



**Jorge Sáenz**  
Periodista Economía

SEGUIR

## ¿Qué hacer con el precio de los combustibles en Colombia?

El fondo que permite que la gasolina y el acpm no estén por los aires en el país acumula un peligroso déficit, que este año podría cerrar en más de \$30 billones. Pero quitar del todo esta red de seguridad podría subir el costo del galón de gasolina en \$11.000. Una operación entre salud fiscal y protección contra la inflación que le quedará al próximo gobierno.

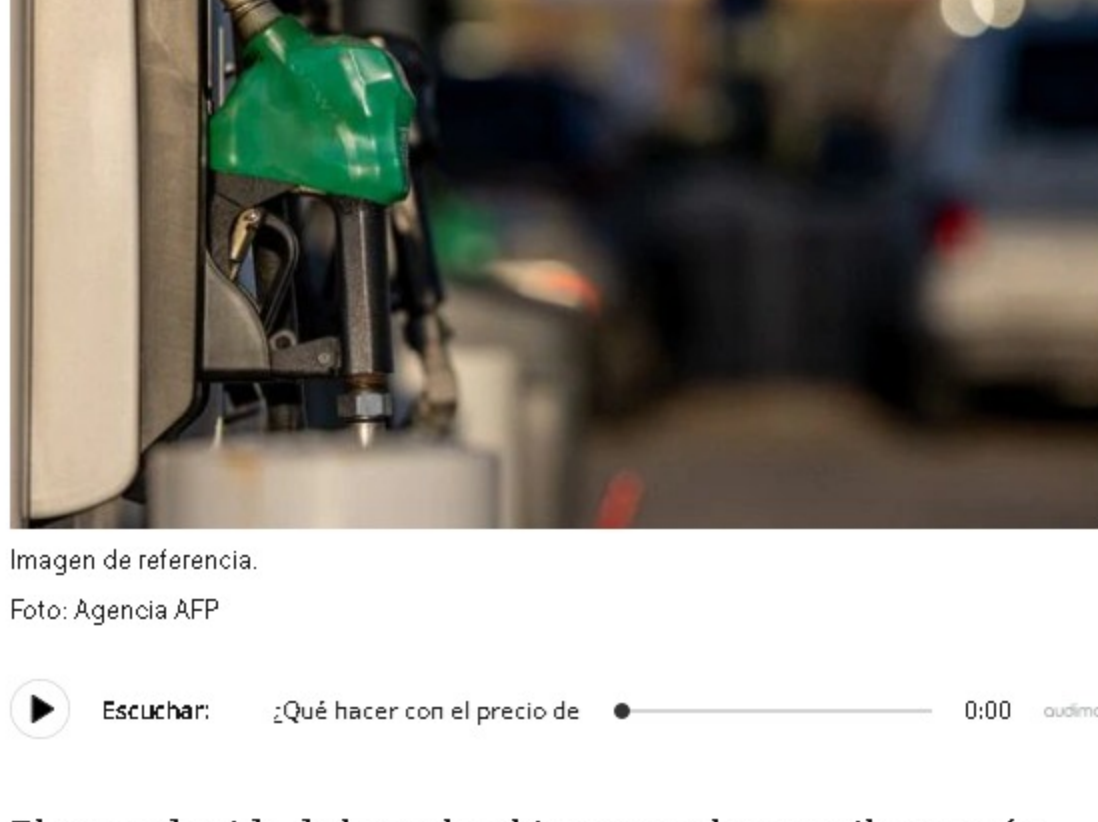


Imagen de referencia.

Foto: Agencia AFP

Escuchar: ¿Qué hacer con el precio de 0:00 audíono

El costo de vida de los colombianos no alcanza ribetes más dramáticos, en buena parte, debido al freno en el alza de los precios de los combustibles, que ha significado un pesado déficit en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC). Este mecanismo ha permitido mantener los precios de la gasolina y el acpm en niveles bajos, en medio de un mundo pasado por **volatilidad en la energía por cuenta de la guerra de Rusia en Ucrania**.

