



El galón de gasolina corriente cuesta un 40 por ciento más que el de diésel, que se mantiene congelado en 11.399 pesos. Foto: Néstor Gómez / EL TIEMPO

El mensaje fue conocido en la mañana del jueves. “He citado a la señora ministra de Minas y Energía luego de enterarme del aumento del precio de la gasolina”, escribió el presidente Abelardo De La Espriella en su cuenta de X.

Acto seguido, el mandatario señaló que había instruido a su funcionaria para que se revirtiera el incremento “mientras buscamos soluciones permanentes para afrontar la subida del precio internacional del petróleo y su impacto en el precio de la gasolina”. Agregó que “cuando sea necesario tomar medidas difíciles, debemos explicarlas de manera clara, transparente y pública al país”.

Así quedó enterrado un reajuste de 46 pesos, equivalente a 0,3 por ciento, y cuya causa fue la actualización del valor que se les reconoce a los productores de etanol, uno de los componentes del combustible que se vende en las estaciones de servicio. Parte de la intención de la frustrada medida era aliviar a los productores de este derivado de la caña de azúcar afectados por el terremoto del 10 de agosto.

Pero, más allá de los argumentos expuestos, el episodio puso sobre la mesa uno de los temas más complejos que deberá manejar el Gobierno. Este tiene que ver con la decisión explícita respecto a sincerar o no lo que cuesta una ‘tanqueada’ frente a los referentes internacionales, pues cualquier diferencia en contra debe acabar siendo asumida por el presupuesto nacional.

DE MARCA MAYOR

La situación se ha vuelto todavía más compleja por cuenta de la coyuntura global. Para nadie es desconocido que, después del ataque combinado de Estados Unidos e Israel en contra de Irán el pasado febrero, el mercado de los hidrocarburos experimentó una alteración profunda a raíz del cierre —a veces parcial y otras total— del estrecho de Ormuz.

Haberle puesto una especie de cerrojo a la vía marítima por la cual transita una quinta parte de la oferta mundial de petróleo y gas natural, además de un buen número de derivados, vino acompañado de una gran volatilidad en las cotizaciones. En lo que atañe al crudo, que llegó a rozar los 60 dólares por barril en enero, este ahora se encuentra por encima de los 100 dólares.

Y nada hace pensar que vendrá una solución pronto. Aparte de que Teherán y Washington siguen distanciados en sus posiciones, han aparecido nuevas complicaciones en la zona, como la ofensiva de los rebeldes hutíes en contra de Arabia Saudita, lo cual se traduce en barcos tanqueros que no se pueden cargar y una mayor escasez.

Sobre el papel, Colombia se beneficia de esta situación. Aparte de que las exportaciones de petróleo y sus derivados ocu-

Análisis

Otro lío más

El déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles amenaza con dispararse este año, sobre todo por cuenta del diésel.



Ricardo Ávila

Analista sénior

@Ravilapinto

pan el primer renglón de las ventas externas, las finanzas de Ecopetrol se fortalecen, lo cual eventualmente beneficia a las arcas estatales por cuenta de mayores impuestos recaudados y un aumento en los dividendos recibidos.

No obstante, otra cara de la moneda es la que pueden llegar a ver los consumidores. En aquellas naciones en donde el valor del litro o galón de gasolina refleja la realidad del mercado mundial, el impacto sobre el bolsillo es considerable.

Tanto, que un buen número de gobiernos ha optado por subsidios para atenuar las quejas de la ciudadanía, al igual que las eventuales repercusiones inflacionarias que vienen de un carburante más caro. Otros tratan de digerir el trago amargo, a sabiendas de que el descontento en la opinión puede tener consecuencias políticas, como pasaría en Estados Unidos, que celebra elecciones legislativas dentro de un mes.

“Cuando sea necesario tomar medidas difíciles, debemos explicarlas de manera clara y pública al país”.

El caso colombiano tiene sus particularidades. Aunque formalmente sigue en vigencia el esquema adoptado a finales del siglo pasado, cuando por sugerencia del Fondo Monetario Internacional (FMI) la administración de Andrés Pastrana estableció que la gasolina tendría como referencia su precio internacional, en la práctica ocurre otra cosa.

