

Publicidad

PUNTOS DE VISTA · 9 Diciembre 2023

Mauricio Cabrera

¿Quién paga por el mayor precio del diésel?

Entre aquí para recibir nuestras últimas noticias en su WhatsApp



COMPARTIR



Publicidad

El anuncio del gobierno de llevar de una vez el precio del diésel para los grandes consumidores a unos \$16.000/galón, para empezar a disminuir el enorme déficit del Fondo de Estabilización de precios de combustibles (FEPC), ha suscitado la reacción de los transportadores de carga y pasajeros que han amenazado hasta con paros pues consideran que estos aumentos ponen en riesgo su negocio.

Mientras que exista una diferencia entre el precio internacional del petróleo y el precio interno del diésel, siempre habrá un costo que alguien tiene que asumir. ¿Quién debe hacerlo?. En otras palabras, ¿quién debe pagar por el déficit del FEPC caudado por el subsidio al diésel?

El tamaño del subsidio

El costo es la diferencia entre el precio que paga el consumidor y el precio a que vende el productor (es decir Ecopetrol), que es el precio internacional; el primero se ha mantenido constante, mientras que el petróleo se ha disparado en los mercados internacionales, de manera que hoy el diferencial ha llegado a ser de unos \$6.000 por galón.

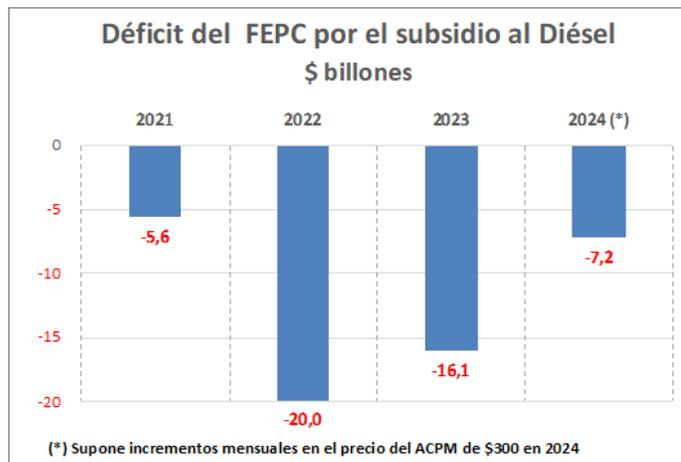
Con la política establecida en el país desde hace varios años, ese diferencial lo asume el (FEPC). En teoría ese fondo debería

alimentarse con los ahorros acumulados cuando el precio doméstico es mayor que el internacional, y gastarse en la situación inversa. Como en el pasado no ha habido ahorros, -porque cuando baja el precio internacional, los distintos gobiernos han bajado el precio interno-, el diferencial lo ha tenido que asumir el presupuesto nacional. O sea que los consumidores de diésel que pagan un precio más bajo están recibiendo un subsidio que pagamos todos los contribuyentes. Es un subsidio enorme.

En el 2021 con el precio promedio del barril de petróleo Brent alrededor de U\$ 68, el costo total del subsidio fue de \$5.6 billones; en 2022 el barril de Brent subió a U\$ 98, por lo que el subsidio se incrementó a \$20 billones. Este año el promedio del Brent deberá estar alrededor de U\$ 80 y el subsidio será de "solo" \$16 billones. Este faltante ya está causado y le toca cubrirlo al gobierno.

Además en 2023, a pesar de los incrementos a los precios de la gasolina, el FEPC acumuló un déficit adicional de \$5.3 billones por este combustible. Con razón dijo el Minhacienda que el subsidio a los combustibles se comió en un año todo lo que se esperaba recaudar con la última reforma tributaria.

Para el 2024, si el gobierno cumple su promesa de incrementar el precio del diésel en \$300 cada mes, se disminuirá un poco el déficit, pero seguirá siendo significativo: unos \$7.2 billones.



Fuente: Ecopetrol.

Alguien tiene que pagar

Para disminuir el déficit que causa el subsidio al diésel hay que aumentar su precio, o encontrar otra fuente de recursos que sustituya al presupuesto nacional.

Los transportistas creen que no les corresponde a ellos hacer el esfuerzo. El aumento de aremios como Colfecar es que "aumento en

el (precio del) diésel no solo tendrá un impacto en su sector, también en la inflación del país y, por ende, en el precio de los alimentos; lo que sería un golpe a la canasta familiar". y Fedetranscarga incluso cuantifica que "el aumento de \$1000 en el Acpm incrementa el 4% del costo de la canasta familiar". Estas afirmaciones no solo son exageradas en los números sino que están sumando dos consecuencias que no se pueden sumar.

Es evidente que los combustibles representan una proporción importante de los costos del transporte (en los últimos 15 años explican entre el 25% y el 30% del aumento de los costos), por lo cual es lógico pensar que un aumento del precio del diésel podría reducir la rentabilidad del negocio de los transportistas. Es cierto, pero solo en el caso en que no transfieran ese mayor costo a las tarifas que cobran, en cuyo caso no habría efecto sobre la inflación.

En otras palabras, el aumento del precio del diésel puede producir solo uno de dos efectos: o reduce la rentabilidad del negocio si las tarifas no suben, o aumenta la inflación si los alimentos y otros bienes tienen que pagar mayores costos de transporte. Pero no pueden suceder las dos cosas al mismo tiempo.

