

# Alistan medida que elimina el subsidio de combustibles a grandes empresas

**Gobierno publicó proyecto de decreto que les quita el precio estabilizado a grandes consumidores que aún lo tienen. El impacto en inflación sería bajo.**

**EL FONDO** de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc) acumuló en 2022 una deuda equivalente al 2,5% del Producto Interno Bruto (PIB). Por este motivo, el Gobierno ha iniciado una senda de ajustes en el precio de la gasolina para disminuir el tamaño del subsidio que se le otorga.

No obstante, al diésel no se le han hecho alzas, para evitar subir al tiempo a ambos combustibles y tener efectos en la inflación, que se mantiene en doble dígito (12,13%).

Pese a esto, los Ministerios de Hacienda y Minas y Energía publicaron un proyecto de decreto que buscan eliminar la estabilización a los grandes consumidores que aún están cubiertos por el Fondo, tanto de diésel, que es la mayor proporción, como de gasolina. El ahorro por este concepto sería de \$557.000 millones este año, si se aplicara la medida desde julio.

El proyecto propone que los generadores de energía de zonas no interconectadas (ZNI) que usan este combustible líquido no sean cobijados, para evitar que el precio de la electricidad en estas zonas aumente de forma considerable.

Cabe recordar que no todos los grandes consumidores de diésel reciben el precio subsidiado. Por ejemplo, los térmicos que generan para el Sistema Interconectado Nacional (SIN) pagan el precio a paridad internacional.

Las dos carteras explican que del volumen total de usuarios con precio estabi-



**Esto generaría una serie de efectos fiscales positivos, como un menor desbalance externo, sin generar mayores presiones inflacionarias”.**

zado, 191 serán a los que se les retirará este subsidio, que estaba cobijando unos 310.000 galones diarios. De esta forma, se mantendrá el beneficio a 76 usuarios con un consumo de 40.000 galones diarios.

A estos se suman un pequeño porcentaje estabilizado de la gasolina. El consumo total de estos usuarios representa un 4,7%.

De acuerdo con los cálculos de las carteras, esto generaría una serie de efectos fiscales positivos, como un menor desbalance externo, sin generar mayores presiones inflacionarias.

La entidad señala que quitarle el subsidio a estos 191 grandes consumidores generaría un efecto de 1,4 puntos básicos sobre la in-

flación, es decir 0,014% del dato anual.

El modelo también proyecta que si se eliminara el subsidio a toda la economía tendrá un impacto de 1,2 puntos porcentuales, puesto que el alza correspondería a \$8.165 por cada galón de Acpm.

Con respecto al ahorro, el documento técnico elaborado por los ministerios de Hacienda y de Minas y Energía estima un ahorro sobre el Fondo de Estabilización de \$557.000 millones en 2023, en caso de que la medida se implemente desde julio y no se hagan modificaciones en el ingreso al productor.

Cabe recordar que el escenario de déficit del Fondo para este año, según el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf) es de \$18,5 billones, de los cuales \$13,5 billones corresponden al impacto del diésel.

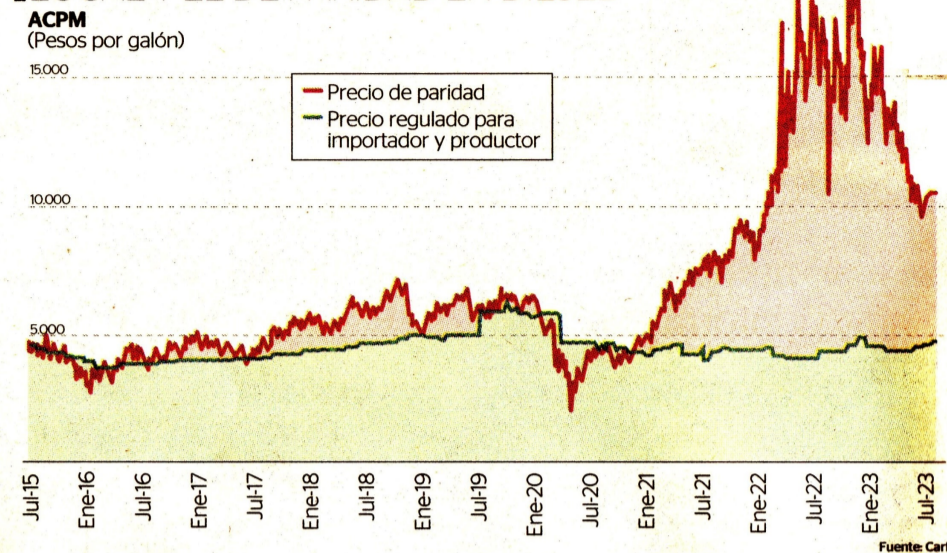
Esto representa una corrección de 4,1% de la deuda generada este año por este combustible.