Ahora bien, tan sorpresivo es el hueco del fondo que, a pesar de ser un tema estructural y con el potencial de agravar la inflación en Colombia, no parece tener un lugar prominente en el discurso de quienes se disputan la presidencia.

### ¿Qué es el FEPC?

Si no existiera el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustible, el costo del galón de gasolina sería mayor en \$11.000 aproximadamente sobre el precio actual, remarcó Felipe Bayón, presidente del Grupo **Ecopetrol**.

Por su parte, José Manuel Restrepo, ministro de Hacienda, advirtió que “subir bruscamente los precios de la gasolina y el acpm impactaría negativamente el poder adquisitivo de los hogares y los costos del sector productivo”.

Pero ese subsidio está ejerciendo una fuerte presión sobre las finanzas públicas. Para este año, se estima que el FEPC podría generar un hueco en las cuentas estatales cercano a los \$30 billones. “Ese es un número muy alto, y en los últimos meses se ha dado en la conjugación de altos precios del **petróleo** y un tipo de cambio (dólar) también elevado, que hace que los precios de los combustibles estén un 50 % por debajo de lo que deberían estar”, sostuvo José Ignacio López, director de Investigaciones Económicas de Corficolombiana.

Actualmente, ese déficit suma un poco más de \$14,1 billones. Y el Comité Autónomo de la Regla Fiscal consideró que podría pasar de los \$33,5 billones al finalizar 2022.

### Precios de los combustibles en Colombia

Vigencia a partir del 12 de marzo de 2022

Ciudad	Gasolina (\$/gal)	ACPM (\$/gal)
Bogotá	9.372	9.152
Medellín	9.310	9.161
Cali	9.403	9.269
Barranquilla	9.056	8.864
Cartagena	9.016	8.832
Montería	9.266	9.082
Emanga	9.135	8.926
Villavicencio	9.472	9.252
Pereira	9.348	9.216
Manizales	9.360	9.205
Ibagué	9.315	9.141
Pasto	7.917	8.307
Cúcuta	7.426	6.874
Promedio 13 ciudades	9.030	8.868

Fuente: Ministerio de Minas y Energía

A Flourish data visualization

En 2019, el FEPC tenía un saldo en rojo de \$17 billones y, para saldar esa obligación, el Gobierno emitió deuda pública por esa cantidad. En ese año se cerró un poco el diferencial en el precio de los combustibles entre la cotización internacional y el costo local: la gasolina subió \$700 y el acpm aumentó \$849.

### Otras noticias de Macroeconomía



**Macroeconomía**  
Wall Street termina su mala racha con la mejor semana desde noviembre de 2020

27 may 2022 - 11:19 p. m.



**Macroeconomía**  
Por qué la economía es una de las piezas centrales en estas elecciones

29 may 2022 - 2:00 a. m.

Con la llegada de la pandemia, en marzo de 2020, se comenzaron a frenar las alzas mensuales de los precios internos de los combustibles. El valor del galón de gasolina se redujo en unos \$1.600 y el acpm lo hizo en \$1.100. Esta decisión provocó una disparada del saldo negativo en el fondo.

### Mayor presión inflacionaria

El ministro de Hacienda reconoció que haber buscado cerrar la brecha de precios de los combustibles más aceleradamente, una vez atenuada la crisis sanitaria, habría significado tres puntos adicionales en el crecimiento de la inflación: en 2020 habría costado 0,6 puntos porcentuales adicionales al costo de vida y en lo corrido de este año el estimativo es de 1,1 puntos porcentuales.

Por su parte, Diego Mesa, ministro de **Minas** y Energía, aseguró que “haber incrementado el precio del diésel hubiera tenido un canal directo de mayor presión inflacionaria sobre el precio de los alimentos”.

