Imprimir

Introducción

El ministerio de Hacienda dirigido por Ricardo Bonilla es el centro de una política neoliberal de precios de los combustibles y de otras materias.

En este artículo vamos a comentar algunas de las respuestas dadas por el ministerio de Hacienda, a través de la viceministra Técnica, al cuestionario presentado por unos representantes de la comisión cuarta de la Cámara de Representantes ante una sesión de control realizada en la primera semana de agosto de 2023.

Preguntas, respuestas y análisis

Pregunta. “Sírvase informar si este ministerio tiene planeado el cambio de la fórmula con la cual se establece el precio a los combustibles, así como lo expresaba en épocas anteriores el hoy presidente Gustavo Petro y, el hoy ministro del interior Luis Fernando Velasco, quienes tienen la fórmula perfecta para que los colombianos paguen un precio justo y realmente se presente un alivio al bolsillo de los hogares mas en estos momentos de dificultades económicas”.

Respuesta. “Tal como se establece en el MFMP 2023, el Gobierno nacional reconoce el costo de oportunidad en que incurren refinadores e importadores al vender los combustibles líquidos al precio establecido en el mercado interno para, entre otros, garantizar el abastecimiento de los combustibles líquidos en el territorio nacional, dado que un precio de reconocimiento para los productores e importadores diferente al de referencia internacional tendría implicaciones negativas sobre el abastecimiento de combustibles líquidos a nivel nacional, dados los incentivos que podría generar para que estos bienes no sean comercializados en el país sino a nivel internacional, lo cual, a su vez, podría causar eventuales necesidades adicionales de importaciones, con efectos macroeconómicos derivados de ello. Finalmente, cabe indicar que en 2022, del total de GNMC fósil consumida en el país 40% fue importada y en el caso del APM-diésel fósil, las importaciones correspondieron a 20% de la demanda total”.

Análisis

Hay varios temas para aclarar. Primero que todo, el productor, refinador, importador y vendedor de gasolinas y ACPM en Colombia es únicamente Ecopetrol, no hay nadie más. Habla el ministerio en términos generales como si hubiera refinadores e importadores diferentes a Ecopetrol, lo cual es totalmente falso y muestra una ignorancia de cómo funciona el mercado de combustibles en Colombia o un deseo de engañar.

En segundo lugar, el abastecimiento de combustibles en Colombia lo asegura Ecopetrol y nadie más, así que no existe ni ha existido nunca desde la Tropical Oil Company después de 1921 problemas de suministro interno de combustibles ya sean de origen nacional o importado si es necesario. Y en muchos años desde 1921 los precios han estado por debajo de los internacionales y a nadie se le ha ocurrido decir que entonces Ecopetrol exporte, y más siendo una empresa estatal. Esto no se da en ningún país del mundo, siempre se abastece obligatoriamente lo interno y solo si sobran productos se exportan. Realmente, ni el más furibundo neoliberal se le ocurriría esta idea loca.

Respuesta. "Finalmente, cabe indicar que el Gobierno Nacional ha venido analizando distintos escenarios de ajuste metodológico para la fijación del ingreso al productor de la GMC y el ACPM, con el propósito de reducir el impacto fiscal del FEPC en el mediano plazo, al tiempo que se eviten alzas volatilidades en los precios de estos combustibles".

Análisis

Siempre la excusa es el FEPC, es el chantaje a los colombianos para subir los precios de los combustibles. La solución es simple: acabar con ese monstruo del FEPC fomentado y defendido por el FMI y que el gobierno tenga la flexibilidad para subir y bajar los precios dependiendo de las condiciones internas e internacionales

Respuesta. "Primero, desde el punto de vista de los consumidores, mantener un precio para los combustibles líquidos inferior al de mercado, a través de la estabilización que permite el FEPC, incentiva la demanda de combustibles líquidos por parte de los diferentes de la

economía, lo cual repercute de manera negativa en el compromiso que han adquirido los países por reducir la emisión de Gases de Efecto Invernadero".

