

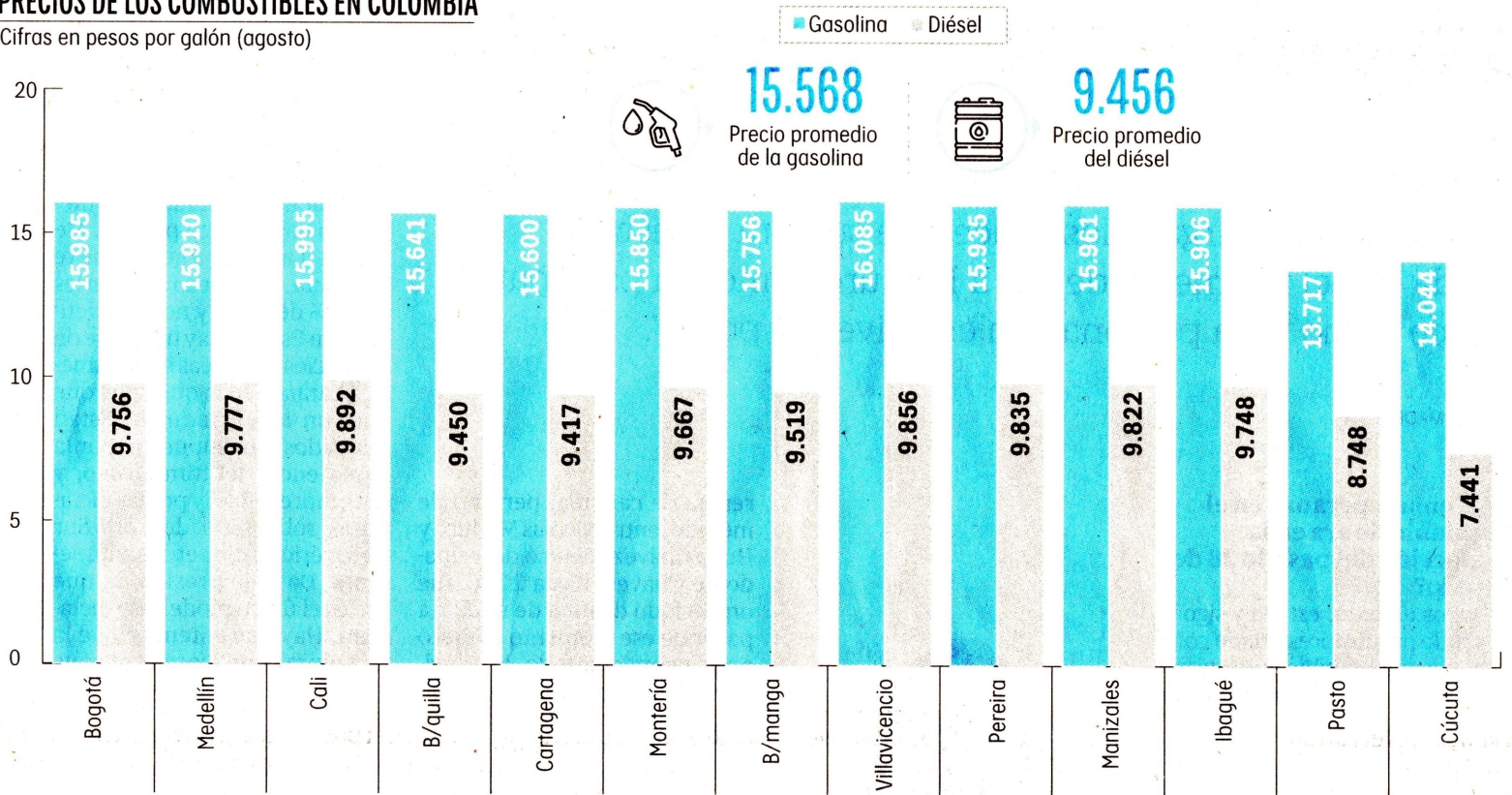
# Aumento en precio del diésel, alivio para finanzas públicas y reto a la inflación

Expertos creen que subirán precios de alimentos y de algunos bienes y servicios, pero el efecto no se espera de forma inmediata. La medida era inevitable para la estabilidad fiscal. Fedetranscarga reitera sus reparos.

REDACCIÓN DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS | REDACCIONECONOMICAS@ELTIEMPO.COM

## PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA

Cifras en pesos por galón (agosto)



Después de 14 mesas técnicas, que se llevaron a cabo durante 10 meses entre los líderes del sector de transporte de carga y pasajeros, y representantes del Gobierno Nacional, no fue posible llegar a un acuerdo sobre el incremento en el precio del diésel.

Por lo tanto, el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, anunció que la decisión se tomará de forma unilateral y en acuerdo con el presidente Gustavo Petro, porque el ajuste en el precio del diésel es algo que en algún momento se tenía que hacer.

Sin embargo, esta semana el funcionario anticipó que, para cerrar la brecha que existe entre el precio que se cobra en las estaciones de servicio y el costo en el mercado internacional, se harán tres aumentos semestrales de 2.000 pesos cada uno.

Esto significa que el diésel estaría subiendo unos 6.000 pesos en total, actualmente está en un promedio de 9.456 pesos. El primer incremento llegaría antes de que termine el 2024 y la brecha se estaría cerrando a finales del próximo año.

No obstante, Julio César Vera -presidente de la Fundación Xua Energy- señala que este incremento total estaría por debajo de los 6.000 pesos, debido a la caída del precio del petróleo. Con un precio estabilizado alrededor de los 80 dólares por barril, al final del día el aumento podría ser de entre 4.300 y 5.500 pesos.

