

Las opciones para apuntalar el precio de los combustibles

El Ministerio de Minas empezará esta semana una serie de mesas técnicas con el fin de revisar opciones para modificar el esquema tarifario de los combustibles. Analistas piden revisar prontamente el subsidio al acpm, que sigue cargando déficit al impopular FEPC.



JORGE SÁENZ V.

jsaenz@elespectador.com
@Jorges_V

El debut del ministro de Minas y Energía, Andrés Camacho, en el Congreso de la República fue con uno de los temas más escabrosos: el alza del precio de la gasolina y la revisión del esquema tarifario.

Desde la llegada de este gobierno son pocos los pasos que se han dado para establecer un mecanismo que regule el alza mensual de los combustibles y bajar, desde una perspectiva estructural, el déficit que en los últimos años ha registrado el Fondo de Estabilización de Precio de los Combustibles (FEPC).

“Si queremos solucionar de fondo la situación y el déficit del FEPC, nuestro marco de referencia no es la regulación de los costos y del precio”, advirtió el ministro. Según el funcionario, el marco de referencia es la Transición Energética Justa (TEJ), que va a permitir superar la dependencia que tiene el país con los combustibles fósiles (petróleo, gas y carbón). “Si no somos capaces de avanzar en la descarbonización de la economía y hacer una gestión de la demanda, no vamos a resolver el problema del Fondo”, advirtió Camacho.

Precisamente en materia de demanda de combustibles, el ministro recordó que entre 2021 y 2022 se presentó un crecimiento de 13 %. El año pasado la demanda por combustible fue de 5.367 millones de galones, cerca de 447 millones mensuales. En 2023 la demanda supera

los 453 millones de galones mensuales.

En este escenario queda claro que, de inmediato, no habrá revisión en el esquema tarifario que regula el precio de los combustibles. “No hay una medida de tiempo”, ha dicho el ministro de Minas y Energía. “La semana entrante ya esperamos empezar a convocar las primeras reuniones para mesas técnicas que evalúen estas alternativas”, apuntó el funcionario en una entrevista a fondo para **El Espectador**.

Sin embargo, se nota que hay alguna disposición para revisar la regulación de precio de los combustibles. “Estamos dispuestos a revisarla, a modelarla, a simular sus impactos de tal manera que veamos cuáles son sus consecuencias”, aseguró Camacho.

La cuesta en subida de los precios de la gasolina

Con el ajuste de \$600 por galón que empezó a regir para agosto, el precio de la gasolina se ha incrementado en más de \$4.420 en lo que va de la administración Petro. Mientras tanto, la cotización interna para el diésel se mantiene congelada para evitar mayores presiones inflacionarias.

“Desde el punto de vista económico, social y fiscal, son pertinen-

“Si no somos capaces de avanzar en la descarbonización de la economía y hacer una gestión de la demanda, no vamos a resolver el problema del FEPC”:

Omar Andrés Camacho, Minminas.

tes los ajustes que ha venido haciendo el Gobierno Nacional en materia de precios de la gasolina. Y los ajustes que se han venido haciendo en los últimos meses de \$600 por galón permitirán, hacia el fin de año, equiparar el precio interno con el internacional. Hoy tenemos un diferencial con dicho precio de cerca de \$2.400 por galón”, explicó Julio Cesar Vera, exdirector de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía y ahora presidente en la fundación XUA Energy.

Actualmente, el Gobierno está subsidiando \$6.106 por cada galón consumido de gasolina, según la viceministra Técnica de Hacienda, María Fernanda Valdés. Esa es plata del Presupuesto General que no va para inversión social, sino a subsidiar a los consumidores de gasolina. Para el caso del acpm, el subsidio es de \$10.472 por galón consumido.

Según Amilkar Acosta, exministro de Minas y Energía, “la decisión del Gobierno de desmontar el subsidio de la gasolina es un paso en la dirección correcta”. Y agregó que esa es la forma de cubrir el déficit del FEPC y “desincentivar el consumo de los combustibles, con miras a cumplir con el compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Colombia hacia 2030”.

A juicio del exministro, esta es una verdad incómoda y políticamente incorrecta, pero es la verdad.

Por su parte, José Ignacio López, director de Investigaciones Económicas de Corficolombiana, admite que la forma de reducir el déficit del FEPC “es ir eliminando esos subsidios y eso es lo que el Gobierno ha venido haciendo”. Con el alza mensual a la gasolina se busca “que el subsidio que genera el dié-



El precio de los combustibles se puede convertir en una “papa caliente” para el gobierno del presidente Petro. / Jose Vargas Esguerra

sel se cubra parcialmente con un superávit en la gasolina”, explicó.

La suerte del acpm

La administración Petro ha sido flexible para no elevar el precio del diésel, evitando así presiones inflacionarias, sobre todo en el precio de los alimentos. Se espera que el Gobierno comience a elevar la cotización doméstica del acpm desde el próximo año (aunque en un principio se había hablado del segundo semestre de 2023).