Análisis

Planteamiento equivocado y de colonialismo verde como dice Lula de Brasil. El consumo de combustibles depende de muchos factores, entre los cuales el precio de los combustibles es solamente uno de ellos. Los estudios econométricos muestran que la elasticidad precio de la demanda es baja en el corto plazo y en el mediano plazo. El consumo de combustibles depende de la demanda por carros, de la eficiencia, del recorrido promedio, de la tasa de urbanización, de los ingresos y de los substitutos como vehículos de gas natural, la disponibilidad y economía del carro eléctrico y, especialmente, de la existencia de un buen transporte público. ¿Por qué hay motos? Porque no hay transporte público suficiente y de calidad.

Cada año entran en servicio en Colombia casi un millón de vehículos, la mayor parte motocicletas, seguido por automóviles. Difícil disminuir el consumo de combustibles con este incremento tan alto del stock de vehículos.

En estudio realizado por los investigadores Luis Miguel Galindo, José Luis Samaniego, José Eduardo Alatorrre, Jimmy Ferrer y Orlando Reyes "Meta-analysis of the income and price elasticities of gasolina demand: public policy implications for Latin America", publicado por la Cepal en diciembre de 2015 se llegan a interesantes conclusiones. Se encuentra que los efectos ingreso son más importantes que los efectos precios para los países de Latino América, y que las elasticidades son pequeñas en el corto plazo y medianas en el largo plazo. El efecto ingreso es muy importante en estas economías en crecimiento que influyen en la compra de vehículos y en que no hay substitutos con un buen transporte público. En Colombia los substitutos son las motocicletas que consumen gasolina.

Por otra parte, en el caso del ACPM su demanda es derivada de las necesidades de transporte de pasajeros y de carga, así que la disminución de los combustibles es función del

crecimiento económico y de la demografía. Aquí, incrementos en precios significa mayores costos para el desplazamiento de los ciudadanos y el transporte de bienes, no tiene nada que ver con la disminución de combustibles, que se debe tratar con otras medidas.

Hay que repetir que la energía facilita las relaciones humanas. La solución no es disminuirlas a través de un supuesto efecto precio. La gente necesita movilizarse para ir al trabajo, al médico, a los hospitales, visitar a sus familiares, asistir a eventos de todo tipo, a encontrarse con amigos, ir al cine, ir a fiestas, asistir a eventos políticos, culturales, en fin, a todo un conjunto de actividades sociales. Querer controlar todas estas actividades sociales es volver a una sociedad premoderna, a querer controlar a la gente, a acentuar una sociedad del control por tecnócratas que se excusan siempre en que trabajan por una sociedad diferente, ahora por una sociedad que busca controlar el cambio climático.

Respuesta "Segundo, desde el punto de vista del gobierno, mantener un precio estabilizado a través del FEPC tiene efectos que repercuten sobre la transición energética en dos vías: i) mayores presiones de gasto asociadas a cubrir el subsidio implícito que se entrega a través del FEPC, y por tanto una menor disponibilidad de recursos para la formulación e implementación de proyectos estratégicos y prioritarios que promuevan la descarbonización de la economía; ii) un menor recaudo tributario por cuenta de la menor base gravable para los diferentes tributos asociados a los combustibles líquidos".

Análisis

Otra falacia, ya lo he dicho, acaben con el FEPC y que Ecopetrol venda ISA transmisión y se liberan 14 billones de pesos.

Respuesta "Finalmente, para Ecopetrol S.A. una posición netas deficitaria del FEPC implica presiones sobre su liquidez y disponibilidad de caja, lo cual, al ser un actor clave en el proceso de transición energética del país, puede repercutir de manera negativa sobre el plan de inversiones de corto y mediano plazo necesario para diversificar su estrategia, la cual requiere significativas inversiones en proyectos que permitan descarbonizar la economía,

diversificar la matriz energética y las soluciones energéticas, entre otros".

