

# Aumento del precio de la gasolina entra al análisis del gobierno de Petro

Déficit del fondo de estabilización sería mayor en \$ 11,6 billones en 2022 y en \$ 19,2 billones en 2023 si no suben tarifas. Gobierno anterior no hizo las alzas que anunció.

REDACCIÓN DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS | redaccioneconomicas@eltiempo.com

En medio de un escenario difícil en materia de finanzas públicas, porque la financiación en el exterior está muy costosa y debido a que se requiere continuar bajando el déficit público para cumplir con el ajuste y con la regla fiscal, el Gobierno del presidente Gustavo Petro se alista a tomar una de las primeras decisiones económicas más complejas -y se quiere impopulares- de su mandato.

Se trata de establecer la senda en que se deberá reajustar al alza el precio del galón de los combustibles en el país, tanto de la gasolina corriente y del ACPM, los cuales tienen subsidios, tema que será objeto de análisis y de definición el próximo lunes, en una sesión del consejo de ministros.

Lo anterior obedece a que a raíz del alto nivel del precio del petróleo y de los combustibles a nivel mundial, el déficit proyectado del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), sería muy superior a lo estimado por el gobierno de Iván Duque.

Ayer, el ministro de Hacienda, José Antonio Ocampo, alertó porque si no se comienzan a aumentar fuertemente los precios de los combustibles, el FEPC tendría un déficit cercano a los 28 billones de pesos el próximo año.

“Tendríamos un déficit de 28 billones de pesos a no ser que empecemos a aumentar fuertemente los pre-

cios de los combustibles, lo que es un tema bastante complejo”, aseveró el funcionario en un debate de control político en el Congreso.

Y es que la preocupación no es para menos, porque si no se incrementan los precios de la gasolina y del diésel que pagan los consumidores dueños de vehículos en el país, la cifra que se vaya acumulando habría que subsidiarla con cargo al Presupuesto General de la Nación (PGN).

De esta manera, entre más alto sea el hueco a tapan, habría que hacer un fuerte recorte en los gastos de inversión que proyecta hacer el nuevo gobierno el próximo año, entre otros ajustes, como aplazar programas.

Lo anterior, porque tras varios años en que estos subsidios a los combustibles no estaban incluidos formalmente en las cuentas fiscales del país, e incluso en una ocasión se cubrieron emitiendo deuda pública -es decir, difiriendo su pago a va-

rios años-, la nueva estrategia de contabilidad fiscal que adoptó el país implica que los aportes que realice el Gobierno al FEPC se registren como un gasto por transferencia al fondo, de forma visible y afectando el presupuesto del país.

## ¿Cuánto subir cada mes?

Al ser consultado ayer sobre si se aplicaría la senda de aumentos que proyectó el exministro de Hacienda José Manuel Restrepo, el nuevo titular de las finanzas

150 pesos

EN ESTE NIVEL SUBIÓ EL GALÓN EN JULIO, POR DEBAJO DE LO QUE HABÍA DICHO EL GOBIERNO ANTERIOR.

públicas del país, José Antonio Ocampo, le dijo a EL TIEMPO: “No hemos decidido nada por ahora”.

Sin embargo, la situación es apremiante, toda vez que se trata de un déficit que puede llegar a 37 billones de pesos este año. De esta suma, 6,4 billones al corte del primer trimestre ya fueron pagados por el gobierno anterior, mientras que 19 billones de pesos que se generen este año quedaron incluidos para el presupuesto del año entrante, pero hay

## Tributaria también afectará el valor de venta

Si los ajustes que plantea el Gobierno en el proyecto de reforma tributaria para el impuesto al carbono quedan como se plantean en el proyecto de ley, el cual actualiza los valores al reajuste que ha tenido el precio del dólar, se generaría un costo para los consumidores, adicional a los ajustes de precio que se hagan para bajar el déficit del fondo de estabilización de precios de combustibles. Por ejemplo, con el proyecto de reforma, el impuesto al carbono que paga la gasolina pasaría de 169 pesos

a 181 pesos, mientras que por cada galón de diésel el impuesto a pagar sería de 208 pesos frente a 191 pesos actuales, diferencia iría directo al precio final de venta. Incluso, el impacto lo sentirán quienes no tienen vehículos sino que utilizan usan medios de transporte para movilizarse, ya que estos ajustes pueden incidir en los costos de los pasajes, incluyendo los valores de los tickets de avión, los cuales están presionados por el alza del petróleo, la inflación y la devaluación.

otros 12 billones de pesos adicionales que el nuevo gobierno estima de déficit adicional, que se ha generado por los precios actuales en los mercados externos.

