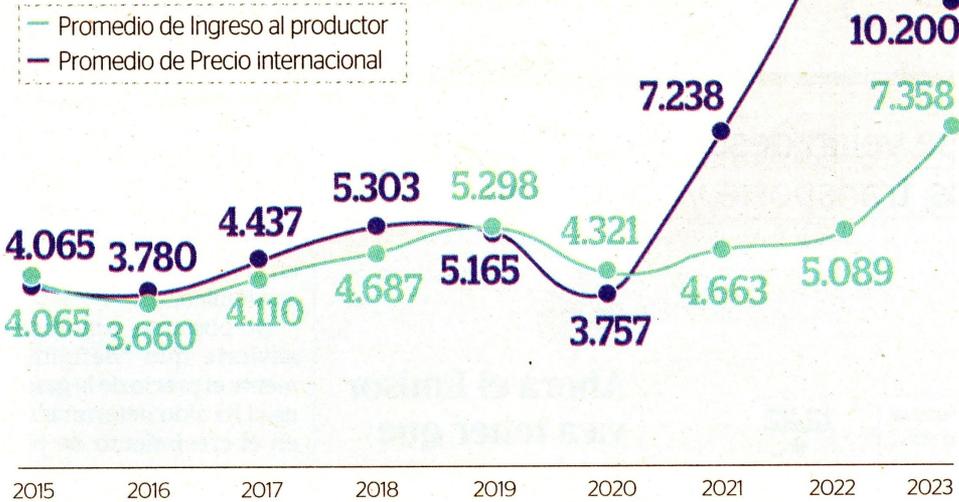
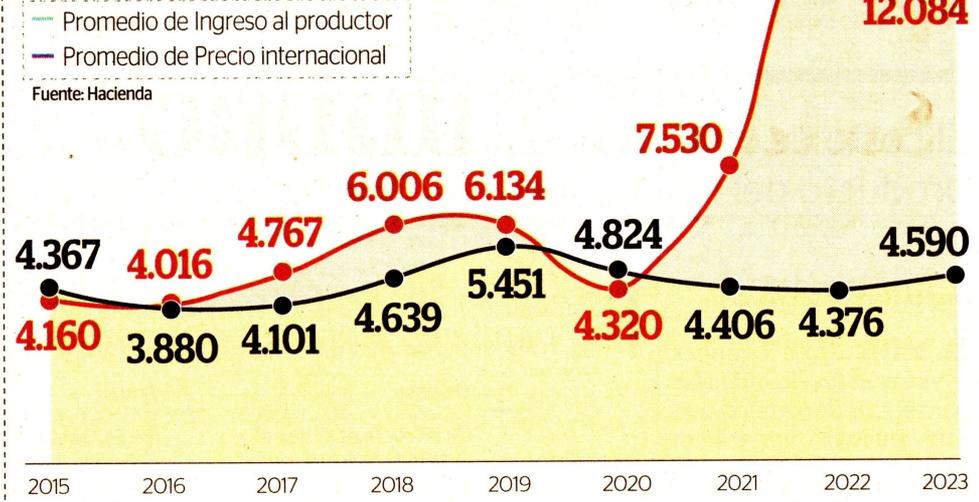


INGRESO AL PRODUCTOR
Y PRECIO DE PARIDAD
INTERNACIONAL DE GMCINGRESO AL PRODUCTOR
Y PRECIO DE PARIDAD
INTERNACIONAL DE ACPM

El valor de la gasolina ya está por encima de paridad internacional

Actualmente cada galón está unos \$1.500 por encima de su precio de paridad. Por mes esto estaría significando ingresos de \$260.000 millones para la Nación.

Daniela Morales Soler

DESPUÉS de una pausa de un mes en la subida de precios de la gasolina y las dudas sobre si en noviembre se daría un nuevo incremento, los ministerios de Minas y Energía y de Hacienda informaron que para el undécimo mes el galón de este combustible escalaría \$600 en promedio.

De esta forma, el país ya habría superado el precio de paridad internacional, por cerca de \$1.500 por cada barril, según estimaciones de Julio César Vera, presidente de Xua Energy.

Esto se traduce en que en lugar de generar deuda los consumidores estarían pagando un poco de más sobre el galón para compensar el subsidio que le ha generado deudas billonarias a la Nación.

