

Gobierno busca que la gasolina 'flote' a precios internacionales

Para llegar a este punto falta incrementar unos \$3.200 en este combustible; en el caso del diésel, se necesita subir más de \$9.000. Después se podría desmontar el subsidio.

Daniela Morales Soler

DESPUÉS DEL segundo incremento consecutivo de \$600 del precio del galón de la gasolina, el presidente Gustavo Petro afirmó que esta dinámica continuaría hasta alcanzar los precios de paridad internacional para este combustible.

Una vez llegados a este punto, el mandatario señaló que se buscaría generar ahorros y en adelante se dejaría el precio de este energético flotar de acuerdo con los precios internacionales.

Para generar ahorros en el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (Fepc), como propone el presidente, implica que los galones se encuentren por encima de los valores de mercado por un tiempo, a fin de generar saldos positivos.

Así mismo, el dejar un precio flotante puede implicar dos acciones. O bien desmontar el Fepc o poner una banda de precios, que permita que el Fondo se active solo en momentos muy altos o muy bajos de la cotización del petróleo.

El objetivo es reducir el monto del subsidio que se está generando. De hecho, en 2022, el total de la deuda generada por este Fondo fue de \$36,7 billones y de esto todavía se deben \$26,3 billones.

Según Ricardo Bonilla, ministro de Hacienda, esto puede poner en riesgo recursos de la Nación que podrían destinarse para programas sociales en temas como primera infancia, educación, salud y adulto

mayor.

Por este motivo, mediante su cuenta de Twitter, el presidente Petro señaló que “una vez alcancemos el precio internacional, con un pequeño excedente para pagar la deuda generada, dejaremos flotar los precios de la gasolina con los internacionales, que parecen ir a la baja durante el fin de año y siguientes meses”.

De acuerdo con Julio César Vera, presidente de Xua Energy, hacen falta unos \$2.840 a lo que se suman los impuestos, es decir \$3.200 en total, para equiparar el precio internacional de la gasolina.

Sobre este dato coincide Andrés Velasco, director técnico del Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf).

Los expertos apuntan que con el ritmo de alzas que se han visto es posible alcanzar este año la paridad internacional.

Así se obtendrían dos beneficios. Por un lado, se podría destinar los recursos a otros usos. Hasta el momento, los incrementos han logrado que las expectativas de déficit del Fepc caigan \$14 billones, según datos del Carf.

De hecho, con el último incremento se generan a diario ahorros de \$3.700 millones, explica Velasco.

“Cuando se cierre la brecha, hay que revisar la metodología de ajuste para no llegar de nuevo a estos niveles de deuda”, añadió.

Ahora bien, en el caso del Acpm la situación es dife-



No subimos el diésel para evitar mayor presión al alza del precio de los alimentos. Estos se transportan en camiones que usan ese combustible”.

rente. “No subimos el diésel para evitar mayor presión al alza del precio de los alimentos”, afirmó el presidente en su cuenta de Twitter.

Es por eso que el promedio de este combustible se mantiene en \$9.065 y no se le ha hecho ningún ajuste. Por lo anterior, según el Carf, la diferencia con el precio de paridad es superior a \$9.000. Esto quiere decir que el Estado pone casi 50% del valor de un galón-

Según Vera es importante iniciar una senda de alzas moderada, para reducir los \$1,2 billones de déficit que se causan cada mes por este combustible.

Todo esto lleva a los expertos a explicar que es im-

portante iniciar y, según Velasco, se debe evaluar la evolución de la inflación para no impactar negativamente el costo de vida de los ciudadanos.

“Lo ideal es que sea de a pocos, muy gradual y respondiendo a la inflación, pero iniciar lo antes posible”, explicó.

