



# EL GALIMATÍA DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES

***“Es más fácil hacer política con los precios que política de precios. Pero es infinitamente más importante lo segundo”***

**David Yanovich**

Empecemos por reiterar lo que ya hemos dicho sobre la decisión del Gobierno de autorizar el aumento gradual del precio de referencia de la gasolina desde octubre del año anterior, manteniendo congelado el precio del diésel, en el sentido que este es un paso que se dio en la dirección correcta. Veníamos de un déficit acumulado del Fondo de estabilización de los precios de los combustibles (FEPC) insostenible e irracional. Y, como afirmó el Comité autónomo de la Regla fiscal (CARF), refiriéndose a esta decisión, “esta permitirá la reducción del déficit del FEPC de \$36 billones en 2022 a cerca de \$26 billones en 2023, cifra que sigue siendo muy elevada para las finanzas de la Nación y que debe seguir corrigiéndose”.

Por ello, dicho Comité dejó planteada su previsión de la corrección de la brecha de precios que acusa el ACPM hacia mediados de año, augurando que para entonces la inflación haya cedido.

Por ello, el anuncio de la Ministra de Minas y Energía Irene Vélez, en el sentido de estable-

cer precios diferenciales para la gasolina “para no subsidiar a los grandes consumidores” y en cambio seguir subsidiando a los demás, cayó como un balde de agua fría. Según ella, refiriéndose a la metodología, “la forma en la que está construida hace que toda la gasolina se valore con el precio internacional” y por ello se revisará para la fijación del precio. En su alegato aduce que no hace sentido que si “nosotros somos productores y más o menos el 50% de nuestra gasolina es nacional, que se mezcla con 50% de gasolina importada...no tiene total sentido que el 100% del precio de la gasolina se tase con el precio internacional”.

Para un mejor entendimiento de este análisis nos permitiremos ponerlo en contexto, haciendo un escrutinio de la fórmula que se aplica para la fijación, mes a mes, de los precios de referencia de los combustibles por parte del Ministerio de Minas y Energía, que son los que cancela el consumidor final en la estación de servicio. Son múltiples los componentes de dicha fórmula, destacándose entre ellos: el *Ingreso al productor* (IP), que es lo que se paga a Ecopetrol (refinador) por cada galón de combustible que suministra (52%), al productor de etanol (5%), impuestos (23%), el margen de los distribuidores mayorista y minoristas (9%) y por concepto de almacenamiento (6%).

En Colombia se consumen mensualmente 428 millones de galones de combustibles (50% gasolina y 50% diésel), de los cuales se importan al país 80 millones de galones (18.6%) y se pagan en dólares a los precios internacionales. Pero, también se paga a precios internacionales, el IP que corresponde al precio paridad importación, tomando como referencia los precios spot de los combustibles en la costa del Golfo de EEUU, que es el costo de oportunidad para ECOPE-TROL.

Cabe preguntarse por qué “el 100% del precio de la gasolina se tasa con el precio internacional”. Hay una razón de peso, ECOPE-TROL, en virtud del Decreto – ley 1760 de 2003, cambió su naturaleza jurídica y dejó de ser una empresa industrial y comercial del Estado vinculada al Ministerio de Minas y Energía para convertirse en una sociedad anónima mixta por acciones listada ADR en la Bolsa de Nueva York y en la Bolsa de valores de Colombia (BVC) y se rige por un régimen corporativo. Esta es la composición accionaria del Grupo empresarial ECOPE-TROL: la Nación conserva el 88.49%, personas naturales 3.29%, fondos de pensiones 2.89%, Fondo ECOPE-TROL - ADR Programa 2.13%, personas jurídicas 1.78%, fondos y compañías extranjeras 1.42%.

De lo anterior se sigue que escapa a las facultades y competencias del Ministerio de Minas y Energía la decisión sobre el IP, que está reservado a ECOPE-TROL y si, hipotéticamente el Gobierno dispusiera mantener, como se ha mantenido en el pasado, el subsidio al precio de los combustibles se cubriría con cargo al fisco de la Nación, toda vez que el FEPC es deficitario.

Lo dice claramente el Ministro de Hacienda Ricardo Bonilla: “nosotros no podemos obligar a Ecopetrol a vender por debajo de los precios internacionales. **Eso es ponerle control de precios a Ecopetrol y nosotros no vamos a llegar a eso**”. Ello, además, sería contraproducente, pues iría en contravía del propósito y del compromiso de Colombia adquirido en el Acuerdo de París de reducir en el 51% sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) hacia el año 2030 .

Como lo afirma la CARF, “reversar o suspender la política de corrección de precios no solo pone en riesgo el cumplimiento de las metas del plan financiero y el cumplimiento de la Regla fiscal, sino que desviaría recursos fiscales desde otros programas sociales y de infraestructura al pago de estos subsidios”. Y añade, “ante la necesidad de acelerar la Transición energética, los subsidios indiscriminados a los combustibles inhiben el efecto que deben ejercer los precios sobre el comportamiento de los agentes, para que así estos enfrenten los verdaderos costos sociales de sus decisiones”.

El Ministro Bonilla le salió al paso a las declaraciones de la Ministra Vélez y manifestó que “la perspectiva hoy es llegar a un nivel arriba de los \$16.000 galón para estabilizar el precio con la gasolina corriente”. En cuanto al diésel, aclara que “el compromiso que había quedado en el Gobierno era que a partir de junio se iba a revisar qué hacer...También tiene que ajustarse al precio internacional” .

Y fue categórico al afirmar que “mantener la sostenibilidad fiscal, la estabilidad financiera y los ingresos que el Gobierno recibe de ECOPE-TROL, siguen siendo muy importantes”. Y no es para menos, dado que él, como responsable de las finanzas del Estado que es y de la estabilidad de las mismas, sabe que los dividendos que le gira ECOPE-TROL a la Nación siguen siendo la principal fuente de financiamiento de la Nación.



**AMYLKAR  
ACOSTA**



[amylkaracosta](#)



[amylkard.acosta](#)