

Fepc cerraría con déficit entre \$26 y \$29 billones en el 2023

Según las alzas que se hagan en gasolina y diésel, deuda podría oscilar en esos rangos al cierre del año. Precio del petróleo y la tasa de cambio jugarán un papel fundamental.

Daniela Morales Soler

EL GOBIERNO de Gustavo Petro inició una senda de aumentos en el precio de la gasolina, que ya suma cerca de \$1.000 por galón frente al valor con el que inició su mandato. Esto debido a que el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (Fepc) sumó en 2022 cerca de \$39 billones, por lo que para evitar que esta deuda siga aumentando, se deben hacer incrementos graduales.

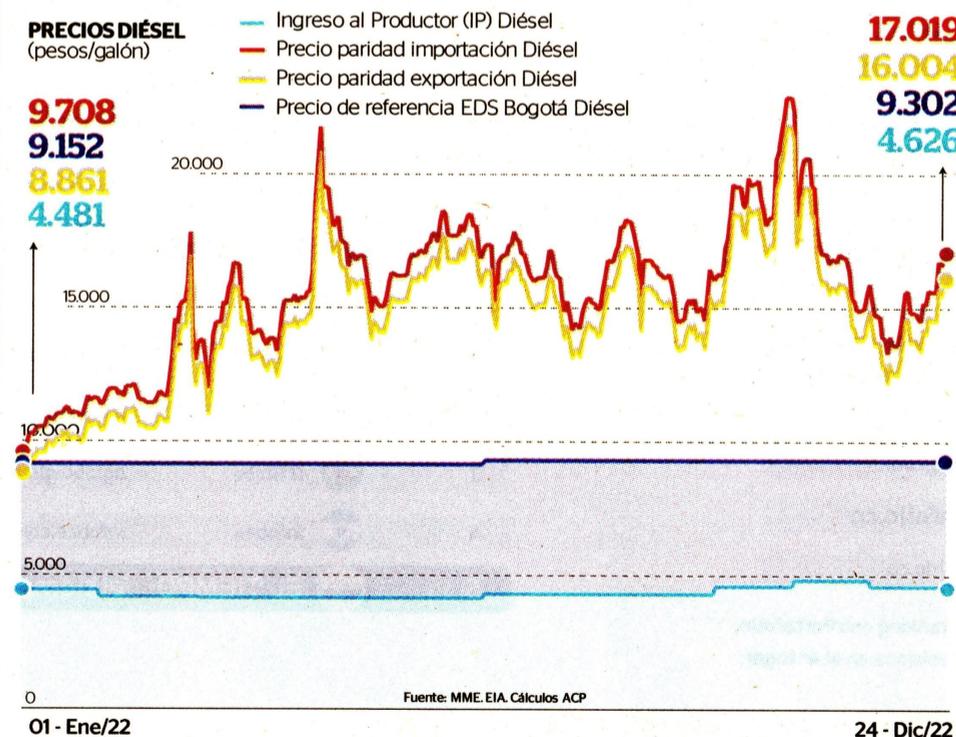
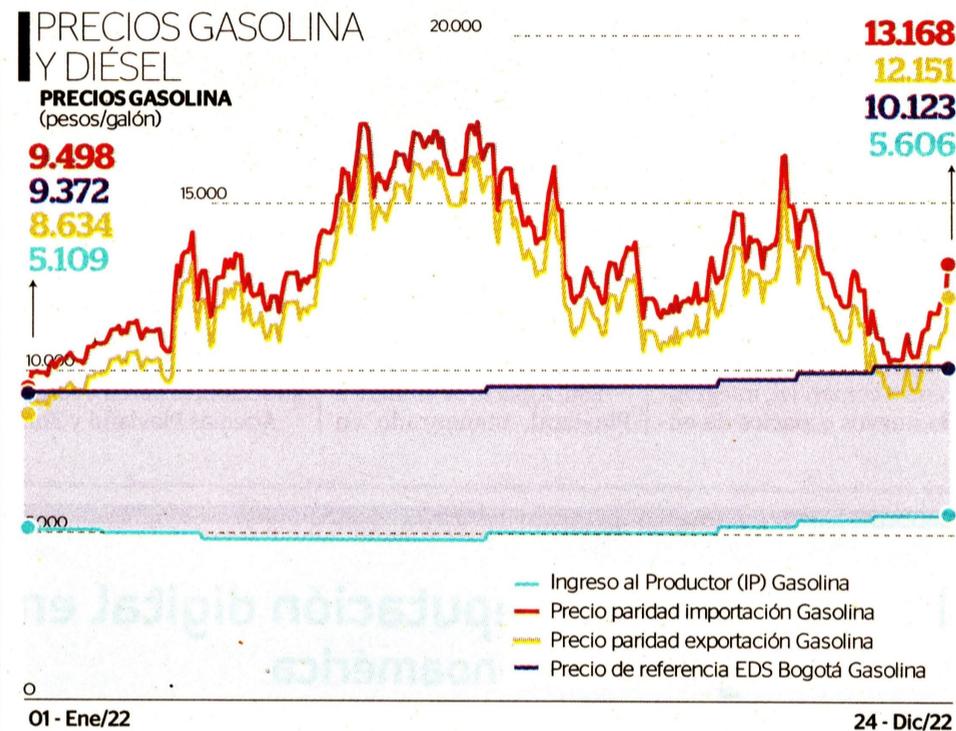
Ahora bien, la corrección en la deuda que se genere este año dependerá de en qué grado se hagan ajustes en los precios, tanto de gasolina como de diésel, así como del comportamiento del precio internacional del petróleo.