## SECTORES

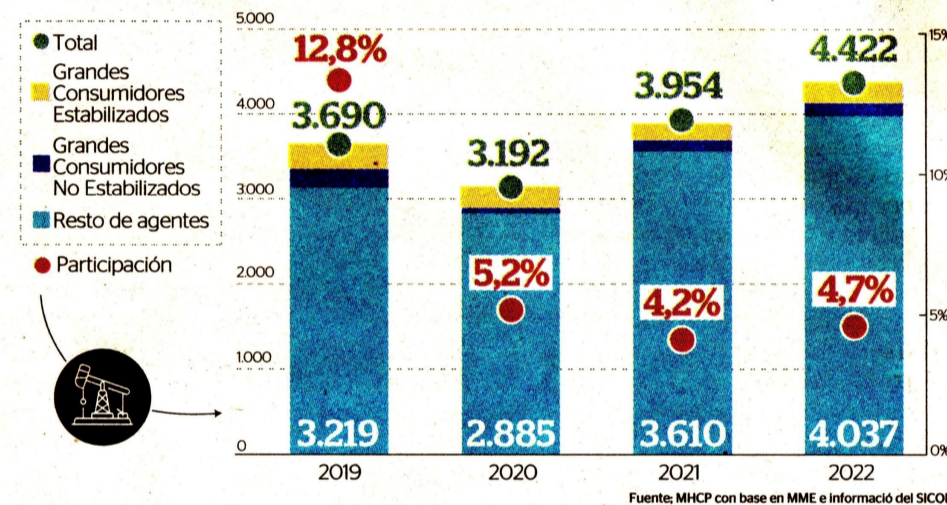
El uso del diésel para las diferentes industrias tiene un rol fundamental para la operación. Por este motivo, aquellos grandes consumidores que ya no estarían estabilizados tendrían impactos en su costos.

“Los sectores económicos más afectados por las

## DIFERENCIAL ENTRE EL PRECIO LOCAL Y EL DE PARIDAD EN DIÉSEL



## Consumo de combustibles líquidos nacional según tipo de agente (millones de galones) y participación sobre consumo nacional (%)



medidas corresponderían al de petróleo crudo y gas natural, carbón de hulla y servicios de apoyo a la minería”, dice el documento.

Los cálculos son que el sector que mayor se ve beneficiado por este tipo de subsidios es la extracción de petróleo crudo y gas natural, al representar el 39,4% de este tipo de demanda.

Con relación a la extracción de recursos no renovables, le siguen las actividades de apoyo para la explotación de minas y canteras, tomando un 19% de los grandes consumidores estabilizados por el Fondo.

A estas le siguen la elaboración de azúcar y panela, con 11,9%; construcción de obras de ingeniería civil, con 9,3%; extracción de carbón de piedra y lignito, con 3,9%; entre otros.



**La forma efectiva de garantizar esta medida es con una medición en los tanques, pero eso requiere una inversión en tecnología”.**

## RETOS

Julio César Vera, presidente de Xua Energy, considera que este proyecto de decreto tiene una serie de retos para su ejecución.

En primer lugar, explica que el Ministerio de Minas y Energía, así como la Comisión de Regulación de Energía y Gas (Creg) deben regular su operatividad, cuyos plazos no están definidos en el proyecto.

De igual manera, Vera se-

ñala que hacer seguimiento y revisión de esta medida implica una serie de retos tecnológicos y logísticos.

Si bien la implementación podría hacerse por medio de los proveedores mayoristas, esto no representa un seguro de que la medida se está ejecutando de forma correcta.

“La forma efectiva de garantizar esta medida es con una medición en los tanques de los grandes consumidores, pero eso requiere una inversión importante en tecnología”, señaló.

El experto también apuntó que se debería considerar un esquema diferencial entre el volumen de consumo y no afectar tanto a los pequeños y medianos industriales. Esto, explicó, puesto que dentro de la categoría que se vería impactada, hay volúmenes diferentes de consumo.

Así mismo, señaló que se podría implementar este mecanismo de forma escalonada para permitir los ajustes en las finanzas de las compañías que son grandes consumidoras. □

\$13,5

**BILLONES** se estima que sea la deuda por concepto del diésel en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, según los cálculos del Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf). Es decir 72% de la deuda total (\$18,5 billones)