Imprimir

Durante cuatro días el país fue paralizado por uno de los gremios económicos más importantes y con mayor poder de daño e intimidación en Colombia, el de los transportadores de carga. Fue esa su respuesta al incremento en el precio del ACPM, cuya cifra se había mantenido congelada desde hace casi cinco años.
Durante ese tiempo, el resto de los colombianos hemos tenido que asumir el alza del precio de la gasolina, los alimentos, los arriendos, la ropa, el calzado, los costos de acceso a la salud, la educación, la recreación y en general de todo el paquete de bienes y servicios que componen nuestra canasta básica de consumo, cada día más básica.

En otras palabras, los grandes propietarios del transporte de carga han venido gozando de un enorme privilegio frente al resto de los colombianos que, aparte de haber sido afectados con las alzas ya referidas, hemos debido asumir el costo que para las finanzas de la nación implica que el precio del ACPM no haya sido tocado desde enero de 2020. Pero, aun así, como la pobre viejecita del famoso cuento de Rafael Pombo, los camioneros paralizaron el país porque, según ellos, se están quedando “sin nadita que comer”.

Para entender el problema hay que ponerlo en contexto, pues es el resultado de un conjunto de factores que ha llevado a una situación desde todo punto de vista insostenible, que en cualquier momento tenía que develarse. Aquí lo que está en juego son decisiones técnicamente equivocadas, posiciones económicas dominantes, así como jugadas e intereses políticos.

Una metodología de cálculo de precio antitécnica e insostenible

El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles -FEPC-, que es el que está en el centro del asunto, fue creado y adscrito al Ministerio de Hacienda en 2007, con el propósito de poner en armonía los precios nacionales con los internacionales, en este caso específicamente con el precio del petróleo, que es el insumo de cuya refinación se extrae la gasolina o el ACPM. Es justo en ese propósito en donde se presenta el primer escollo técnico, pues, en vez de tener como referencia los costos de producción interna, como en principio y

en sana lógica corresponde para la fijación del precio, a este se le dejó atado a la variación del precio internacional. De manera que, cuando el precio internacional sube, automáticamente y en la misma proporción sube también el precio interno, independiente de lo que internamente ocurra con los costos.

Terminamos entonces pagando la gasolina y el ACPM nacional como si hubieran sido obtenidos con petróleo importado, aunque su producción con petróleo extraído de nuestro propio subsuelo haya tenido un costo significativamente más bajo. De acuerdo con el exministro Luis Fernando Velasco, un barril de petróleo cuyo costo de producción está hoy entre USD 26 y USD 28, lo hemos pagado este año a un promedio de USD 80.

Pues bien, en la medida en que lo que ha ocurrido es que el precio interno se ha quedado rezagado respecto al precio internacional, se ha generado un enorme desbalance en el FEPC, que ha tenido que ser cubierto con plata del erario, es decir, con los impuestos que todos le pagamos al fisco, en tanto a los transportadores no se les exigió ningún tipo de pago o cuota de compensación; por el contrario, como ya se anotó, el presidente Iván Duque decidió congelarles el precio.

Ese es el segundo escollo técnico, pues no es posible mantener un fondo para cubrir situaciones de déficit sin una fuente de recursos que lo alimente. Hay que anotar que, en el caso de la gasolina, esta situación sí se ha corregido porque, de manera escalonada, el precio por galón ha venido subiendo. El porqué no en el caso del ACPM nos lo explican los cuatro días de parálisis a la que los dueños del transporte sometieron al país.

El FEPC cerró en 2023 con un déficit de alrededor de treinta y ocho billones de pesos que le quedó como una papa caliente al nuevo Gobierno, el cual de manera responsable ha estado haciendo todo lo posible por saldarlo y evitar que el país se conduzca hacia una situación todavía más crítica, aun asumiendo el costo económico y político que ello le significa. Su posición desde un comienzo ha sido clara al considerar que lo que hay hasta ahora establecido es manifiestamente antitécnico e insostenible, además de ser un subsidio injustamente asignado a quienes ni lo necesitan ni lo merecen, e injustamente cargado al

bolsillo de quienes ni lo deben ni tienen por qué pagarlo.

Por demás, hay que entender lo difícil que resulta que los precios internos estén atados a los vaivenes de una economía internacional sacudida por guerras y conflictos regionales, crecientes flujos migratorios, fuertemente afectada por el cambio climático, inestabilidad política y que no supera todavía los impactos de la pandemia.

Cálculos políticos

Teniendo en cuenta que las medidas que ha querido implementar el actual Gobierno tocan los intereses de los grandes empresarios, hay que inferir que detrás del paro se mueven, por supuesto, los intereses, el oportunismo y el cálculo político.