Cabe recordar que el déficit de este fondo depende del diferencial que haya entre el precio de venta del combustible en el territorio nacional, frente al precio de paridad internacional, cuyo valor está ligado a cotización internacional de los productos.

En Colombia, el diferencial (es decir, la parte que subsidia el Gobierno) a cierre de 2022 en el caso de la gasolina fue de \$10.123 mientras que para el diésel fue de \$9.302, como se observa en el gráfico.

Por esto, con base en dos escenarios de incremento propuestos por Portafolio, el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf) generó dos posibles balances del Fondo a cierre de 2023.

En el primer escenario, se contemplan alzas fuertes, con incrementos mensuales de \$300 en el precio de la gasolina (en enero el alza en el ingreso al productor fue de \$193 y el restante se dio por regulaciones y actualizaciones legales) en todo el año. En el caso del diésel, su precio se mantendría estable hasta junio



(como ha sido la promesa del Gobierno) y desde julio subiría \$200. Con base en estos supuestos, el Carf realizó cálculos y estimó que se podría generar una deuda de \$26,5 billones este año.

Ahora bien, en el segundo escenario las alzas son

más moderadas, pero también hay ajustes en los dos combustibles. Para el caso de la gasolina, mensualmente subiría \$200 desde febrero, teniendo en cuenta el alza que ya hubo en enero; mientras que el diésel también permanecería estable

hasta junio y desde julio subiría \$100.

De esta forma, el modelo del Carf supone que la deuda que podría haber a cierre de año sería de \$29,4 billones.

Esto quiere decir, que si bien la deuda empezaría a

Brent inicia por debajo de previsión

Para este año, el gobierno hizo cuentas con un barril de Brent a US\$94,2. No obstante, desde noviembre, el crudo de referencia para Colombia ha estado por debajo de esta línea: desde inicio del año, el precio ha oscilado entre US\$77 y US\$85 por cada unidad.

Adicionalmente, la Agencia Internacional de Energía (IEA por sus siglas en inglés) tiene una expectativa menos optimista en cuanto a precios para este año, pues estiman un promedio de US\$83 por barril. Esto podría afectar los ingresos de la Nación, aunque genera una menor deuda por subsidio a combustibles.

notar una reducción frente a la cifra que hubo el año pasado, aún sería más de lo que el Presupuesto General de la Nación estima en sus cuentas para el pago del Fepc. Para 2023, se incluyeron \$19 billones, con lo que el desfase podría oscilar entre \$7,5 y \$10,4 billones, aunque vale resaltar que estas cuentas del Presupuesto estiman el pago del saldo generado en 2022.

Andrés Velasco, director técnico del Carf, señaló que estos resultados son modelados con base en los supuestos del Plan Financiero, presentado en diciembre. Sin embargo, explicó que el escenario que estima el Comité para este año es de una deuda generada de \$27,9 billones.

De acuerdo con Julio César Vera, presidente de Xua Energy, el Gobierno deberá mantener la senda de ajustes para cerrar la brecha entre el pago que hacen los consumidores y el valor real de los combustibles.

Señaló que en el caso de la gasolina, "es racional que se sigan haciendo aumentos del orden de \$200 hasta que se logre cubrir el déficit".

Esto quiere decir que en gasolina, este año, el valor del ingreso al productor tendría un incremento total de \$2.400.

Ahora bien, matizó que para solucionar el problema de la deuda, también se deben hacer alzas en el diésel, de lo contrario, "quedaría el 45% del problema sin cubrir".

Por eso apuntó que pueden hacerse incrementos más pequeños, pero igualmente consecutivos. De esta forma, desde julio habría cada mes alzas de \$100. "Ese es el orden racional de incrementos. No va a corregir todo el problema, pero sí empieza a dar señales", destacó.

El Gobierno ha recalado que en el primer semestre, no va a subir el diésel, cuyo galón se ubica en promedio en \$9.065 en las 13 principales ciudades del país. Los gremios de transportadores de carga se han opuesto en varias ocasiones a alzas y por esto se llegó al acuerdo con el Ejecutivo de que hasta junio no se harían modificaciones.

Vera añade que la política de incrementos también evita que haya tendencias de consumo, como que se dispare la compra de vehículos que usan Acpm.

Con el precio del barril de crudo por debajo de las cuentas del Gobierno para este año (US\$94,2), es posible también que la deuda sea menor, dado que el modelo del Carf toma en consideración este supuesto macroeconómico.

Así mismo, el presidente de Xua Energy también explicó que la moderación en la tasa de cambio implicará que la cuenta por pagar del Fepc sea menor.

Sin embargo, estos temas dependen del entorno geopolítico y otros aspectos que puedan afectar estas variables. Por esto, Vera considera que el diferencial en gasolina podría estar cerca de \$3.500, y para el caso del diésel en \$4.500. @