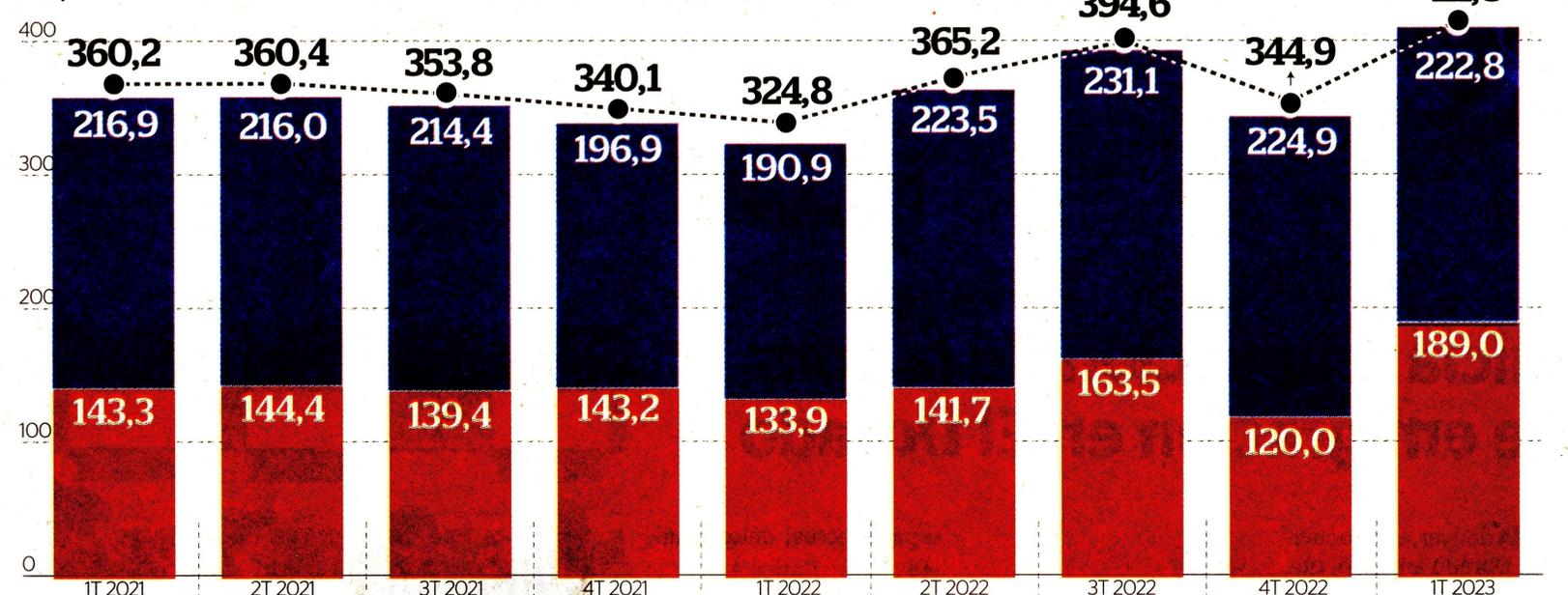
Por su parte, Vera señaló que el sector transportador tiene que entender que es un fenómeno global de precios altos en petróleo que está significando que el gobierno destine una cantidad importante de recursos para atender este subsidio.

Los recursos que se eviten para pagar el Fondo podrían ser focalizados de mejor forma en otros programas sociales, apuntó Velasco.

Adicionó que durante el segundo semestre del año el Comité se reunirá con miembros del Gobierno para revisar la metodología con la que se establecen los precios.

Expuso que presentarán propuestas para hacer cambios en cómo se definen los precios de los combustibles y de esta forma corregir aquello que se considere necesario. ☐

HISTÓRICOS DE CARGA DE REFINACIÓN DE ECOPEPETROL (Kbp)



Fuente: Ecopetro

Refinación en primer trimestre, la más alta

Si bien en el cuarto trimestre de 2022 hubo una caída en la refinación, en el primer trimestre de este año hubo una recuperación en este negocio de Ecopetrol.

“¿Por qué ese déficit (del Fepc) es tan abultado y puede

sobrepasar los \$50 billones? Porque en el segundo semestre del 2022 disminuyó la capacidad de refinación en Colombia y al mismo tiempo subieron los precios internacionales del petróleo”, señaló en su cuenta de Twitter el presidente Gustavo

Petro. Al respecto, Julio César Vera, presidente de Xua Energy, dijo que cuando la demanda es alta, la importación puede ser cerca de 40% del consumo. “En este año debe planificarse la compra de gasolina importada y aprovechar que su precio baja”,

añadió el presidente. Vera dijo al respecto que una vez se desmonte el subsidio, es más fácil pensar en esa planificación por medio de coberturas de precio. Aunque advirtió que puede resultar costoso y se requiere almacenamiento.