Cuando Duque decidió congelar el precio de los combustibles, lo hizo a sabiendas de que subirlo le iba a costar mucho por la baja popularidad que en el momento le afectaba -estando además en plena época de pandemia- y por los cálculos electorales frente a la próxima campaña presidencial, que ya empezaba a calentar motores. Fue una medida populista y terriblemente irresponsable. Calculó en votos lo que el alza le podría significar para la continuidad de su partido en el poder, no solo por el impacto que en su momento iba a tener sobre la mayoría de los sectores sociales, sino porque le implicaba la pérdida de apoyo de los grandes transportadores, con quienes siempre ha compartido intereses y afinidad política.

Pero el paro es también parte de ese afán desestabilizador que desde la derecha y la extrema derecha se ha venido agitando con el propósito de que las políticas de este Gobierno sean conducidas al fracaso. Con un apoyo mediático sin precedentes, acudiendo a las falsas noticias, la manipulación y la desinformación, los partidos de oposición, incluidas sus representaciones en el Congreso, se han alineado en una campaña sistemática de bloqueo y desprestigio de sus propuestas. La movilización convocada por los transportadores estaba en línea con ese objetivo. El cierre de vías, el bloqueo de las entradas a las principales ciudades y todo lo que ello significa en materia de movilidad, parálisis de la producción y abastecimiento de productos, tuvo claramente la intención de poner al Gobierno contra la

pared y deslegitimar su agenda programática.

Con todo, no se puede afirmar que los cálculos les hayan salido bien. Primero, porque después del paro al país le quedó claro que el descongelamiento del precio de los combustibles es un imperativo, por el efecto que sigue causando sobre las finanzas de la nación y porque se dejan de atender necesidades prioritarias de otros sectores y poblaciones. Segundo, porque dejó al desnudo una serie de anomalías relacionadas con el abuso que se comete con los pequeños propietarios y con los pagos injustos y el desconocimiento de los derechos laborales de quienes contratan como conductores.

Hubo, hay que reconocerlo, un manejo adecuado de la protesta, se mostró que es posible el camino del diálogo y la concertación en el marco del respeto a las instituciones, al derecho a la movilización y al cumplimiento de las reglas democráticas; esta fue una de las mejores lecciones que dejó frente al paro la actitud del Gobierno.

Lo que se vivió en esos cuatro días no fue para nada, como algunos han querido hacer ver, un nuevo estallido social; fue más bien un estallido gremial, la manifestación de un sector que quiere sobreponer sus intereses particulares por encima de los de una sociedad que no quiere seguir siendo excluida, y los de un Gobierno que busca orientar sus políticas por una senda sostenida de crecimiento, al tiempo que avanzar hacia un sistema de financiación y asignación de recursos en los que se llegue con prioridad a los sectores que en las escalas económica y social presentan mayores desventajas.

Los cambios se necesitan

Lo cierto por ahora es que el problema se mantiene y que la afectación a las finanzas del Estado se va a seguir produciendo. El incremento logrado de ochocientos pesos, diferido a dos cuotas de aquí al mes de diciembre, no cubre las necesidades de financiación y el FEPC va a seguir con el déficit que compromete la estabilidad económica del país para los próximos años, en un escenario que se avizora complicado para el 2025 y con un Congreso, como ya se dijo, en su mayoría dispuesto a interponerse en la gestión del Gobierno.

Además, el paro llamó la atención sobre otros aspectos de la movilización de carga en Colombia. Por ejemplo, el de su necesaria diversificación; en lo que ha estado empeñado este Gobierno, mediante la recuperación del sistema fluvial y sobre todo férreo. Ha quedado en evidencia que la falta de una red multimodal facilita el establecimiento de posiciones dominantes, como la que actualmente tienen los dueños del transporte por carretera, que controlan el 90% del total de la que se moviliza en el país.

Asimismo, se reafirma que hay que avanzar hacia un sistema de transporte movido con energías limpias y que disminuya la dependencia de los hidrocarburos, cuyo peso en los costos del transporte no solo va a ser cada vez mayor, sino que mantenerlos subsidiados contradice las propuestas que en materia de transición energética ha venido proyectando el actual Gobierno.

Hay otros temas, como que el trazado y el estado de las vías hacen que el país sea poco competitivo en materia de movilidad desde y hacia los puertos embarque; tanto las distancias como lo tiempos son superiores a los de otros países, algo que tienen que ser revisado, al igual que la renovación y actualización tecnológica de la flota de vehículos. En conclusión, aunque con la disposición al diálogo y la concertación, el Presidente debe mantenerse firme en su intención de lograr, no solo el equilibrio y la estabilidad de las cuentas de la nación, sino que los sistemas de financiación y asignación de los recursos no sigan concentrados en los sectores que económica, social y políticamente han logrado una mayor acumulación de poder. Son esos, además, los imperativos para lograr el cambio al que la mayoría de los electores le apostaron con esta nueva marca de gobierno, y para que la construcción de la paz y el fortalecimiento de la democracia sean posibles en Colombia.

Orlando Ortiz Medina, Economista-Magister en estudios políticos

Foto tomada de: Agencia de Periodismo Investigativo