Vera sostiene que, en el caso del diésel, “es urgente iniciar el proceso de ajuste del precio interno, dado que hoy tenemos un diferencial de más de \$8.150 por galón frente al precio internacional: solo para el mes de agosto significa un subsidio de un poco más de \$1,5 billones”.

Según la viceministra de Hacienda, “el acpm se ha mantenido estable con el propósito de favore-

cer la tendencia decreciente de la inflación de alimentos observada recientemente”.

Para evitar y aliviar las presiones inflacionarias sobre los alimentos, Vera propone “hacer una subida moderada en forma mensual y a mediano plazo, que llevaría ajustes entre máximo \$200 a \$300 por galón y que nos llevaría a un período de 2,2 a 3,5 años para alcanzar el precio internacional”.

Las estimaciones del Ministerio de Hacienda indican que un aumento de 1 % en el precio de la gasolina genera un efecto directo de 0,029 puntos porcentuales sobre la inflación total. Igualmente, un incremento de 1 % en el precio de la gasolina y el acpm tiene un efecto indirecto de 0,022 pp sobre la inflación total: 0,009 pp corresponden a la gasolina y 0,014 pp al diésel.

López insiste en que en el acpm se está acumulando un precio muy



importante. “El retiro de los subsidios es impopular. No es cierto que la gasolina solo la consuman las Toyotas 4x4, también los motociclistas, los taxistas, todas las familias que tienen vehículos. Entonces es un golpe al bolsillo de los colombianos, pero, repito, hay que aplaudir que el Gobierno esté cerrando esa brecha”.

En ese sentido, el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, reiteró que “el mayor ejercicio de responsabilidad fiscal que tiene este Gobierno es estar incrementando y cerrando la brecha del déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles”.

Los orígenes del FEPC

El FEPC apareció como respuesta a la necesidad de tener un mecanismo transparente, que permitiera atenuar las fluctuaciones de los precios del petróleo sobre los de los combustibles en el mercado interno, de acuerdo con un estudio de ANIF.

Según Fedesarrollo, “las fórmulas para definir los precios de la gasolina regular y el diésel, que se introdujeron en diciembre de 1998, se inspiraron en conceptos de eficiencia (costo de oportunidad) y equidad”.

Hay que recordar que no siempre el precio de los combustibles en el país ha estado al alza, pues ha habido períodos en que, de acuerdo con la volatilidad de la cotización internacional del crudo, se ha sentido una baja en el costo del galón de la gasolina y el acpm. ■

JUAN
CARLOS
GÓMEZ



¿Se salvará Wikipedia?

En 2012, después de 244 años, la venerable *Enciclopedia Británica* dejó de publicarse en forma impresa. No pudo resistir la competencia que desde el mundo digital le impusieron, primero, Microsoft Encarta y, después, Wikipedia.

Hoy en día en el mundo de internet —tan contaminado y fútil—, Wikipedia es el mejor referente de información confiable y de calidad. Se publica en 334 idiomas, ofrece casi 70 millones de artículos y recibe diariamente más de 30 millones de visitas. En su edición en idioma inglés, 40.000 editores —seres de carne y hueso— aseguran la coherencia y veracidad de la información. Uno de sus pilares es el punto de vista neutral: reflejar en la medida de lo posible, sin sesgo, todos los puntos de vista significativos que hayan sido publicados por fuentes fiables. Tanto así que Wikipedia es el punto de partida de la información de buscadores como Google y Bing.

A pesar de su inmenso potencial comercial, nunca cayó en las redes del mercado. Sus

creadores Jimmy Wells y Larry Sanger mantuvieron incólume la idea fundacional: lograr “un mundo en el que cada persona del planeta tenga acceso libre a la suma de todo el saber de la humanidad”.

Próxima a cumplir 23 años de existencia, Wikipedia enfrenta un enemigo que la puede llevar a su desaparición: la inteligencia artificial (IA). Sin embargo, el reto no la toma por sorpresa y desde hace un tiempo se está preparando para la nueva era. Wikipedia ya utiliza IA para atrapar información falsa. Incluso, varios modelos de IA no podrían existir si no se sirvieran de Wikipedia para atender los requerimientos de sus ávidos usuarios.

Es imposible prever el efecto que tendrá la IA en el ámbito personal y social. Mientras que legisladores y reguladores se paralizan en medio de la perplejidad, muchas Casandras avizoran el apocalipsis mismo de la verdad.

Por lo pronto, como lo plantea Jon Gertner en un artículo publicado recientemente en *New York Times*, si queremos un mundo donde el conocimiento sea creado por humanos, la IA debería tener como referencia los parámetros bajo los cuales se creó Wikipedia y adaptar las herramientas que utiliza para enfrentar el futuro. Ojalá no sea tarde para ello.

@jcgomez_j