

Romper el monopolio de Ecopetrol

Jorge Restrepo



El desabastecimiento de combustible para jet en varios aeropuertos del país, que llevó a la cancelación de más de un centenar de vuelos de pasajeros en un día y a una severa afectación en la distribución del combustible y el transporte aéreo -dos servicios públicos esenciales- no fue un asunto de coyuntura, casual, o culpa de una empresa: fue la prueba de una crisis estructural que estaba prevista, como lo muestran documentos oficiales.

Ecopetrol mostró que la demanda de combustible para jet superó su oferta todos los meses de este año y que ha alcanzado “su nivel máximo de producción de Jet”: a lo sumo ha podido suplir 40 mil barriles por día (kbd), cuando las solicitudes -demanda efectiva- de las distribuidoras mayoristas ha sido siempre supe-

rior, de al menos 42 kbd, llevando a consumir reservas de seguridad. En junio pasado la Comisión de Regulación de Energía y Gas (Creg) publicó un documento con proyecciones que muestran que la oferta en 2024 es igual a la producción de Ecopetrol y que habrá un déficit creciente en adelante.

No se explica la mora de la gerencia de Ecopetrol para importar el combustible, causando la crisis de esta semana, pero, ¿por qué las distribuidoras mayoristas tampoco lo importaron? Por la protección de ese mercado para Ecopetrol, un monopolio de facto: la Creg misma señala la “falta de claridad en la norma para desarrollo de la actividad de importación de JET”.

Este monopolio permite una “asignación” ineficiente del combustible: el monopolista mismo afirma que tiene un “criterio equitativo de asignación” en vez de usar un criterio competitivo (como una subasta). Aunque este monopolio genera rentas para la Nación y los accionistas, va en detrimento de los pasajeros,



La solución está en romper el monopolio de importación y expedir una buena regulación de precios, acorde con la Ley. Eso requiere una Creg completa, funcional. Para anteayer”.

de la industria aeronáutica y hasta de los distribuidores. La protección, además, empuja a la empresa, genera desincentivos para su desarrollo industrial y la vuelve ineficiente, como lo demostró la crisis.

La solución está en romper el monopolio de importación del combustible jet, como lo propone la Creg, y regular para que la asignación del combustible sea competitiva,

con una regulación de precios que proteja al consumidor e impulse el desarrollo del turismo y la industria aeronáutica de transporte de pasajeros y carga. También hay que resolver otros problemas: como en muchos aeropuertos existe una distribución monopólica y unos pocos distribuidores mayoristas concentran gran parte de la oferta a nivel nacional, un régimen de libertad regulada de precios (en los aeropuertos donde no haya oferta competitiva, por ejemplo) reduciría la eventual captura de rentas y eventuales abusos.

La solución no está en el peloteo de culpas, en sacar ministros, o culpar a los pocos directivos de Ecopetrol con experiencia que quedan en la empresa.

La solución está en romper el monopolio de importación y expedir una buena regulación de precios, acorde con la Ley. Eso requiere una Creg completa, funcional. Para anteayer.