

Precio diferencial del diésel, medida difícil de implementar

El ajuste que busca Minhacienda no aplicaría a grandes consumidores, como los del transporte de carga, pero resulta engorrosa y costosa para las estaciones de servicio.

Ledy Ruiz

LUEGO DE la propuesta que lanzó el Gobierno de realizar un ajuste diferencial al precio del diésel al segmento de vehículos de alta gama (camionetas) que no están marcados como grandes consumidores, algunos expertos señalan que se presentaría gran dificultad para implementarla, como lo anunció el ministro de Hacienda, Germán Ávila.

Esta idea fue planteada para obtener un mayor recaudo de impuestos, quitando el subsidio a unos 350.000 carros a diésel que hoy tienen subsidio considerado como regresivo.

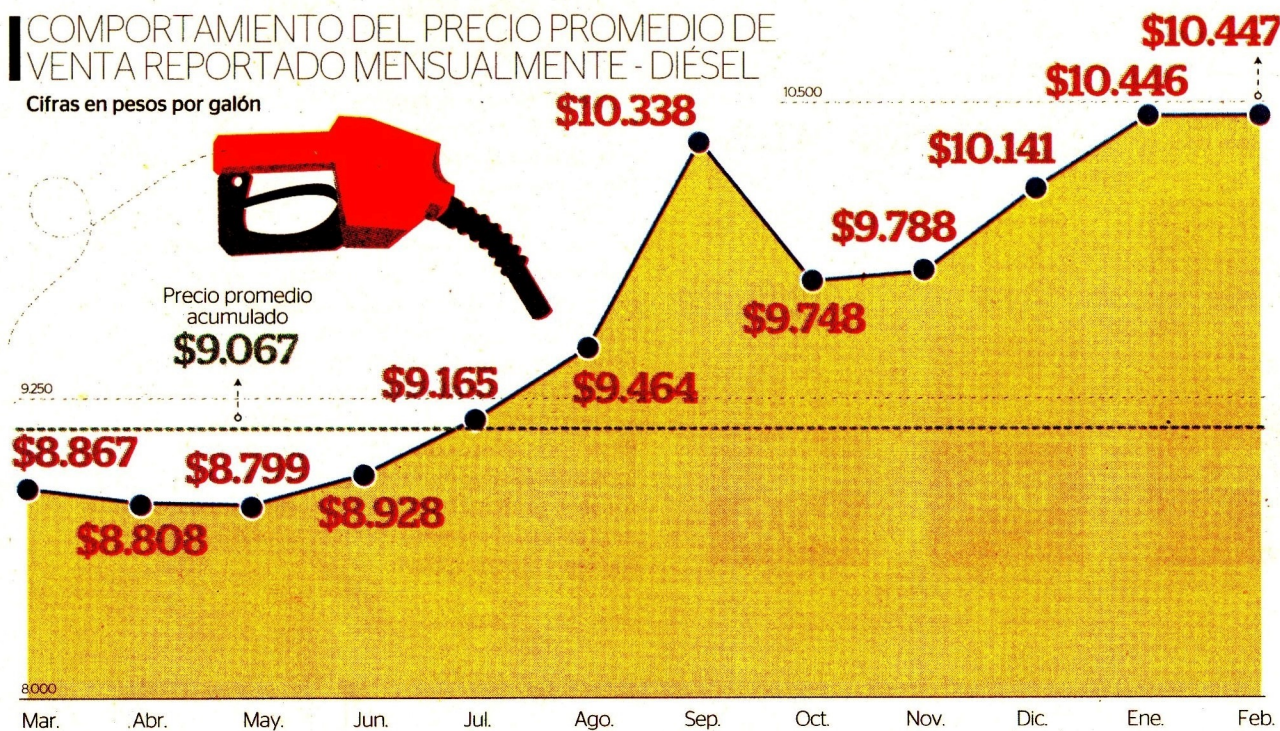
La idea del Gobierno es que con la implementación del mismo se siga reduciendo el déficit del Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles (Fepc), el cual cerró el 2024 en cifras cercanas a los \$7 billones, y que a futuro se reduzca el valor que el Gobierno Central le debe transferir a Ecopetrol.

“Desde el punto de vista operativo y logístico es donde la cosa se empieza a complicar. Porque es una medida muy bien intencionada, pero difícil de implementar y sobre todo difícil de controlar. Porque tienes que utilizar mucha tecnología a nivel de las estaciones, a nivel de los vehículos y a nivel del control operativo de todos los sistemas para garantizar que realmente se le aplique a todo el mundo en la misma forma y que no haya ilusiones o que no haya distorsiones alrededor del sistema. Y ahí es donde la cosa es más compleja de ejecutar”, señaló Julio César Vera, presidente de la Fundación Xua Energy y gerente general en Valjer Energy.