Con más o menos intensidad, diferentes gobiernos se han apoyado en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepec), una cuenta de la Nación

administrada por Ecopetrol en la cual se cruzan ingresos y egresos, con el fin de suavizar los altibajos del mercado global y evitar las variaciones bruscas. El propósito original era que, más allá de las fluctuaciones mes a mes, al final de cada año el saldo entre lo que sale y lo que entra fuera lo más cercano a cero.

Sin embargo, eso pocas veces ha sido así, entre otras cosas porque decisiones legales hacen difícil acumular excedentes que podrían gastarse cuando las circunstancias cambian. Como resultado, en las pasadas dos décadas se han registrado déficits considerables que al final fueron cubiertos con muchos sacrificios.

Ese fue el caso del considerable saldo en rojo que heredó Gustavo Petro de su predecesor y que tuvo que ver con la terminación de la administración Duque de congelar el valor de los combustibles durante la pandemia. Cerrar el agujero implicó no solo grandes esfuerzos presupuestales, sino aumentar el galón de gasolina corriente hasta que este llegó a su nivel de paridad hace más de 18 meses, y a finales de 2025 le estaba dejando al Fepec un remanente, porque llegó a estar más caro que en el exterior.

EL OTRO LÍO

Dicha diferencia sirvió en parte para manejar un gran dolor de cabeza: el del diésel. El carburante por excelencia para los vehículos dedicados al transporte de carga se ha mantenido prácticamente congelado desde hace tiempo y hoy está en 11.399 pesos por galón, mientras que la gasolina corriente vale 40 por ciento más.

Para colmo, el también llamado ACPM se ha disparado en los mercados internacionales debido a lo que pasa en Medio Oriente y a la caída de la producción de las refinerías en Rusia, que son uno de los ob-

jetivos preferidos de los drones con explosivos lanzados por Ucrania. A lo anterior se suma que el costo de llevar combustible en ciertas rutas está por las nubes, pues pasó de tres a 34 dólares por barril desde comienzos del año, entre el Medio Oriente y Asia.

Ante una oferta que escasamente cubre las necesidades, el diésel ha mostrado un incremento más que proporcional frente al del petróleo. Mientras este último subió 35 por ciento en los últimos seis meses, el primero lo hizo en 70 por ciento.

Como los consumidores estadounidenses se encuentran especialmente molestos con la situación, Donald Trump amenazó con cerrar las exportaciones, lo cual habría complicado todavía más las cosas. Pero la decisión de los principales países europeos el viernes de usar 100 millones de barriles que están almacenados disminuyó la tensión.

Aun así, el lío para Colombia es que el abismo entre lo que vale el ACPM internamente y el referente internacional es significativo. Según un cálculo de Anif, este último llegó a 19.820 pesos por galón el pasado 28 de septiembre, lo cual implica un subsidio implícito de más de 8.000 pesos.

Si se tiene en cuenta que diariamente se venden 6,2 millones de galones en el territorio nacional, es fácil hacer la cuenta del tamaño de un agujero que amenaza con ser mucho más grande si el petróleo sube más o la tasa de cambio comienza a treparse. A eso hay que agregarle que la gasolina corriente ahora también está por debajo del punto de equilibrio, en cerca de 2.700 pesos por galón.

¿Qué quiere decir todo lo anterior? Que el costo fiscal del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, que en 2022 llegó a ser de 38 billones de pesos y en 2025 se redujo a 3 billones, según la ACP, muestra ahora una clara tendencia al alza y podría superar los 10 billones de pesos este año si no se toman correctivos a tiempo.

Dada la compleja situación de las cuentas públicas, el Ejecutivo debería prevenir antes que lamentar y retomar la senda de los ajustes, así sean moderados. No se necesita una bola de cristal para pronosticar que el FMI, cuyo apoyo ya fue requerido formalmente, haga la recomendación de eliminar las ayudas por completo. Como dice el presidente de Anif, José Ignacio López, “la pregunta es si el Gobierno va a plantear la necesidad de ir hacia precios más de paridad”.

Pero la orden presidencial de revertir el aumento de octubre va en otra dirección. Por eso, varios observadores reaccionaron con desconcierto, pues poner la casa en orden será más difícil si este toro de los combustibles no se agarra por los cuernos, para que no siga embistiendo a unas finanzas estatales que ya están suficientemente maltrechas.