

## EDITORIAL

# Unas de cal y otras arena con los combustibles

**EL GOBIERNO NACIONAL LO HA HECHO BIEN CON EL INCREMENTO EN EL PRECIO DE LA GASOLINA Y REDUCIR EL DÉFICIT DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN, PERO SE EQUIVOCA CON LOS PRECIOS DIFERENCIALES**

Solo pasaron dos meses del actual Gobierno Nacional para que tomara la decisión de subir los precios de la gasolina y hacer lo propio hasta que alcanzaran el nivel internacional. En septiembre de 2022, el galón de gasolina costaba \$9.180, dicho de otra manera, **Gustavo Petro** y sus ministros de *Hacienda* y de *Minas* recibieron el combustible a ese precio, pero con la presión fiscal que le suponía el llamado Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles creado con el objetivo de soportar los embates y la variación internacional de los costos del petróleo. El desgreño de los anteriores gobiernos con el manejo de ese fondo llevó a que *Ecopetrol* y el *Ministerio de Hacienda* cruzaran cuentas, y las utilidades que la estatal debía pasarle a la administración central de turno, simplemente se cruzaran con las deudas contraídas por el Gobierno con dicho fondo. Fueron cuentas alegres porque había una incapacidad política de “beberse el cáliz” y ajustar el precio de los combustibles. Así las cosas, este Gobierno Nacional, a buena hora, ha hecho la tarea fiscal, bajo el argumento válido de que no se puede seguir subsidiando la gasolina a los tenedores de más de 17 millones de automotores que ruedan por Colombia, y que el fruto de *Ecopetrol* debía destinarse a otras inversiones sostenibles o sociales que se dicten en las políticas públicas de turno. Han pasado 16 meses y el Gobierno Nacional ha subido la gasolina en promedio \$600 cada mes, haciendo algunas excepciones. La brecha de precios de la gasolina local versus la externa ya se cerró desde noviembre, dado que el ingreso al productor de gasolina básica superó el costo de oportunidad del refinador, que está definido como el precio de paridad de exportación. Dicho de otra manera, el precio del galón ya estaba por encima del precio de paridad local-externo, pero el monto de la brecha varía todos los

días, pues depende de varios factores como tasa de cambio, precio internacional de la gasolina y el Acpm, y el precio regulado que impone el Gobierno. Ahora el gran problema es el Acpm, que es más sensible para el costo de vida, vía transporte de alimentos y servicios de movilidad públicos. La brecha del Acpm está entre \$6.000 y \$7.500, dependiendo de los factores mencionados, lo que le ha surgido al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles que no ve salida política a tal situación. Es decir, no se ha solucionado el subsidio a los combustibles, el diferencial del precio de venta en Colombia y el precio internacional es subsidiado por el Estado. Es un auténtico sinsentido que cuando los combustibles aumentaron de precio en el resto del mundo, en Colombia no se incrementó, lo que hizo que el déficit creciera de forma desmedida. Es un imperativo el cierre de las

## PRECIO ACTUAL DE ACPM

Bogotá	\$9.357
Medellín	\$9.372
Cali	\$9.484
Barranquilla	\$9.060
Cartagena	\$9.028
Promedio principales ciudades	\$9.145

Fuente: Creg / Gráfico: LR-AL

brechas para no seguir subsidiando los combustibles, decisión política que vale unos \$1,2 billones mensuales, solo para el diésel. Es bueno que el Gobierno esté manejando el tema, pero la idea de ponerle precio diferencial al combustible para algunas empresas o a la inversa para los taxistas sí es un exabrupto, pues genera una distorsión en el mercado con consecuencias enormes. No puede hacer carrera en Colombia que hay precios diferenciales de los combustibles de acuerdo a la actividad económica, lo que desarrollaría un mercado negro sin precedentes o subsidios forzosos para unos vivos que reacomoden sus negocios.