

Por José Caparros

LA PARADOJA DE LA GASOLINA

EL AUMENTO DEL PRECIO DE LA GASOLINA LES ESTÁ DOLIENDO A TODOS LOS COLOMBIANOS. PERO HAY UN CONSENSO: QUE SE TRATA DE UNA DECISIÓN RESPONSABLE. ¿CÓMO EXPLICAR ESA PARADOJA?

E

En los últimos meses, los colombianos han notado en sus bolsillos cómo la gasolina, ese escurridizo líquido que además de encender motores, impulsa sueños y mueve la economía, ha aumentado de precio. Un inédito incremento.

Al 6 de septiembre de 2022, prácticamente a un mes de que Gustavo Petro haya asumido la presidencia de Colombia, un galón de gasolina estaba a \$9.455. Diez meses después, el 6 de julio de 2023, el precio se fijó en un valor promedio de \$12.962. Un incremento de 37,09%, el más alto de los últimos cuatro años.

Para mantener estable el precio de los combustibles, el país había acudido

desde 2007 al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc), un programa estatal que buscaba con mecanismos de mercado generar un subsidio cuando el precio subía demasiado, pero también un ahorro cuando el precio caía.

Luego de su creación en 1998, el fondo ha registrado de manera permanente déficit. Esto significa finalmente que no operó como se esperaba, pues nunca pudo ahorrar lo suficiente. Ese déficit terminó girándose contra las finanzas públicas y contra la caja de la estatal petrolera Ecopetrol. El hueco llegó a ser de \$36 billones, casi dos veces la última reforma tributaria que ha sido la más ambiciosa en la historia del país.

Desde que Petro llegó al poder, se inclinó por eliminar esta carga para el Estado, con el fin de llevar más recursos a la inversión social.

Para Alejandro Reyes, economista principal de BBVA Research para Colombia, el ajuste se está realizando de forma gradual y responsable en

gasolina, pero la tarea todavía queda pendiente en diesel.

“Es inevitable que -la medida- tenga un efecto relevante”, sostiene Alejandro Reyes, economista principal de BBVA Research para Colombia. “La ventaja es que su ajuste está llegando en el momento en que otras fuentes de presiones en precios están moderándose, en especial en alimentos. Lo que puede ayudar a que se acomode mejor este ajuste. Cabe resaltar que este es solo una parte del ajuste necesario pues también se requiere cerrar las brechas del diesel que tiene por efectos indirectos, un impacto un poco mayor en la inflación, y seguramente cuando ceda con mayor claridad la inflación habrá espacio para lograr dicho ajuste”.

Para quienes pagan la gasolina en su día a día, el alza es un golpe profundo, pero para el Gobierno, es una decisión de responsabilidad que le representa cerca de 2 puntos del PIB que puede orientar a programas sociales, a inversión pública, a otros fines que quizás puedan apoyar también a la sociedad.

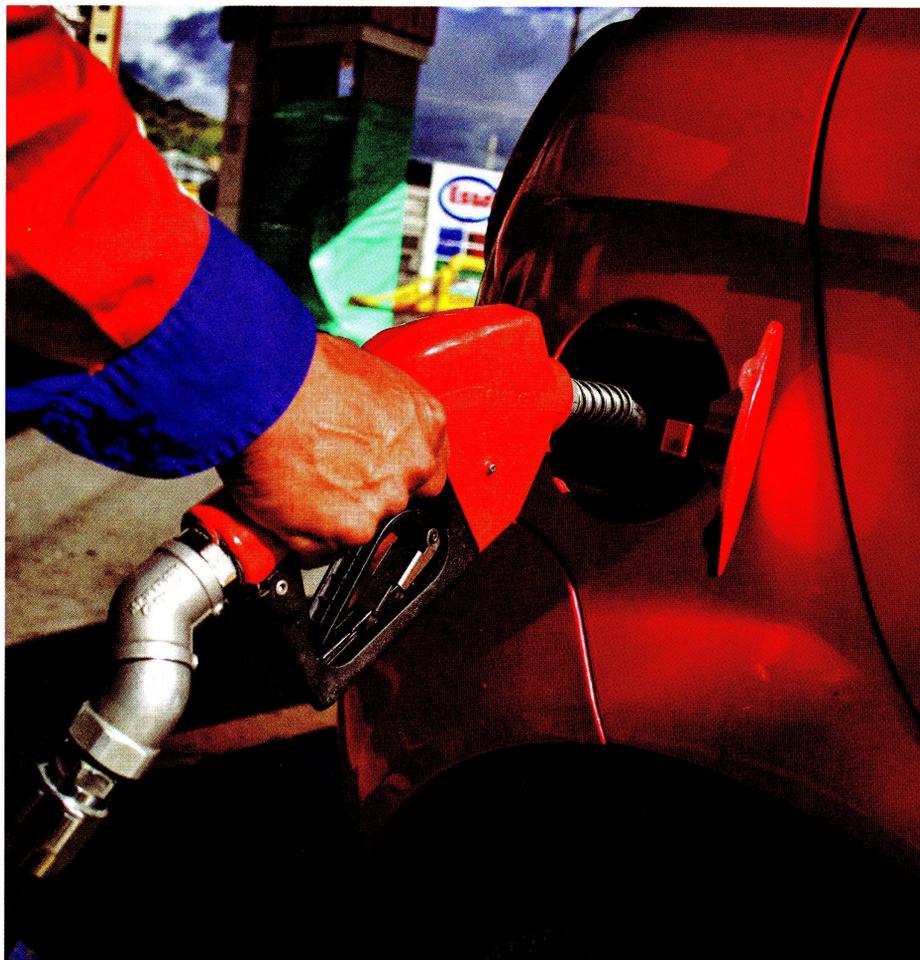
Sin embargo, aún no están claros los beneficios del sacrificio.