Diversos estudios muestran que la variación del precio de los combustibles si ha contribuido a aumentar la inflación, de lo cual se puede deducir que, en ausencia de otros factores externos, en el pasado los transportistas si han podido transferir ese mayor costo a sus usuarios.

Se han hecho varias propuestas para que no suba el diésel y así no haya ningún costo ni para los consumidores ni para los transportistas. Por ejemplo, que se le pague menos a Ecopetrol, o que se reduzcan otros impuestos que afectan el precio final, o que se baje la mezcla de biodiesel.

Estas propuestas no son gratuitas. Si se le paga menos a Ecopetrol, este tendrá menos utilidades para transferir al gobierno, que verá reducido sus ingresos y tendrá que recortar sus inversiones. Lo mismo si se reducen otros impuestos, aunque algunos de ellos son de los departamentos y municipios, es decir que se tapanía un hueco abriendo otro en los entes regionales.

Si se reduce la mezcla de biodiesel no hay costo monetario para el Estado, aunque si un perjuicio para los productores de palma y de biodiesel que tendrían que salir a exportar el biocombustible que no les compran acá. El costo grande sería para el medio ambiente pues aumentaría la contaminación del aire y la emisión de gases de efecto

...mentando la contaminación del aire y la emisión de gases de efecto invernadero, lo que sería totalmente contradictorio con los objetivos de la transición energética y la lucha contra el calentamiento global.

Como en todos los dilemas de política pública, debe primar el interés general sobre el particular, lo que en este caso significa que no hay alternativa a subir el precio del diésel.

Conozca más de Cambio aquí



Política de Comentarios de CambioColombia

<https://cambiocolombia.com/pagina/politicas-de-privacidad>

Por favor lea nuestra Política de comentarios antes de comentar.

Entendido

0 Comentarios

Carlos Rivera ▾

⚠ CambioColombia requiere que verifiques tu email antes de publicar. [Enviar correo electrónico de verificación a carloshriverar+215625502@gmail.com](mailto:carloshriverar+215625502@gmail.com)



Iniciar una conversación...

• Comparte

[Mejores](#) [Más recientes](#) [Más antiguos](#)

Sé el primero en comentar.

✉ Suscríbete [🔒 Política de Privacidad](#) [! No vendan mis datos](#)

Más Columnas



Luis Alberto Arango

El reto de contar una historia ya contada

8 Diciembre 2023



Yezid Arteta

El pasado en nombre del presente

7 Diciembre 2023



Juan Camilo Restrepo

Un encierro bravo

6 Diciembre 2023



Juan Fernando Cristo

Tranquilidad institucional

6 Diciembre 2023



Joaquín Vélez Navarro

Corrupción y violencia de género...

6 Diciembre 2023



Marisol Gómez Giraldo

Líneas rojas a la Paz Total

4 Diciembre 2023



Rodrigo Botero

¿Por qué el ganado no puede estar en las...

4 Diciembre 2023



Gabriel Silva Luján

“Paz Total”, a perder la inocencia

3 Diciembre 2023



Federico Díaz Granados

Década

3 Diciembre 2023



Yohir Akerman

La cadena de muertos que vinculan a Uribe

3 Diciembre 2023



Francisco de Roux

Siete años del Acuerdo de Paz entr...

3 Diciembre 2023



Rudolf Hommes

El poder de la tergiversación

3 Diciembre 2023



Paola Herrera

Sobre el libro de Karen Abudinen

3 Diciembre 2023



Mauricio Cabrera

Más empleo sin crecimiento

2 Diciembre 2023



Velia Vidal

Chava

2 Diciembre 2023



Luis Alberto Arango

Estresanías de Colombia

1 Diciembre 2023



Juan Camilo Restrepo

Salimos del grupo Zambia

1 Diciembre 2023



Weildler Guerra

La esposa guajira de Alonso de Ojeda

30 Noviembre 2023



Juan Fernando Cristo

Estancados y empantanados

28 Noviembre 2023



Joaquín Vélez Navarro

En defensa de la Corte

28 Noviembre 2023



Rodrigo Botero

Ambiente y corresponsabilidad...

27 Noviembre 2023



Marisol Gómez Giraldo

Las lágrimas de Rodrigo Londoño...

27 Noviembre 2023



Mauricio Rodríguez Múnera

La energía más valiosa de La Guajira

27 Noviembre 2023



Federico Díaz Granados

La guerra y los sueños

27 Noviembre 2023



Carolina Sanín

"El ausente, el expulsado, el...

26 Noviembre 2023



Yohir Akerman

Otra conexión de Uribe con la masacr...

25 Noviembre 2023



Mauricio Cabrera

¿Por qué cayó el consumo?

25 Noviembre 2023



Velia Vidal

El lado pacífico de la frontera

25 Noviembre 2023

CAMBIO

Suscríbete al newsletter

Enviar



Secciones

[Términos y condiciones](#)

[Políticas de Privacidad](#)

[¿Quiénes somos?](#)

[Líneas de atención](#)

Acerca

[Renueve su suscripción](#)

[Planes de suscripción](#)

[Páute con nosotros](#)

Síguenos

 [Facebook](#)

 [Instagram](#)

 [TikTok](#)

 [Twitter](#)

 [Youtube](#)

El uso de este sitio web implica la aceptación de términos y condiciones y políticas de privacidad de Cambio Comunicaciones Colombia.
Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción total o parcial, crear copias físicas o digitales así como su traducción a cualquier idioma sin la autorización escrita de su titular.