Cuando el exministro Restrepo presentó a mediados de junio el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y tras una pausa de varios meses en el aumento de los combustibles para evitar que los reajustes golpearan más duro la inflación, se habló de subir el valor del galón de gasolina corriente y el de diésel 200 pesos en junio y julio, y de reajustarlo en otros 250 pesos en agosto de 2022.

Luego de ello, la senda que se dejó, para que la decidiera el gobierno actual, contempla que partir de septiembre de 2022 los aumentos fueran de 400 y 250 pesos mensuales para la gasolina y el diésel, respectivamente, hasta que se cierren los diferenciales de compensación frente al precio de paridad internacional.

Sin embargo, tras esos anuncios, el gobierno Duque solo hizo uno de los tres reajustes, el 2 julio, y fue de 150 pesos en el galón de gasolina, por debajo de lo que se había estimado cuando se presentó el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Pero fuentes del sector explican que la situación que hoy enfrenta el país viene desde el 2016, cuando los reajustes comenzaron a hacerse con cuentagotas.

Y lógicamente, cada vez que la diferencia se ampliaba era más difícil equilibrar la balanza frente al precio internacional, que es el que se le reconoce a Ecopetrol por ingreso al productor de los combustibles.

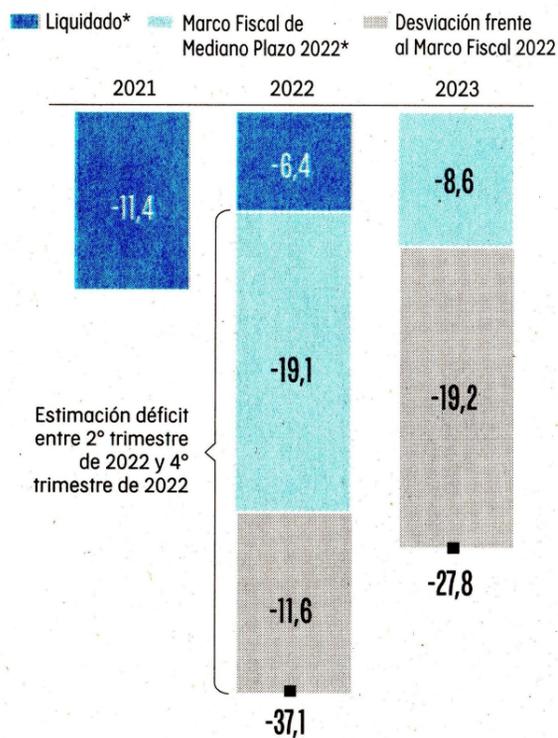
Cuando el gobierno Duque presentó la proyección de aumentos que consignó en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, algunos expertos como Julio César Vera, presidente de la Fundación XUA Energy, sugirieron realizar el proceso de desmonte de los subsidios a los combustibles en un período que sería de cerca de 14 meses para el caso de la gasolina y de dos años para el diésel.

Lo anterior con el objetivo de mitigar el impacto, en especial en el transporte de carga, al cual se le suben los costos de operación.

Ahora, con una situación cada vez más difícil y tras las definiciones que haga el alto gobierno el próximo lunes, será la nueva ministra de Minas y Energía, Irene Vélez, quien deberá firmar las resoluciones con las que se comience a subir el valor del precio del galón de gasolina y diésel en el país.

