

Camino para revisar el precio de la gasolina

Los expertos coinciden en que el mecanismo debería estar más atado a la ley y menos a la discrecionalidad del mandatario de turno.



JORGE SAENZ V.

jsaenz@elespectador.com
@Jorges_V

En medio de un intenso debate hay dos cosas que parecen ciertas para el panorama de los combustibles en Colombia. Una, los precios seguirán subiendo, al menos en el mediano plazo. Y dos, se espera que haya cambios significativos en el esquema que define el alza mensual de la gasolina.

A la vez que se necesitan nuevos mecanismos, analistas y expertos piden que las decisiones sobre los precios no queden a discreción del mandatario de turno. El alza mensual debe tener una camisa de fuerza que no pueda ser rota por el estado de ánimo del inquilino de la Casa de Nariño, pues parte de esto ha llevado al abultado déficit fiscal que afronta el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC).

Por otra parte, tampoco se pueden establecer tarifas diferenciales ni pensar en que Ecopetrol venda por debajo del precio internacional. Mientras la ministra de Minas y Energía, Irene Vélez, intranquilizó a los mercados con sus declaraciones, su colega, el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, devolvió la paz señalando que a la petrolera colombiana no se le puede obligar a vender por debajo de los precios del mercado.

“Debe conservarse la estructura que tiene como referencia los precios internacionales para que Ecopetrol sea una empresa competitiva y pueda ejecutar su plan de inversión”, sostuvo José Ignacio López, director de Investigaciones Económicas de la firma Corfi-colombiana. Explicó que es importante que las condiciones de venta del crudo de Ecopetrol sean a valores de mercado. “Coincidi-

mos con la apreciación del ministro (Bonilla), que es muy importante mantener ese referente”, dijo.

El gobierno del presidente Gustavo Petro anunció que se encuentra considerando varias alternativas para ir cerrando el hueco del FEPC. Entre estos controles está el de establecer tarifas diferenciales para consumidores menores y distribuir a precios más bajos en las zonas de frontera. Estas iniciativas son rechazadas por los distribuidores minoristas de combustibles.

El presidente de Fedispetrol Colombia, Álvaro Younes, está de acuerdo en que se necesita “revisar el modelo” para que produzca “buenos resultados y más justicia social”. Al tiempo que advirtió que no sería recomendable hacer diferencias tarifarias porque se cartelizan los sectores y consideró que las tarifas, para ser coherentes y sanas, “deben incluir todos los combustibles, no colocar a un sector que subsidie a otro (gasolina vs. acpm)”.

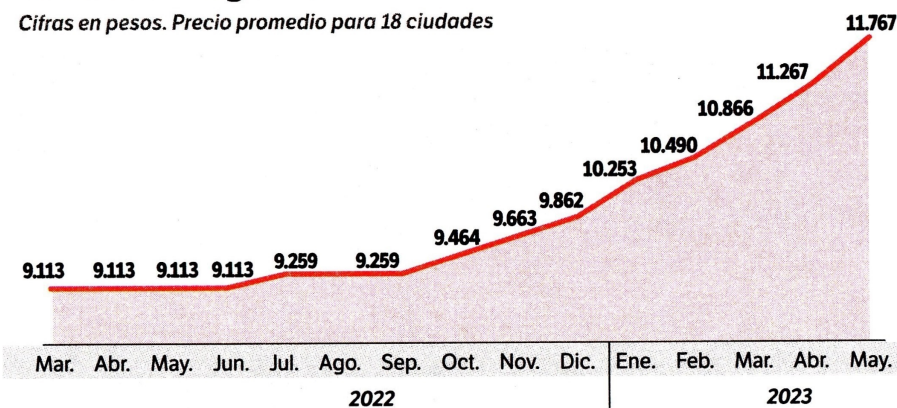
Mientras analistas están de acuerdo con que el alza a la gasolina se cierre con el déficit fiscal del FEPC, rechazan los anuncios de la ministra de Minas y Energía. “Así como hemos aplaudido el esfuerzo que ha hecho el Gobierno en términos de venir aumentando gradualmente el precio de la gasolina como una medida responsable desde el punto de vista fiscal, consideramos que esta idea de eventualmente establecer unos precios diferenciales podría ir justamente en contravía de esa decisión”, consideró el director de Fedesarrollo, Luis Fernando Mejía.

De fondo, el susto del Gobierno es que con el alza de la gasolina y, posiblemente con el incremento del diésel desde junio de este año, se vuelva incontrolable el manejo de la inflación. Esto, además del escenario de crisis climática y transición energética, ha llevado a que algunos anuncien medidas que son vistas como erróneas e incluso desesperadas.