## Ahorro para el Gobierno

De acuerdo con el presidente de la Fundación Xua Energy, Julio César Vera, un aumento en el precio del diésel de 2.000 pesos le generaría al Gobierno Nacional un ahorro de 325.000 millones de pesos. Por lo tanto, se evitaría que siga subiendo el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fpec), que este año sería de 11,6 billones de pesos, prácticamente la misma cifra que espera recaudar el Gobierno con una nueva reforma tributaria.

También sería un alivio para las finanzas de Ecopetrol, porque la empresa tiene que endeudarse para tener un mayor flujo de caja, ya que los subsidios a los combustibles se le pagan con un año de retraso.

Estos subsidios consisten en que a Ecopetrol se le paga el precio de mercado, pero a los colombianos se les cobra un precio mucho menor por el galón de diésel y de gasolina.

Según cálculos del Centro Regional de Estudios de Energía (CREE), subsidiar los combustibles líquidos es altamente regresivo, pues el 10 por ciento más rico se lleva casi la mitad del subsidio.

Además, el director del Cree, Tomás González, comenta que "no tiene sentido que un Gobierno que dice tener el cambio climático en el centro de sus prioridades subsidie los combustibles fósiles".

Cálculos del Ministerio de Hacienda indican que por cada 2.000 pesos que suba el precio del diésel habría un impacto de 0,3 por ciento en la inflación, que en julio se ubicó en 6,86 por ciento.

"Es una medida necesaria, importante y que no puede dar espe-

ra. Aunque el costo indeseable en el corto plazo de esta medida sea un incremento en la inflación, deben primar las finanzas públicas del país, que será un tema muy sensible el próximo año", manifestó César Pabón, director ejecutivo de Investigaciones Económicas de

Corficolombiana.

De acuerdo con el presidente de Fedetranscarga, Henry Cárdenas, por cada 2.000 pesos que suba el precio del diésel, la tarifa de los fletes se incrementaría en un 8 por ciento, y no es tan fácil trasladarles estos sobrecostos a los generadores de carga.

"Así como es difícil subir los 6.000 pesos, también lo es un incremento de 2.000 pesos. Los generadores de carga van a decir que en enero hablamos para la subida de las tarifas, pero en junio será otra pelea para que suban", dijo.

Por ello, el líder gremial expresó que, de una manera u otra, a la final es mejor que le suban los 6.000 pesos al diésel de una sola vez y no dividirlos en tres alzas porque "eso nos perjudica a todos", aunque no especificó para qué fecha esperarían este único incremento.

En todo caso, los mayores costos que asuman los transportadores se terminarían trasladado a los precios de los alimentos y al transporte de los bienes y servicios, por lo que muchos productos podrían subir de precio en el país.

Pero César Pabón señaló que este efecto no sería inmediato: "Es importante tener presente que un incremento en el precio del diésel causará un impacto indirecto en las familias colombianas, porque realmente los que se verán afectados serán los transportadores".

Además, como el precio del diésel

no ha tenido un incremento tan significativo en los últimos años y desde julio de 2022 se mantiene prácticamente estable, el presidente de la Fundación Xua Energy manifestó que la primera alza de 2.000 pesos puede generar "un efecto expectativa muy grande".

Esto significa que, independientemente de cuánto pese el costo del diésel en cada producto o servicio, se podrían hacer traslados de precios superiores a lo que realmente deberían darse.

"Esto es lo que se logra romper cuando se hacen ajustes periódicos en el tiempo porque se pierde la tendencia entre inflación y precio, y así suba mucho el precio, la inflación no lo siente tanto porque empieza a ajustarse lo que realmente pesa el combustible", comentó.

No obstante, el ministro de Hacienda manifestó que los colombianos tienen que quitarse el "imaginario de que cuando sube el precio de los combustibles debe subir todo, es un impacto más imaginario que real".

Además del incremento en el precio del diésel, que pesa un 40 por ciento en la estructura de costos de los transportadores, el presidente de Fedetranscarga aseguró que también les genera preocupación que en enero de 2025 se anuncie una doble alza de peajes.

Esto debió a que el ministro Ricardo Bonilla anunció que ya no se hará el alza de 4,64 por ciento que estaba pendiente para este año. Por lo tanto, este aumento en las tarifas se sumaría al que se debe hacer en enero próximo y que corresponderá a la inflación de 2024.

"Si suben en enero, no van a entrar en el Índice de costos del transporte de carga por carretera (ICTC), que es el que nos rige para definir el porcentaje que deben subir las tarifas de fletes", dijo.

A esto se suma la decisión del Gobierno Nacional de prohibir las exportaciones de carbón a Israel porque, según Henry Cárdenas, disminuirá la oferta de trabajo de los transportadores, ya que la mayoría de la carga que sale del interior a la costa Caribe y Buenaventura es carbón para exportación.

"Es la única carga que hay constante todo el año para salir hacia los puertos y regresar. Sin carbón no hay cómo ir a la Costa o a Buenaventura cargados. La carga se va a escasear y eso hará que haya más oferta de camiones y que automáticamente las tarifas de fletes bajen", manifestó.

Por lo tanto, dice el presidente de Fedetranscarga, muchos transportadores deberán trabajar a pérdidas, y quienes no lo hagan deberán parar sus vehículos.

"Nos preocupa mucho lo sordos que se están volviendo en el Gobierno para entender que no deberían subir el diésel en estos momentos tan cruciales que está pasando la economía nacional, mucho menos cuando se firma un decreto para prohibir exportar carbón a Israel", afirmó el líder gremial.