“Nosotros consideramos que la política de mantener precios estables durante el ciclo más álgido de alzas en precios ayudó a reducir el impacto de este difícil tema sobre el bolsillo de los colombianos, pero también consideramos que es responsable, a medida que se abre el espacio, comenzar a normalizar el precio, llevarlo hacia sus estándares internacionales”, recalca Reyes. “Por eso consideramos que la estrategia del gobierno es apropiada y a pesar del dolor que pueda implicar, con mayores impactos en unos sectores que en otros, es importante reconocer que el apoyo en el pasado también implicó un alivio en el bolsillo de esos sectores que hoy se ven afectados. Ahora bien, la política es incompleta por el momento, falta el ajuste en el diesel. Entendemos que su impacto es mayor y más delicado, que además afecta más a la canasta de alimentos por los costos de transporte, y por ende, la ventana para su implementación tiene que ser evaluada con cuidado. Esta debe estar próxima a abrirse, dado que la inflación, en especial de alimentos, ya muestra un descenso importante”.

Lo que hace el Fepc es asumir la diferencia entre los precios del petróleo en el mercado internacional y el valor interno fijado por el Gobierno: cuando el precio internacional está arriba, el fondo subsidia, pero si el precio internacional cae, el fondo ahorra.

El país produce el 80% de la gasolina que consume por medio de Ecopetrol y le paga a la compañía el valor internacional del combustible. De no hacerlo, se tataría un hueco abriendo otro en las finanzas de la compañía. Eso al final afecta sus resultados y, en consecuencia, reduciría los giros de utilidades al Gobierno y el pago de impuesto de renta.

La administración del presidente Iván Duque había mantenido el subsidio presionado por las protestas,



asumiendo el alza que tuvieron los precios del petróleo por las contracciones de oferta originadas por la pandemia y la guerra en Ucrania.

Adrián Garlati, director de la carrera de Economía en la Universidad Javeriana, dice que el Gobierno anterior había anunciado el aumento y ha sido este el que ha puesto en marcha el incremento escalonado, aunque el ACPM y el diesel siguen subsidiados.

“La decisión ha sido responsable, se ha hecho en forma escalonada y ha sido muy anunciada”, indica Garlati. “Ahora debería permitir los aumentos en el ACPM y el diesel, aunque sea en mínimos para lograr que el impacto sea lo más escalonado posible. Quizás el Gobierno espera que la inflación

baje para aumentar los precios de esos combustibles también”.

Uno de los sectores que ha sentido el remezón en su día a día es el de los taxistas. Stefania Hernández, gerente general de Taxis Libres, la falta de un plan de transición con incentivos para la adopción de nuevas tecnologías o la falta de ‘empatía’ con el gremio transportador, ha generado enormes pérdidas para los propietarios y una desaceleración en el flujo de negocios y en la cantidad de servicios requeridos por las restricciones presupuestarias.

“Se pueden tildar de imprecisas las decisiones del gobierno central, que no presupuestó mecanismos de contingencia que buscaran mitigar el efecto negativo de la inflación, el

encarecimiento de tasas y la devaluación en un gremio tan importante como el del transporte individual”, apunta Hernández, quien pide que se organicen mesas de trabajo, en las que “se evalúen de manera concreta los efectos de estas políticas, priorizando el equilibrio económico de los actores participantes, para tomar decisiones de fondo y cuanto antes, como por ejemplo establecer el cumplimiento de la tarifa técnica con actualización de precios de manera oportuna y en periodos cortos de tiempo, para responder con diligencia a la actual condición de precios, o bien establecer una liberación de tarifas para competir en el escenario de las tarifas dinámicas que se regulan por oferta y demanda”.

