

El diésel pesa cerca de 60% del déficit del Fondo de Combustibles

Aunque el ACPM tiene el mayor peso sobre el hueco en las finanzas del Fepc, y los expertos reconocen necesidad de tomar medidas, prima el efecto inflacionario de este.

Laura Lucía Becerra Elejalde

A DIFERENCIA de otros países del mundo y de la región, donde el precio de los combustibles se incrementó durante los últimos dos años por los choques de la pandemia y el alza internacional del crudo, Colombia siguió subsidiando la gasolina, una decisión que le dejó al país un hueco de \$36 billones en sus finanzas al cierre de 2022 por cuenta del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (Fepc).

Este mecanismo se creó hace más de 15 años con el objetivo de blindar a los precios nacionales del combustible, y el bolsillo de los colombianos, de los choques internacionales. Pero esa compensación se siguió subsidiando durante la pandemia, a pesar del incremento en los precios del petróleo a nivel nacional, y por ende de la gasolina, lo que al día de hoy implica un desbalance de cerca de \$4.000 por galón frente al precio internacional.

Para sanear este déficit, desde octubre de 2022 el Gobierno puso en marcha la política de disminuir el valor del subsidio a los combustibles, y se comenzó a incrementar el precio de la gasolina. En los últimos tres meses del año pasado el incremento fue \$200 por galón y en 2023 se pasó a \$400 al mes, de enero a abril.

Pero en mayo, el Gobierno anunció un alza de \$600 en la gasolina, con lo que el precio promedio para las principales 13 ciudades del país se ubicó en \$11.767. En



el caso el diésel, el precio promedio se mantiene en \$9.065 por galón según cifras del Ministerio de Minas y de la Comisión de Regulación de Energía y Gas (Creg).

“Como el precio de la gasolina está subiendo, cada vez el déficit es más por ACPM”.

Según confirmó en días pasados el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, a la fecha el déficit del Fepc se ha logrado bajar a \$32 billones.

De acuerdo con el Ministerio de Hacienda, dentro del déficit del Fepc, cerca de 60% es por cuenta del ACPM o diésel, es decir, alrededor de \$19,2 billones, mientras que por GMC (gasolina motor corriente) serían cerca de \$12,8 billones.

“Como el precio de la GMC está subiendo, cada vez el déficit es menos por GMC y más por ACPM”, indicaron fuentes de la cartera a Portafolio.

Sin embargo, y según dio a conocer Bonilla, hasta que no baje la inflación, sólo se incrementará el va-

lor de la gasolina, más no del diésel, por el impacto que tiene esto sobre toda la cadena de transporte.

“En algún momento habrá que volver a revisar el tema del diésel, pero cuando tengamos más controlada la inflación”, aseguró Bonilla la semana pasada, y además, dijo que la meta es que el galón de gasolina llegue a un precio cercano a \$16.000 en alrededor de año y medio.

LA EFECTIVIDAD

Para los expertos, si bien hay un componente inflacionario importante asociado al diésel, este tiene un peso fundamental en el déficit del Fepc.

“En la composición del déficit cada vez es más im-

portante el componente del ACPM. En Corficolombiana alguna vez hicimos unos cálculos que eran muy similares, inicialmente la composición era 55% versus 45%, pero en la medida que ha venido subiendo el precio de la gasolina, buena parte del déficit remanente

“Esa brecha es compleja, pero debería haber un plan a medida que la inflación baje”.

está viniendo por el ACPM, e incluso si se cierra la brecha de la gasolina, parte del déficit va a permanecer por que el ACPM se mantiene fijo”, explicó José Ignacio López, director de investigaciones económicas de Corficolombiana.

Según López, es complejo cerrar la brecha del diésel, por su uso intensivo en el transporte, lo que tendría un efecto inflacionario indirecto. “Cerrar esa brecha en un momento en que la inflación sigue alta será complejo y generará un malestar social, pero sí debería haber un plan en la medida que la inflación siga cayendo”, propuso.

Justamente ayer, el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf) emitió un pronunciamiento, en el que uno de los temas centrales es el Fepc. El Comité calificó como “apropiado” que el Gobierno continúe en su esfuerzo por reducir el diferencial entre el precio de referencia de la gasolina y su precio regulado.

Pero también recordó que se tiene previsto el inicio de la corrección de la brecha de precios en el ACPM hacia mediados del año, según lo que se acordó el año pasado con los transportadores.

Julio César Vera, director de la Fundación Xua Energy, dijo que el hueco en el diésel frente al precio internacional “está grande”, entre \$7.000 y \$7.500 por galón. “Creo que se va a cuadrar haciendo ajustes muy graduales, máximo \$200 y más con una tendencia a \$100 mensuales, y eso tomará tiempo”, dijo Vera, y aseguró que, a ese ritmo, podría tomar hasta cuatro años cerrar el déficit.

“Si no se hace ese cambio, será algo insostenible”, añadió Vera.

De otra parte, Álvaro Humberto Ojeda, vicepresidente global de Negocios de Values AAA, destacó que siendo muy grande el hueco que aún existe en el Fepc, han sido efectivas las medidas del Gobierno para ir reduciendo este déficit poco a poco. Ojeda dijo que, el pronóstico de reducción que se estima para este año es de cerca de 28% del déficit frente a 2022.

Sin embargo, según el experto, para acelerar la disminución del déficit deberían seguir los aumentos “de alto espectro”, similar al visto en mayo. ☺