Además, aseguró que la mejor decisión que podría tomar el Gobierno Nacional

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA REPORTADO MENSUALMENTE - DIÉSEL

Cifras en pesos por galón



es implementar una medida a nivel general, con el fin de reducir costos en la ejecución y obtener un mayor recaudo para las arcas de la Nación.

“Siempre será mejor tomar medidas generales que particulares, porque en la medida que tú tomas medidas generales, o sea, así sea más pequeña, puedes tener efectos mucho más grandes, tener menos efectos sobre el tema de gastos y dificultades sobre todo de control operativo y logístico y obviamente terminar gastando gran parte de los recursos que te ahorras para poder controlar una medida y todo sistema que tú tengas que sea arbitrado siempre tiene problemas de control y siempre están buscando cómo hacerle la trampa”, agregó el experto.



Las estaciones tendrían que asumir una serie de costos y hoy tienen márgenes muy estrechos. Difícilmente hoy pueden costear su operación normal”.

¿CÓMO SE APLICARÍA?

De ser aprobada la propuesta por el Gobierno, existen diferentes maneras en las que se podría implementar dicho ajuste diferencial. Una de ellas, según Vera, podría estar relacionada con algún tipo de sistema visual en los vehículos que estarían sujetos a este incremento en el precio del diésel.

“Tienes que jugar primero con qué sistema lo vas a hacer. Si lo vas a hacer con sistemas de reconocimiento visual de placas, nosotros analizamos que este era el más efectivo versus otro con el uso de chips. Y obviamente eso tiene un costo porque habrá que instalar un determinado número de cámaras por cada estación”, dijo Vera. También resaltó que esto tendría que instalarse en todas las esta-

ciones de servicio del país o por lo menos en donde quieran tanquear a estos vehículos, con lo que se obligaría a tener un sistema que esté conectado con el sistema centralizado del gobierno del control de combustible (Sicom). El experto mencionó que de ser implementada esta medida se presentará una importante caída en el consumo del diésel en Colombia, debido a que a mayor costo se reduce el apetito por adquirir este combustible, lo que haría que incluso, algunos se pasen a gasolina u otro energético. Resaltó que esto también podría generar que el mercado de carros que usan diésel se afecte ante la decisión de compra de automóviles a gas, eléctricos e híbridos.

SOBRECOSTOS AL NEGOCIO

Por el lado de las estaciones de servicio se resalta que con la adopción de esta medida se generarían cuantiosas pérdidas, debido a que cuando adquieren el combustible lo tienen a un solo precio y no cuentan con variedad ante este ajus-

te. “Es muy complejo. Las estaciones de servicio compran el producto que comercializan, sea gasolina, extra o diésel, a un precio determinado y único. No hay varios precios de venta. Con este precio revenden, comercializan o distribuyen el producto en las EDS con el margen de venta de cada EDS. De llegarse a implementar esta medida, implicaría hablar de dos precios de venta, uno con subsidio y otro sin el”, señaló David Jiménez Mejía, presidente ejecutivo de la Confederación de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos (Comce).

Explicó que para que las estaciones de servicio implementen la medida se verían obligadas a tener una gran inversión, al tener que cambiar las islas de servicio y adoptar nuevas tecnologías, entre otros costos.

“Implicaría adecuar surtidores, islas, diferenciar precios, etc. Una serie de medidas que se traducirían para las EDS en costos de seguimiento, transacción y control. ¿Quién debe asumirlos? ¿Cómo asumirlos? Hoy en día las EDS tienen unos márgenes de comercialización muy estrechos. Difícilmente pueden costear su operación normal, para sumarle estas nuevas medidas que con seguridad llegarían de implementarse la medida”, agregó.

SE ESTIGMATIZARÍA

Arnulfo Cuervo, presidente de la Federación de Transporte de Carga (Fede-transcarga) aseguró que en Colombia se consumen 6,1 millones de galones de diésel al día y alertó que se debe tener cuidado porque este tipo de medidas podrían afectar a este segmento al no entenderse cómo se implementaría.

Además, mencionó que no se debería estigmatizar a estos vehículos debido a que también le aportan al aparato productivo del país e incluso señaló que de adoptarse esta medida se afectarían los automóviles que se usan para el transporte oficial de los funcionarios del Gobierno.

“Los propietarios trabajan, están produciendo y son parte del aparato productivo y a raíz de ese trabajo adquirieron también vehículos de ese tipo. Entonces no se puede tampoco estigmatizar como se quiere estigmatizar”, aseguró. ☺

6,1

MILLONES DE GALONES de diésel se consumen al día en el país, de los cuales el 80% está destinado para el transporte entre pasajeros y carga, los buses intermunicipales y los camiones, mientras que el 20% restante está destinado a otros consumos, entre ellos la industria, la ganadería, el agro, la minería, el petróleo, entre otros.