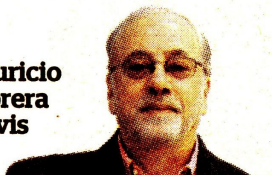


## ¿Quién debe pagar el mayor precio del diésel?

**Mauricio  
Cabrera  
Galvis**



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 vuelto a agitar el debate y las protestas sobre el aumento de precio de este combustible.

La protesta más fuerte ha sido la de los transportadores de carga, que inclusive han amenazado con paros nacionales, pues consideran que estos aumentos ponen en riesgo su negocio.

¿Quién tiene la razón?. La pregunta de la otra cara de la moneda es: ¿quién debe pagar por el déficit del Fepc?

El argumento de gremios como Colfecar es que un "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 \$1.000 en el Acpm incrementa el 4% del costo de la canasta familiar". Estas afirmaciones están sumando dos consecuencias que no se pueden sumar.

Los combustibles representan una proporción importante de los costos del transporte (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.

Es cierto, pero sólo 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



Si se le paga menos a Ecopetrol, tendrá menos utilidades para transferir al Gobierno. Si se reduce la mezcla de biodiésel no hay costo monetario para el Estado, pero sí para el medio ambiente".

bienes tienen que pagar mayores costos de transporte. Pero no pueden suceder las dos cosas al mismo tiempo. En el pasado los transportistas sí han podido transferir ese mayor costo a sus usuarios.

En el debate actual también se han hecho 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 biodiésel.

Estas propuestas no son gratuitas. Si se le paga menos a Ecopetrol, este tendrá menos utilidades para transferir al Gobierno, que verá reducidos sus ingresos y tendrá que recortar sus inversiones; lo mismo si se quitan otros impuestos.

Si se reduce la mezcla de biodiésel no hay costo monetario para el Estado, pero sí para el medio ambiente, y sería totalmente contradictorio con el objetivo de lucha contra el calentamiento global.

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, y para definir quién debe hacerlo, debe primar el interés público sobre el particular.