Análisis

Esto es muy extraño porque los recursos de Ecopetrol son diversos. Exporta petróleo a precios muy por encima de sus costos de producción. Vende petroquímicos y productos derivados al exterior a precios internacionales. Vende gasolina extra, gas natural y GLP a precios internacionales. Transporta por oleoductos y gasoductos a tarifas altas. Por la venta de la gasolina corriente hoy recibe 8350 pesos por galón cuando el costo ponderado de producir un galón en sus refinerías e importar gasolina es máximo de 6000 pesos. Entonces, si tiene problemas de recursos debe ser porque está haciendo negocios muy malos.

Pregunta 17. ¿Cuáles son los impactos estimados del incremento de la gasolina y el ACPM sobre el índice de precios al consumidor y al productor?"

Respuesta. "El efecto del incremento de los precios de los combustibles se puede reflejar en mayores presiones inflacionarias a través de dos canales; un efecto directo, que se materializaría a través de mayores precios de los combustibles que consumen los hogares, y un efecto indirecto, que se vería a través de un incremento en los costos de transporte de mercancías consumidas por los hogares. De acuerdo con estimaciones de ésta, un incremento de 1% en los precios de la gasolina y el ACPM produce un aumento en la inflación de 5,1 puntos básicos (pb), en donde 2,9 pb corresponden al efecto directo, asociado al peso de la subclase de combustibles para vehículos dentro del IPC total, y 2,2 pb corresponden al efecto indirecto, en donde 0,85 pb están asociados al efecto de la gasolina y los restantes 1,37 pb al efecto ACPM".

Análisis

No se sabe cual es la metodología utilizada para determinar su validez, pero otros estudios muestran que el impacto es bastante mayor. Es decir, esta respuesta sirve para justificar los incrementos al decir que el impacto es pequeño. Además, los efectos negativos no se reducen al consumo de los automovilistas, sino al de los taxis, motocicletas, buses, jeeps,

camionetas, camiones, equipo agrícola y coste de la producción en general.

Pregunta 15. En comunicado conjunto de sus carteras y Ecopetrol, publicado el 8 de mayo de 2023 afirmaron: “en general, el gasto público que se asigna al pago de menores precios de los combustibles fósiles en el mercado doméstico se distribuye en mayor medida a los hogares con mayores ingresos del país y por tanto es inequitativo”. Sírvase adjuntar el sustento técnico y estadístico en el que se soporta dicha afirmación y cómo se distribuye el consumo el consumo gasolina y diésel por estratos y/o deciles de ingresos”.

“Diversos estudios evidencian problema de regresividad y eficiencia asociados al subsidio implícito que se entrega a los combustibles líquidos, además de los afectos adversos sobre el proceso de transición energético que impulsa el gobierno nacional. En particular, las disposiciones y revisión de la literatura que soportan tales afirmaciones detalladas en el MFMP 2023 Recuadro 2.2 Dinámica reciente del FEPC e implicaciones fiscales”.

“Sin perjuicio de lo anterior, cabe mencionar que de acuerdo con el Departamento Administrativo de Estadística (DANE), los combustibles líquidos representan de forma directa para los hogares de ingresos altos 3,45% de su consumo final, mientras que para los hogares en condición de pobreza solo 1,23%. regresivo (inequitativo) y en general la reducción del subsidio implícito de los combustibles favorece la progresividad del gasto público. Así, el desmonte gradual de estos subsidios implícitos promueve una mejor focalización de los recursos públicos (aumentando la eficiencia técnica para llegar a quienes lo necesitan), permitiendo destinar mayores partidas de gastos a las políticas sociales del gobierno Nacional y, al mismo tiempo, favoreciendo la transición energética (fortaleciendo la eficiencia asignativa también). Para los sectores de ingresos altos 3,4% de su consumo total, mientras que para los hogares en condición de pobreza solo 1,23%. Además, una estimación realizada por esta Cartera evidencia que el decil de mayores ingresos recibe alrededor de 1/3 del subsidio implícito total que se otorga por medio del FECP (27,3%), mientras que el decil de menores ingresos solamente recibe el 2,8% (gráfico5). Esto es, el 10% de los hogares con más ingresos del país recibe 10 veces los beneficios que recibe el 10% de los hogares con menos ingresos del país. Por tanto, el gasto público realizado a través del FEPC es regresivo

