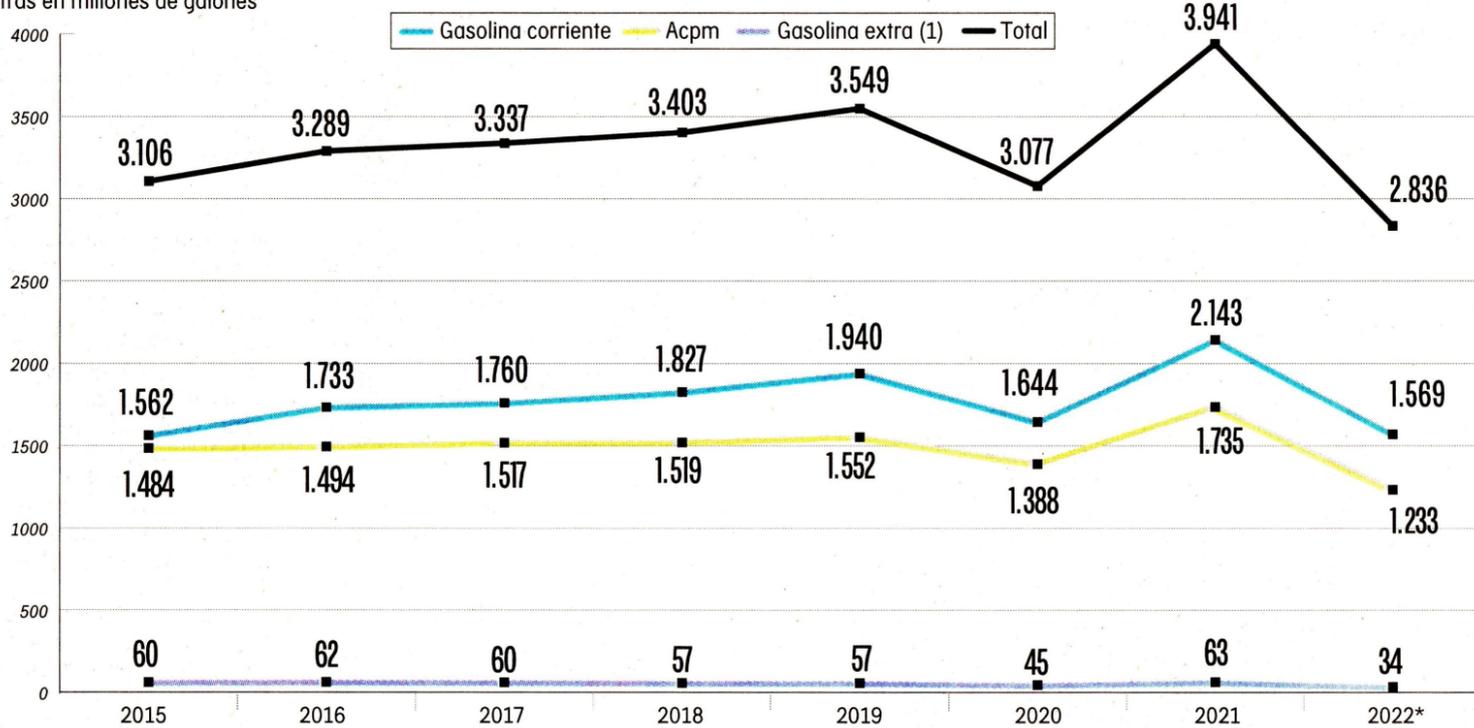


EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE LOS COMBUSTIBLES SUBSIDIADOS Y NO SUBSIDIADOS

Cifras en millones de galones



* Datos con corte hasta agosto

(1) La gasolina extra no se subsidia y sus tarifas reflejan los precios internacionales

Fuente: Fendipetróleo

Al quitar subsidios, el gas será competitivo

Según la Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP), a mediano plazo se espera específicamente que la rapidez de entrada de las nuevas tecnologías (gas, electricidad e hidrógeno) y el avance en renovación o ascenso tecnológico del parque automotor de carga y pasajeros sean factores determinantes en el comportamiento de la demanda de combustibles de los próximos años.

Pero señala que para que se logre esa rapidez de entrada de las energías limpias será esencial contar con una política y regulación de precios coherente, en la que el gas pueda ser competitivo frente a la gasolina y el diésel, evitando mantener artificialmente bajos los precios de estos dos últimos a través de subsidios.

Por ello se prevé que la demanda de gas vaya creciendo especialmente en los segmentos de transporte intermunicipal de carga y pasajeros, y que la movilidad eléctrica continúe avanzando en vehículos livianos y en los sistemas de transporte masivos.

Sin embargo, la agremiación destaca que, por ahora, en los escenarios de transición energética planteados en el Plan Energético Nacional del 2021, la expectativa es que en función de objetivos de reducción de emisiones y de mitigación del cambio climático, la canasta energética del país se vaya diversificando.

Pero aun así, bajo las condiciones actuales, para el año 2050 más del 60 por ciento del consumo de energía en transporte seguirá siendo de combustibles líquidos.

La ACP explica que actualmente el galón de biodiésel tiene un precio regulado, de casi 23.100 pesos, y su costo por el 10 por ciento de mezcla en el total del precio de referencia en estación de servicio es de 2.310 pesos por galón (25 por ciento del total del precio final del combustible). “Creeríamos que lo que comentó el Gobierno podría ser un ajuste regulatorio a este ítem en particular”, dijo la ACP.