En todo caso, tanto Reyes como Garlati coinciden en que Colombia debe asumir esta nueva realidad.

“Durante un tiempo hubo un esfuerzo con dineros del Gobierno para mitigar el impacto, es hora de ajustar esas diferencias y que los diferentes sectores asuman esas cargas para liberarle al gobierno la presión y este pueda destinar esos recursos a los amplios fines bajo su cuidado. El ajuste obedece a una realidad que no podemos cambiar y por consiguiente debemos acomodar nuestros modelos de negocios a esta realidad, menciona Reyes de BBVA. “El ajuste es deseable, evitar el despilfarro, el sobreuso de combustibles, pero también mejora la asignación relativa de recursos. Liberarle al gobierno de esta carga también tiene impactos que no solo benefician a los receptores de esos recursos, sino también tiene el efecto potencial de beneficiar el costo de endeudamiento del Estado y de la economía en general, al reducirse la carga fiscal, y este puede impactar positivamente en la inversión”.

A su vez, Garlati, de la Universidad Javeriana, agrega que el déficit del fondo es un problema que se viene arrasando desde hace varios años.

“Con la revaluación frente al dólar



NOSOTROS CONSIDERAMOS QUE LA POLÍTICA DE MANTENER PRECIOS ESTABLES DURANTE EL CICLO MÁS ÁLGIDO DE ALZAS EN PRECIOS AYUDÓ A REDUCIR EL IMPACTO DE ESTE DIFÍCIL TEMA SOBRE EL BOLSILLO DE LOS COLOMBIANOS, PERO TAMBIÉN CONSIDERAMOS QUE ES RESPONSABLE, A MEDIDA QUE SE ABRE EL ESPACIO, COMENZAR A NORMALIZAR EL PRECIO, LLEVARLO HACIA SUS ESTÁNDARES INTERNACIONALES”

ALEJANDRO REYES

ECONOMISTA PRINCIPAL DE BBVA RESEARCH PARA COLOMBIA

el ajuste no debería ser tan pronunciado”, anota Garlati. “La gran discusión que se viene es quizás repensar este fondo que ha generado este problema. La idea era acumular en época de bonanza, cuando el combustible está muy barato y luego desacumular cuando el precio está caro. Hay que hacer que cumpla su objetivo visualizando los impactos de los precios de los combustibles a nivel internacional”.

Para Sebastián Chacón, director de la Escuela de Negocios y Desarrollo Internacional del Politécnico Grancolombiano, Colombia puede asumir esta nueva realidad en dos perspectivas: en el corto y en el largo plazo.

“En el corto plazo, teniendo en cuenta la última reforma tributaria, cómo Ecopetrol puede ayudar con sus excedentes o utilidades a estabilizar y a apalancar el fondo; además, la tasa de cambio ayuda a mitigar esa volatilidad

del precio del petróleo internacional y que no tenga una afectación tan importante en la economía colombiana”, señala Chacón, quien sugiere también revisar el tema tributario para productores o empresarios que se ven afectados con los incrementos.

“En el largo plazo creo que se debe considerar lo que está haciendo la política de gobierno, la transición energética, en cuanto a depender mucho menos de energía fósil y tener energías limpias en Colombia, con una mejor aceptación y desarrollo desde lo productivo y desde el consumo, esto hace que tengamos menos afectación en este tipo de fondos y en este tipo de afectaciones que tiene los incrementos de la gasolina, si tenemos energías renovables, carros eléctricos e industrias mucho más limpias, paneles solares, energías renovables, hará que no tengamos que depender y afectar tanto la economía por este por esta problemática”.

Michael Ortégón, decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de Uninpahu, complementa que esto puede aparecer como una oportunidad, toda vez que el nivel de exportaciones de combustibles se mantenga al alza a pesar del aumento del precio con base en el mercado internacional, de tal manera que sigamos siendo atractivos y el número de dólares en la economía de Colombia aumente su circulación.

“Tanto el mercado como el gobierno nacional deben propender porque esto no tenga un impacto sobre la inflación o el crecimiento económico, concretamente, sin que esto llegue a afectaciones en la logística y el transporte de mercancías o la prestación de bienes y servicios que hacen uso de ellas”, recalca Ortégón.

Los colombianos se están acostumbrando a un nuevo nivel en los precios de la gasolina, mientras el Gobierno agarra el timón del FEPC con un uso que expertos de distintas orillas califican como responsable. **B**