### Lea también: ¿Cómo afecta el bolsillo el alza en servicios públicos?



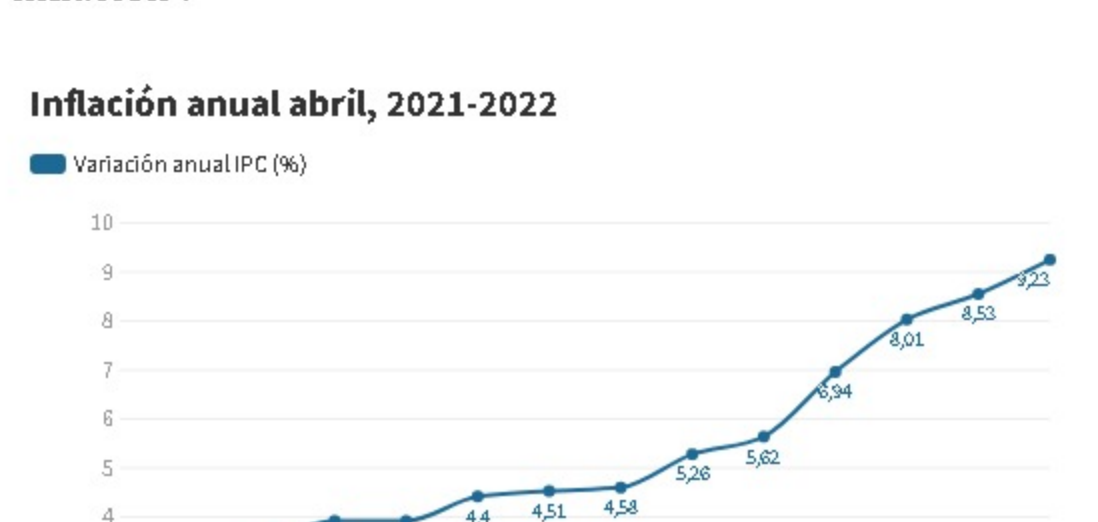
Desde la perspectiva de ANIF, “el Fondo no ha sido efectivo en generar ahorros en los momentos en los cuales el precio de referencia está por encima del precio de paridad, lo cual muestra la gran dificultad política de aumentar los precios de los combustibles al público”.

El ministro Restrepo sostiene que el manejo de los precios de los combustibles no tiene relación con una realidad electoral, pero “si tiene relación con los efectos de la pandemia en la población”. Insistió en que las razones para frenar el alza en los precios de los combustibles han sido los efectos de la pandemia y el impacto inflacionario, que, además, afecta al sector productivo.

“Este es un momento bien difícil para ajustar ese desbalance, porque tenemos todavía una inflación muy alta, que les está pegando a los hogares vulnerables con una tasa probablemente superior al 10 %”, dijo el director de Investigaciones Económicas de Corficolombiana. Corregir ahora el precio de los combustibles generaría una nueva ola de inflación y, por tanto, afectaría mucho a las familias de menores ingresos, indicó el analista.

A juicio de Carolina Monzón, gerente de investigaciones económicas para Itaú Colombia, en un momento **en el cual la inflación está en 9,2%** y los mercados internacionales nos siguen mostrando presiones significativas en la inflación, “hacer el ajuste total de los precios de los combustibles al alza generaría un choque relevante desde el punto de vista de la inflación”.

### Inflación anual abril, 2021-2022



Fuente: DANE. Gráfico: El Espectador

A Flourish chart

Otros analistas sostienen que el Gobierno no se ha querido comprometer más con cerrar la brecha en el precio de los combustibles entre lo internacional y lo doméstico, evitando ejercer mayor presión sobre los precios de los alimentos. “Los ajustes han sido muy moderados, en parte, por la preocupación del Gobierno Nacional de aumentar las presiones a la inflación, que ha sido uno de los fenómenos negativos a lo largo de este 2022”, sostiene Luis Fernando Mejía, director de Fedesarrollo.

Es casi seguro que este problema sobre el manejo del faltante del Fondo le quedará al gobierno que tome las riendas del país para el cuatrienio 2022-2026.

