

Una verdad incómoda



AMYLKAR D. ACOSTA M.

Docente de la Universidad Externado de Colombia

@amylkaracosta

“Es más fácil hacer política con los precios que política de precios. Pero es infinitamente más importante lo segundo”

David Yanovich

Contrariamente a la creencia popular de que Colombia

tiene la gasolina más cara del mundo, es la tercera más barata en Latinoamérica después de Venezuela y Bolivia, que no son ejemplos dignos de imitar en esta materia. El mayor valor entre el precio de referencia de los combustibles, que lo fija el MME y el ingreso al productor (IP) de la fórmula, que es lo que se le paga a Ecopetrol, va contra el Fondo de Estabilización de los precios de los combustibles (Fepc), lo que en la práctica constituye un subsidio implícito al consumidor, se traduce en un déficit que alcanzó los \$25 billones en 2022 y se proyectaba en \$36 billones para 2023, si no se hacía nada para evitarlo. Se trata, entonces de conjurar un escenario que amenaza seriamente la sostenibilidad fiscal.

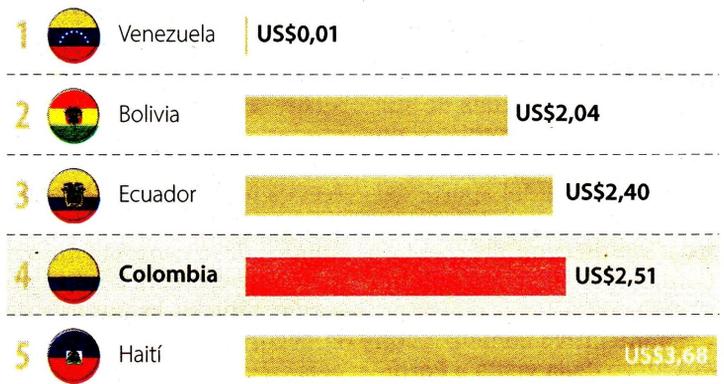
Para poner en contexto la problemática planteada en torno al Fepc, este merece una explicación sobre su origen y operatividad. Fue la Ley 1151 de 2007 del Plan de desarrollo 2006 - 2010 la que creó dicho Fondo, “con el fin de atenuar en el mercado interno el impacto de las fluctuaciones de los precios de los combustibles en los mercados internacionales”. Y, como capital semilla del mismo se destinaron en la misma Ley que lo liquidó 10% de los remanentes a la fecha del Fondo de ahorro y estabilización petrolera (Faep), creado mediante la Ley 209 de 1995).

El fondo funcionó a troche moche hasta que hizo crisis y se tornó inviable en la medida que las oscilaciones de los precios no favorecieron la formación del ahorro que habría de servir para morigerar las alzas, atenuando su volatilidad. La estocada final se la dio la Corte Constitucional al declarar inexecutable el “diferencial de participación” para alimentarlo (Sentencia C - 726 de 2015) que había establecido la Ley 1739 del 2014, privándolo de esta fuente de financiamiento del mismo.

Esta cifra supera con creces lo que se espera recibir este año por cuenta de la reforma tributaria del año anterior (Ley 2277 de 2022) y que se estará adicionando por parte del Congreso de la República mediante el proyecto de ley presentado por el ministro de Hacienda, José Antonio Ocampo, y que se tramita en este momento, \$25,4 billones y su monto equivale a más de cuatro veces lo que el actual gobierno proyecta destinar a su programa social más ambicioso, el de la renta ciudadana, \$7 billones, que pretende ampliar el programa Familias en acción, que cubre 1,9 millo-

TOP CINCO DE LA GASOLINA MÁS BARATA DE LA REGIÓN

Precios del galón de gasolina a corte del 1 de mayo de 2023



Fuente: Global Petrol Prices / Gráfico: LR-ER

nes de hogares. No hay punto de comparación!

De manera que está plenamente justificado el incremento en el precio de la gasolina que se viene autorizando por parte del MME desde octubre del año anterior, el cual se mantendrá hasta nivelarse con el IP. Debido a la inflación galopante que experimenta el país desde el año pasado y con el ánimo de no atizarla, el Gobierno ha mantenido congelado, es decir subsidiado, el precio del diésel, que se consume mayormente en el transporte de carga y de pasajeros. Es de anotar que el consumo de gasolina y diésel se da por partes prácticamente iguales, 199 y 191 millones de galones mensuales, de los cuales se importan, a precios internacionales, más de 80 millones de galones.

ELLO VA EN CONTRAVÍA DE LA ESTRATEGIA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Finalmente, cabe advertir que no hace sentido que si la transición energética se propone reducir la emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y siendo que el sector transporte en Colombia contribuye con 12% de las mismas, se subsidie a los combustibles que los generan y de esta manera se incentive su consumo. A este respecto se pronunció el Pacto por el Clima de Glasgow en la Cumbre sobre el clima COP26 en 2021, instando a los países a “eliminar progresivamente las subvenciones ineficientes a los combustibles fósiles, proporcionando al mismo tiempo un apoyo específico a los más pobres y vulnerables”. Es cuestión de prioridad!

Ello va en contravía de la estrategia de la movilidad sostenible, que conlleva elevar las mezclas de los biocombustibles, la mayor conversión a gas (combustible-puente de la Transición) y la penetración de los vehículos con motor eléctrico, reemplazando paulatinamente los vehículos con motores de combustión, los cuales además de los GEI emiten a la atmósfera y la contaminan con material particulado (PM_{2,5}), causante de enfermedades respiratorias, que le significan al país, según el Instituto Nacional de Sa-

lud (INS) 15.681 muertes cada año asociadas a la mala calidad del aire y le cuestan al sistema de salud anualmente la friolera de \$12,2 billones (1,5% del PIB).

Por todo lo anterior, el anuncio de la ministra de Minas y Energía, Irene Vélez, en el sentido de establecer precios diferenciales para la gasolina “para no subsidiar a los grandes consumidores” y en cambio seguir subsidiando a los demás, cayó como un balde de agua fría. Al respecto se pronunció la Comisión autónoma de la Regla Fiscal (Carf), en el sentido que “reversar o suspender la política de corrección de precios no solo pone en riesgo el cumplimiento de las metas del plan financiero y el cumplimiento de la Regla Fiscal, sino que desviaría recursos fiscales desde otros programas sociales y de infraestructura al pago de estos subsidios”. Y añade, “ante la necesidad de acelerar la transición energética, los subsidios indiscriminados a los combustibles inhiben el efecto que deben ejercer los precios sobre el comportamiento de los agentes, para que así estos enfrenten los verdaderos costos sociales de sus decisiones”.

Por su parte el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, le salió al paso a las declaraciones de la Ministra y dijo: “nosotros no podemos obligar a Ecopetrol a vender por debajo de los precios internacionales. Eso es ponerle control de precios a Ecopetrol y nosotros no vamos a llegar a eso”. Y fue más lejos al advertir que “la perspectiva hoy es llegar a un nivel arriba de los \$16.000 galón para estabilizar el precio con la gasolina corriente”. En cuanto al diésel, aclara que “el compromiso que había quedado en el Gobierno era que a partir de junio se iba a revisar qué hacer... También tiene que ajustarse al precio internacional”. Y fue categórico al afirmar que “mantener la sostenibilidad fiscal, la estabilidad financiera y los ingresos que el Gobierno recibe de Ecopetrol, siguen siendo muy importantes”. Y no es para menos, dado que él, como responsable de las finanzas del Estado que es y de la estabilidad de las mismas, sabe que los dividendos que le gira Ecopetrol a la Nación siguen siendo la principal fuente de financiamiento de la Nación.