“Cualquier medida que plantee un precio de la gasolina inferior al precio internacional es incoherente con la agenda de cambio climático de aceleración de la transición energética que ha planteado el propio Gobierno Nacional. No tiene ningún sentido en un gobierno que ha puesto como una de sus banderas fundamentales la transición energética entre a subsidiar el precio de un combus-

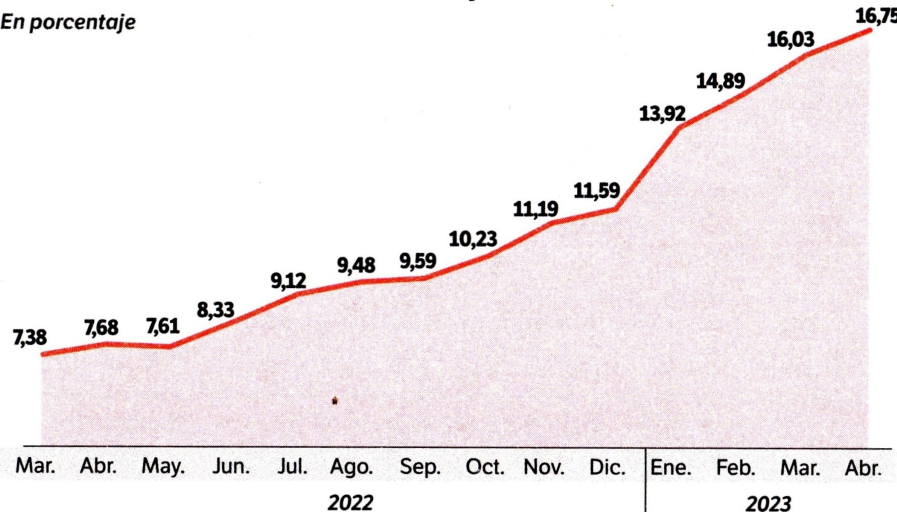
Precios de la gasolina

Cifras en pesos. Precio promedio para 18 ciudades



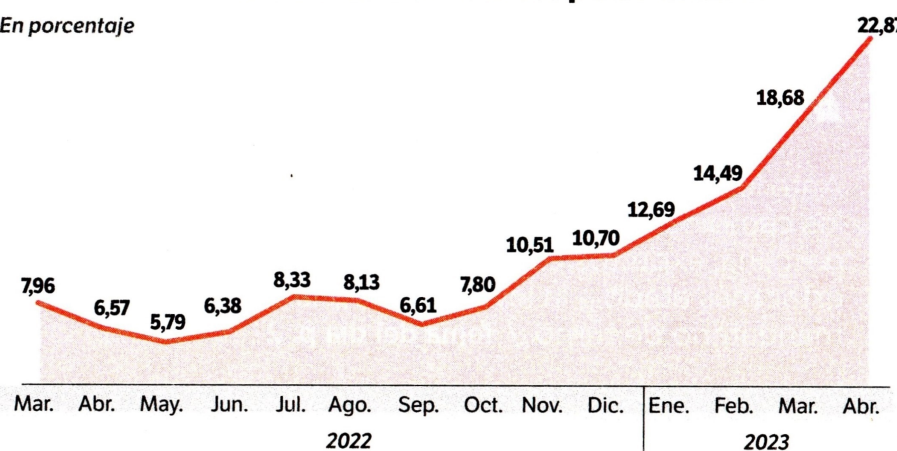
Evolución de la inflación en transporte

En porcentaje



Evolución de la inflación en combustibles para vehículos

En porcentaje



Fuente: DANE

/ Getty Images

tible fósil que es contaminante. Eso es incoherente”, sostuvo Mejía.

Por su parte, López reseñó que “subsidiar la gasolina no es una buena política, más aún pensando en ser coherente con el tema del cambio climático. Uno no puede pretender tener una política seria de transición energética y cambio climático si al mismo tiempo está artificialmente reduciendo el precio de los combustibles fósiles, que son los contaminantes”.

Es por esto por lo que analistas como López estiman que se requiere una revisión profunda de la fórmula para que sea menos discrecional. “Este mecanismo debería estar más atado a la ley y debería complementarse con métodos de compensación a veces con poblaciones más vulnerables, pero no a través del precio, sino con otro tipo de esquemas”.

Durante años los precios de los combustibles se definieron en función de la estabilidad de precios de la economía. De este escenario se pasó al de liberación de los precios, excluyendo la gasolina extra, que ya estaba liberada.

Dentro de todo este proceso se llegó a una nueva metodología para la fijación de los precios de la gasolina corriente y del diésel,



vinculando el ingreso al productor de los combustibles a precios internacionales, bajo el esquema de paridad de importación, y se liberaron márgenes minoristas y precios de venta al público, según explica la Unidad de Planeación Minero-Energética (UPME).

Pero ese esquema tarifario se fue diluyendo con el tiempo hasta llegar a esta situación, en la que las alzas se ejecutan, o se aplazan, por decisiones políticas, como sucedió en el

gobierno anterior.

Es por esto por lo que analistas como López estiman que se requiere una revisión profunda de la fórmula para que sea menos discrecional. “Este mecanismo debería estar más atado a la ley y debería complementarse con métodos de compensación a veces con poblaciones más vulnerables, pero no a través del precio, sino con otro tipo de esquemas”.

» De acuerdo con datos del Banco de la República, el 25 % de los costos del transporte son representados por el precio en el diésel.