## LAS CUENTAS DEL DÉFICIT DEL FONDO ESTABILIZACIÓN DE COMBUSTIBLES

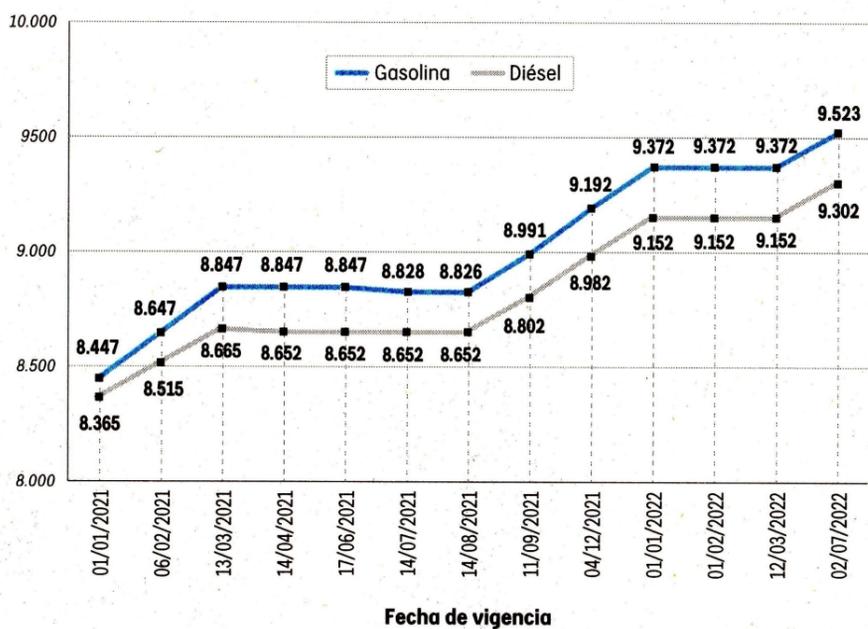
Cifras en billones de pesos. Años 2021 al 2023



## EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES

Cifras en pesos por galón. Años 2021 y 2022

Valores de referencia para Bogotá



Fuente: Ministerio de Hacienda y Ministerio de Minas y Energía

## Galón, al menos \$ 8.000 por debajo del nivel externo

Aunque los precios de la gasolina corriente y del diésel están para Bogotá en 9.523 pesos y en 9.302 pesos e históricamente en el país no han superado la barrera psicológica de los 10.000 pesos por galón, datos oficiales muestran que comparativamente el valor que paga un consumidor en Colombia está muy por debajo de lo que debe cancelar un consumidor en otros países cada vez que tanquea su vehículo.

Con datos de mayo, en junio el documento del Marco Fiscal de Mediano Plazo señaló que los precios de los combustibles líquidos en el mercado interno se ubicaban 44 por ciento y 39 por ciento por debajo de la media de la región en gasolina corriente y en diésel, respectivamente, e incluso por debajo de países pares con mecanismos de estabilización similares.

“Existe el espacio suficiente para generar los ajustes requeridos para la

convergencia entre los precios locales e internacionales, siempre y cuando esté alineado con la dinámica inflacionaria de los próximos meses”, señaló el documento en su momento.

Y es que actualmente se calcula que el precio del galón de la gasolina corriente está 8.000 pesos por debajo del precio internacional, mientras que el valor de venta del galón de diésel tiene una diferencia mayor, cercana a los 10.000 pesos con respecto a los valores de paridad internacional.

Por ejemplo, según el documento del Ministerio de Hacienda, en mayo se pagaban en Colombia 2,5 dólares por cada galón de gasolina corriente, solamente por encima del costo del galón en Venezuela y en Bolivia, cuyas tarifas para ese mes fueron de 0,08 dólares por galón y de 2,06 dólares, respectivamente.

De hecho, el precio promedio en Co-

lombia estuvo por debajo del promedio de 4,14 dólares de 13 países analizados. Para el quinto mes del año, un galón de gasolina corriente en Perú costaba 6,29 dólares, en Brasil su precio fue de 5,78 dólares, en Chile de 5,41 dólares y en Argentina la tarifa fue de 3,73 dólares por galón.

Al mismo tiempo, el Marco Fiscal de Mediano Plazo señaló que si bien la estabilización de los precios domésticos de la gasolina corriente y el diésel tiene efectos favorables sobre la inflación y la dinámica económica del país, estos beneficios pueden ser mejores si se focalizan de la mano con los cambios recientes en el Sisbén.

“El impacto derivado de las fluctuaciones de los precios de los combustibles en el costo de producción de bienes y servicios diferentes a los combustibles líquidos, entre los que sobresale el transporte público y de carga, es sig-

nificativamente alto en hogares en situación de pobreza o vulnerables”, indica el documento.

También sugirió evaluar la consistencia del mecanismo de estabilización de los combustibles con la política ambiental, advirtiendo que es relevante considerar las buenas prácticas internacionales para internalizar, por ejemplo mediante la implementación de impuestos, los efectos económicos y sociales asociados al cambio climático y a la contaminación ambiental local (en la calidad del aire), derivados de la producción y consumo de combustibles fósiles.

Todas estas repercusiones serán las que tendrá que mirar el próximo lunes el consejo de ministros, cuando se presenten las opciones para la necesaria reducción del déficit del fondo de estabilización de combustibles que se requiere adoptar.