(inequitativo) y en general la reducción del subsidio implícito de los combustibles líquidos favorece la progresividad del gasto público. Así, el des monte gradual de estos subsidios implícitos promueve una mejor focalización de los recursos públicos (aumentando la eficiencia técnica para llegar a quienes lo necesitan), permitiendo destinar mayores partidas de gastos a las políticas sociales del Gobierno Nacional y, al mismo tiempo, favoreciendo la transición energética (favoreciendo la eficiencia asignativa también)".

Análisis

Igualmente, la respuesta solo se concentra en los automóviles de los hogares. Y confunde gasolina extra con corriente y compara el decil 10 con el 1, que es el que menos tiene automóviles, estos se concentran en los siguientes deciles del 2 al 8. Es una comparación equivocada y sesgada. Y habría que eliminar de los deciles 9 y 10 el consumo de gasolina extra que se vende a precios internacionales.

Ahora, no solamente los hogares consumen gasolina corriente por el carro privado, están los taxis, los motociclistas, los camperos, las camionetas, los camiones, los ciclomotores, los motocarros, el consumo en el sector público, las fuerzas armadas y las misiones diplomáticas, los camperos, las camionetas, los automóviles para uso de las empresas y el consumo en equipo agrícola. Es decir, el asunto es más complicado de lo que opinan los señores del ministerio de Hacienda, del CARF, de los centros de investigación ortodoxos y de la ignorancia de los medios de comunicación.

La transición en sector transporte demorará unos 50 años hasta que no haya sustitutos al carro de combustibles, se desarrolle la tecnología del carro eléctrico y bajen los precios. En la actualidad, en agosto de 2023, los carros eléctricos no pasan de 11.000 de un total de 18 millones de vehículos. Estados Unidos en su plan de energía plantea tener para 2050 electrificado el 20% del transporte y en Europa si acaso un 30-40%. Así que el cuento que se va contra la transición energética es un sentido, es una frase para justificar lo injustificable.

Por otra parte, el mayor potencial en el ahorro de combustibles en el sector transporte está

en mejorar las eficiencias, ya que hay un potencial enorme según estudio realizado por UPME en abril de 2019, que implica modernizar el parque, y promover el reemplazo de los vehículos de combustibles fósiles por carros eléctricos y de gas natural. Hay muchas medidas para implementar que serán objeto de otro documento posteriormente que no se limitan a aumentar los precios de los combustibles por encima de los costos reales de producción e importación.

Conclusiones

Igual que con los gobiernos anteriores, que acudían a falacias, a equivocadas interpretaciones de estadísticas, a desconocimiento de datos y cálculos, a utopías y, como siempre, a justificar medidas contra los ciudadanos hablando siempre de que se quiere eliminar subsidios que benefician a los ricos y que se requieren recursos para el gasto social. No hay diferencia, las ideas ortodoxas y el cumplimiento de los acuerdos con el FMI siguen la misma tónica, sea de gobiernos de derecha, de centro o de seudo izquierda. El lenguaje y los argumentos son los mismos.

Da la impresión que el gobierno de Gustavo Petro se comprometió con el FMI a seguir la política de precios de los energéticos que esta entidad sugiere (¿u ordena?) y una política económica ortodoxa, todo lo cual no se compadece con un gobierno que se dice progresista, pero que en los hechos no parece ser así.

Diego Otero P, Presidente de la Asociación Colombiana de Economía Crítica-ACECRI y miembro de la junta directiva de la Academia de Ciencias Económicas-ACCE

Foto tomada de: El Heraldo