

Imprimir

El precio de la gasolina está subiendo con el fin de compensar el déficit que traía el Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles - gasolina motor corrientes GMC y aceite combustible para motores Acpm - (Fepc).

El Fondo se creó en el 2007 con el objetivo de suavizar el impacto de las variaciones del precio internacional de los combustibles. De acuerdo con las reglas del Fondo, para determinar el precio interno se tiene como referencia el precio internacional, y no el costo de producción en el país. Esta decisión permite hacer más transparentes las finanzas de Ecopetrol, ya que incorpora de manera explícita el costo de oportunidad que tendría la venta del combustible en el país a un precio equivalente al costo de producción. Esta metodología supone que el precio adecuado para el consumo interno tiene que ser equivalente al que obtendría Ecopetrol si exportara el petróleo, la gasolina o el diésel.

El flujo de recursos del Fepc es asimétrico. Si el precio internacional baja, el interno no lo hace en la misma proporción, y este diferencial se convierte en un ahorro para el Fepc. Pero cuando el precio internacional sube, el interno aumenta en la misma proporción. Esta asimetría se ha justificado argumentando que el ahorro originado en los bajos precios internacionales favorece al consumidor en el futuro.

Durante la pandemia el precio interno se rezagó frente al internacional. El desbalance se agudizó aproximándose a los 38 billones de pesos. El gobierno Duque argumentó que dada la difícil situación económica de las familias no era procedente mantener el incremento del precio interno de la gasolina. El desbalance ha tenido que ser asumido por la administración Petro, con un costo político significativo.

El ejercicio contable que asocia el precio interno al internacional, permite que las finanzas de Ecopetrol sean atractivas para los accionistas privados, y coloca a la empresa en igualdad de condiciones con el resto de petroleras. Esta práctica contribuye a la solidez financiera de la Empresa, y es muy bien vista por las calificadoras de riesgo.

Desde el punto de vista fiscal y de la política pública, la igualación del precio interno al

internacional elimina un subsidio indiscriminado, que favorece a cualquier consumidor independientemente de su nivel socioeconómico. El subsidio beneficia a toda persona que adquiera el combustible. Puesto que el subsidio es indiscriminado, no es posible determinar a los beneficiarios.

Si el precio interno es compatible con el internacional aumentan los excedentes de Ecopetrol y, por tanto, crecen las transferencias que hace la Empresa al presupuesto general de la Nación. Estos mayores ingresos se pueden asignar de manera ordenada a las inversiones, gastos y subsidios prioritarios del gobierno. En otras palabras, el gasto público se ordena de manera discrecional.

Algunos autores consideran que no tiene sentido que el precio interno se defina en función del internacional. Piensan que el punto de referencia deberían ser los costos de explotación y producción internos, que son más bajos que los internacionales. Desde esta perspectiva, estaría bien que los excedentes de Ecopetrol se reduzcan porque el menor precio del combustible favorece la capacidad de compra de los hogares, sobre todo la de los de menores ingresos.

Desde que comenzó el gobierno Petro, la posición de los ministros de hacienda, Ocampo y Bonilla, han sido claros a favor de la igualación del precio interno al internacional. Y todavía más, han decidido subsanar el déficit del Fepc. Esta medida ha tenido un fuerte impacto en el Presupuesto General de la Nación, y en el 2024 es de 17 billones de pesos.

La incidencia del precio de la gasolina en la inflación únicamente se puede estimar de manera indirecta y agregada. No es posible determinar una cifra precisa. La estructura de costos de cada producto es muy diferente, y el peso que tienen los combustibles es heterogéneo. Habría que realizar estudios micro detallados, diferenciando el tipo de bien.

Para los transportadores es claro el impacto que tiene el combustible en el valor del flete, pero es complejo pasar de allí a la estimación de la incidencia del flete en el precio final del producto. Es evidente que el mayor precio de la gasolina se refleja en un aumento de la

inflación, pero la incidencia directa no es clara.

Una vez que se haya corregido el desbalance del Fepc, se reducirá el impacto inflacionario de los mayores precios de la gasolina. A partir de ese momento, que será finales de este año, los aumentos de los precios de la gasolina pueden ser más moderados.

El gobierno ha aumentado el precio de la gasolina pero no lo ha hecho con el diésel, con el fin de evitar que el costo del transporte de carga afecte el precio final de los bienes básicos. Los costos de los alimentos son más sensibles al precio del diésel que de la gasolina.

La compensación del déficit del Fepc muestra que el gobierno Petro es responsable desde el punto de vista fiscal. Ha sido una decisión costosa, pero benéfica para las finanzas públicas. Es igualmente notoria la forma como la población ha aceptado estas medidas que, sin duda, son dolorosas.

Jorge Iván González

Foto tomada de: Pulzo