Para Julio César Vera, presidente de la Fundación XUA Energy y exdirector de Hidrocarburos del Ministerio de **Minas** y Energía, es urgente tomar decisiones para reducir el diferencial de precios internos de la gasolina y el diésel con el precio internacional. El Fondo “está acumulando desahorros mensuales del orden de \$2,3 billones por mes; es decir que este año fácilmente se tiene un déficit de más de \$10 billones, sobre un consumo de 6,7 millones día de gasolina y 5,8 millones de galones de diésel”, argumenta Vera.

### Acciones de control para el déficit

Una vez la coyuntura inflacionaria lo permita, el actual Gobierno entraría a evaluar medidas de corto plazo “para garantizar una convergencia de precios de los combustibles”, dijo el ministro Restrepo. A la par, también trabaja en una nueva fórmula para fijar los precios de los combustibles y una “senda de convergencia de precios con incrementos graduales”, que se pondrá en marcha hasta cerrar los diferenciales. **Ecopetrol** ha explorado, junto con el Ministerio, varios cambios a la metodología que podrían ayudar a reducir ese diferencial. Será un trabajo entre el gobierno nacional y el entrante.

“Debería haber una discusión más abierta sobre si el país considera pertinente gastar tres puntos del PIB en un programa de subsidios de combustibles, cuando eso podría tener un efecto mucho más poderoso sobre la mitigación de pobreza. Esa es una discusión que el país tiene que dar”, argumenta el analista José Ignacio López.

### Lea también: Así se ve la transición energética en Colombia

Según Carolina Monzón, de Itaú Colombia, la contribución a los combustibles es un subsidio “bastante regresivo, porque se está subsidiando a la gasolina corriente y no al diésel”. Remarca que el déficit del FEPC llega en el momento en el que por lo menos el país tiene mayores ingresos petroleros para subsanar el choque. “El problema es a futuro”, cuando desaparezcan esos recursos adicionales, y el mercado financiero espera unas reducciones importantes en los niveles de déficit fiscal y en la deuda. “Este déficit tan abultado del FEPC podría llegar a impedir un ajuste más rápido en términos de nuestra senda de déficit fiscal”, dice.

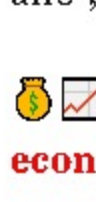
Por su parte, el director de Fedesarrollo pide pensar en medidas que permitan bajar gradualmente este problema del déficit. Explica que, para dar magnitud al problema, hay que ver que para 2022 “estimamos un déficit de \$19 billones (del FEPC) que es casi el 27 % del presupuesto total de inversión que contempla el Presupuesto General de la Nación para este año, que es cercano a los \$70 billones”.

El Ministerio de Hacienda contempla tres escenarios para ponerse al día en la deuda del Fondo con **Ecopetrol**. Uno tiene que ver con los excedentes presupuestales que tiene el Ministerio producto del crecimiento de los mayores recaudos tributarios. Otro se relaciona con las apropiaciones presupuestales incluidas en el Presupuesto General de la Nación para 2023 y el tercero es echar mano de los remanentes de los altos dividendos de **Ecopetrol**. Este último mecanismo permitió que en abril se pagaran \$700.000 millones contra el saldo del FEPC.

“Si eventualmente se genera una fórmula donde hay un cruce contra dividendos, lógicamente tendría que ser de común acuerdo con el Ministerio de Hacienda”, explicó Jaime Caballero, vicepresidente financiero de **Ecopetrol**.

Finalmente, Julio César Vera anota que es importante definir una senda de desmonte del diferencial que debe ser por lo menos a dos años, “pero garantizando su estricto cumplimiento”. Por la coyuntura política del país y dado que a nivel internacional se espera que solo hacia el último cuarto del año empiece a ceder la fuerte inflación global, “es difícil que en junio e inclusive en julio se tengan aumentos, por lo cual se debería, por lo menos y responsablemente, iniciar dicho proceso de desmonte en el mes de agosto del presente año”, dice.

**¿Ya te enteraste de las últimas noticias económicas?** Te invitamos a verlas en **El Espectador**.



Por Jorge Sáenz

@jorgesaez y @jsaenz@elespectador.com