“Desde hace unos 20 días estamos por encima del precio internacional”, explicó Vera, quien destacó que esto puede fluctuar según los niveles de precio del barril de petróleo así como la tasa de cambio.

Cabe recordar que este año, el Ministerio de Hacienda

estima que se va a generar un hueco en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc) de \$17,8 billones y el año pasado se causaron \$36,7.

El comportamiento de superávit en cuanto a la gasolina va acorde a los presupuestos de la cartera, que para 2024 plantea que en total el fondo podría tener un saldo positivo de \$500.000 millones, por cuenta de un acumulado de \$5,4 billones, frente a la deuda de \$4,9 billones que generaría el diésel.

Los cálculos de Vera muestran que si se mantiene en nivel de superávit en la gasolina, el déficit del fondo se reduciría en \$260.000 millones cada mes.

No obstante, esta recuperación estaría lejos de ser suficiente para compensar la deuda causada por el diésel. “La gasolina tendría

que subir unos \$7.000 por galón por encima del precio internacional para poder compensar el déficit del diésel”, expresó Vera.

EL PASO A SEGUIR

Tomás González, director del Centro Regional de Estudios de Energía (Cree), manifestó que este momento en el que el país está tan cerca de los niveles de paridad internacional se debería liberar el precio.

Eso quiere decir que en vez de fijarse una tarifa mensual estable, que puede estar por encima o por debajo del valor internacional, cada día se determine el valor al mismo nivel de paridad internacional.

De esta forma no se generarían saldos de ningún tipo y no se subsidiaría este combustible.

González explicó que se podría generar de forma diaria el ingreso al produc-



La gasolina tendría que subir \$7.000 por galón por encima del precio internacional para compensar el déficit del diésel”.

tor, en este caso **Ecopetrol**, y, con base en esto, las estaciones de servicio actualizarían a diario el valor del galón.

Cabe recordar que uno de los mayores efectos que tiene esta subida está relacionada con el costo de

vida. De acuerdo con cálculos del Cree, un incremento de 10% en el galón tanto de gasolina como de diésel genera un efecto directo e indirecto de 0,77% sobre la inflación.

No obstante, González manifestó que es necesario hacer incrementos para la gasolina, dado que este es un subsidio altamente regresivo que le llega en su mayoría (70%) a las personas de menores ingresos que se verían afectadas con estos incrementos.

Por este motivo, el director del Cree llamó a que se revisen otras formas de compensar el incremento en el costo de vida de las personas de menores ingresos que se verían afectadas con estos incrementos.

Vale la pena destacar que el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, expuso en el pasado que el objetivo del Gobierno era la liberación del precio, aunque hasta el momento y según las cuentas de la cartera se vaya a buscar un superávit.

Por este motivo, no es necesario que se hagan mayores alzas, aunque estas son discrecionales por parte de las carteras.

EL CASO DEL DIÉSEL

Ahora bien, el Acpm o diésel se mantiene estable desde mediados de 2022, en \$9.065 por cada galón.

De acuerdo con Bonilla, este se mantendría así hasta que se termine con la senda de alzas en el precio de la gasolina, tras lo cual empezaría los ajustes en el combustible.

“Para este estamos \$6.250 por debajo del precio internacional, lo que significa un déficit en el Fondo de estabilización de \$1,16 billones cada mes”, apuntó Vera.

Esto significa que con impuestos, el precio de cada galón rondaría los \$17.000. Esto, según han manifestado los diversos gremios de transportadores de carga, volqueteros y camioneros tendría un alto impacto en su matriz de costos.

“Realizando diferentes simulaciones con las declaraciones públicas que está haciendo el ministro de Hacienda vemos que los costos del transporte en Colombia podrían estar subiendo en 2024 por encima del 18% o el 20%”, dijo Juan David Gaviria, presidente de la junta directiva de Colfecar.

Incluso, este gremio ha señalado que podría derivar en la quiebra por la dificultad para cubrir este incremento.

Vale la pena destacar que según las cuentas de Hacienda, para 2023 este carburante dejará un saldo negativo a la Nación de \$13,8 billones y aunque se reduciría para 2024, se mantendría por el orden de los \$4,9 billones, compensado en parte por la gasolina. ☞

0,77%

ES EL EFECTO inflacionario de una escalada de 10% en ambos combustibles, según cálculos del Centro Regional de Estudios de Energía (Cree). La gasolina ha casi doblado su precio y el diésel por el contrario se ha estado estable.