Alza de la gasolina todavía no tendrá gran impacto en inflación, ni en su consumo

Aumento de \$ 200 que anunció el Gobierno superará cifra que arroja la fórmula de cálculo. En 2021 se llegó a récord de suministro; precios actuales son los que había justo antes del inicio de la pandemia.

ÓMAR G. AHUMADA ROJAS - SUBEDITOR DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS | @omarahu

Luego de que el gobierno anterior recomendó aumentar el precio del galón de gasolina corriente en al menos 400 pesos mensuales y el del diésel o ACPM en 250 pesos desde septiembre, para reducir de forma relativamente rápida el déficit previsto para el año en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (cercano a 38 billones, de los cuales ya se pagaron 6,4 billones del primer trimestre), la administración de Gustavo Petro decidió que, mientras las aguas turbulentas de la inflación se calman, el aumento mensual del cuarto trimestre será de 200 pesos por galón, pero solo para la gasolina.

Con ello, el aumento en el período septiembre-diciembre llegará a 600 pesos, es decir, cerca del 6,3 por ciento, frente a los niveles actuales, con lo cual el año cerrará, según cuentas de la Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP), con un incremento anual total del 10 por ciento, variación similar a las observadas en 2017 y 2018.

Antes de que el Ejecutivo definiera que este año se mantendrá en los niveles actuales el precio del diésel, expertos como la firma Raddar indicaron que por cada 10 por ciento que suban los combustibles la inflación ganaría 0,5 puntos porcentuales, cálculo que incluía los dos energéticos que hoy se subsidian, es decir, la gasolina corriente y el diésel.

Pero como solo el aumento será para el primero en estos tres meses que vienen, el incremento pre-

visto del orden de 6 por ciento no tendrá mayor impacto en la inflación al cierre de 2022, pero, según Camilo Herrera, director de la firma, sí tendrá un efecto en el costo de operación de las motos, los taxis y los camiones pequeños que utilizan este energético.

De hecho, la Federación Nacional de Distribuidores de Combustibles y Energéticos (Fendipetróleo) señala que, en realidad, solo este año los consumidores comenzarán a ver alzas en comparación con el nivel que pagaban antes de la pandemia, ya que por el covid-19 el galón tuvo una reducción de hasta 1.300 pesos por galón, luego de situarse en marzo de 2020 su precio de referencia para Bogotá en 9.576 pesos por galón.

La agremiación señala que los precios de resolución, que expide el Ministerio de Minas y Energía, que hoy se encuentran vigentes son los del primer semestre del año 2019. “De por sí el consumidor no ha sentido un incremento de los precios del combustible desde comienzos de la vigencia 2020”, indicó a EL TIEMPO la Coordinación de Estudios Económicos del Fondo Soldicom, administrado por Fendipetróleo Nacional.

Consumo, sin impacto

No obstante, tanto para la ACP como para Fendipetróleo, los aumentos esperados no generarán un cambio significativo en los patrones de consumo de combustibles, los cuales están asociados

2.143

MILLONES DE GALONES

A este nivel llegó el consumo de gasolina corriente en el 2021. En diésel, el nivel de demanda se ubicó en 1.735 millones de galones, en tanto que las ventas de gasolina extra fueron de solo 63 millones de galones.

principalmente al nivel de crecimiento económico, que este año cerraría en niveles del 7,7 por ciento, según las proyecciones más recientes del Ministerio de Hacienda, que superarían el 6,5 por ciento proyectado en el ‘Marco fiscal de mediano plazo’ (MFMP).

Y es que según datos de Fendipetróleo, en 2021 el consumo de gasolina creció 30,4 por ciento frente al de 2020, mientras que el del diésel repuntó 25 por ciento, incremento jalonado por el efecto de baja base que hubo en el año de la pandemia.

Incluso, los aumentos de 10 por ciento y de 12 por ciento respectivamente en la gasolina y el diésel frente al precio de 2019 superaron

por amplio margen el incremento del consumo visto en ese año frente al de 2018, que fue de 6,2 por ciento en gasolina y de 2,2 por ciento en diésel.

Los analistas de Fendipetróleo esperan que en el corto plazo estos aumentos no generen disrupciones en el comportamiento de una demanda con tendencia a ser inelástica, es decir, cuando la reacción de los consumidores ante un cambio en el precio de un bien no es significativa.

“Tal vez en el mediano plazo se puedan evaluar los impactos en el mercado de la distribución y en la economía, pero solo en ese entonces lo sabremos, ya que el mundo actual con altos niveles de incertidumbre puede aumentar o disminuir el comportamiento de las materias primas, la tasa de cambio, así como los efectos que localmente observa y percibe la economía”, agregaron.

Pero llamaron la atención por el hecho de que si bien el Gobierno ha dicho que el reajuste será de 200 pesos por galón para la gasolina, sería de nuevo una irrupción del Ejecutivo frente a lo que establece la fórmula de cálculo.

Esta determina el ingreso al productor de la gasolina corriente (Ecopetrol) y señala que este no podrá variar en ± 3 por ciento al mes (1,5 por ciento al consumidor). “Teniendo en cuenta el actual ingreso al productor, se esperaría que el aumento fuera de máximo 152 pesos”, señaló Fendipetróleo.