

Ajustes en los precios del ACPM: el camino difícil, pero correcto

Agosto 29 de 2024

Equipo de Investigaciones

Presidente

José Ignacio López G.

Vicepresidente

Luz Magdalena Salas B.

Jefe de estudios macroeconómicos

Andrea Ríos S.

Jefe de estudios sectoriales

Fabián Suárez N.

Investigadores

Laura Llano C.
María Camila Carvajal P.
María Camila Oliveros M.
Juan Felipe Triana G.
Sofía Vega A.
Laura Castaño O.
Thomas Martínez R.

- El déficit generado por el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) ha puesto sobre la mesa la necesidad de eliminar gradualmente el subsidio a los combustibles.
- A pesar de los anuncios del Gobierno, que había previsto el aumento de los precios del diésel (ACPM) a partir de 2024, los ajustes necesarios aún no se han implementado.
- Si este año no se logra incrementar el precio del ACPM, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) estima que el déficit del FEPC relacionado con el ACPM alcanzará los \$11,3 billones de pesos.
- De acuerdo con nuestras estimaciones, si se implementa el ajuste propuesto de un aumento de \$2.000 en el precio del ACPM en septiembre, el déficit fiscal relacionado con el ACPM podría reducirse en \$1,3 billones.
- Desde ANIF, reconocemos las implicaciones que esta medida tendría para distintos actores y sectores económicos; sin embargo, es la única medida responsable que preservará la salud de las finanzas públicas en el largo plazo en este frente.

Hemos discutido anteriormente la dualidad que representa el FEPC en la economía colombiana. Por un lado, su utilidad es indiscutible, ya que amortigua el impacto de las fluctuaciones de los precios internacionales del petróleo en el mercado interno. Sin embargo, por otro lado, los altos costos que ha generado para el país y su desviación de la función original de mantener una neutralidad a largo plazo son motivo de preocupación. Los ajustes en los precios de la gasolina fueron el primer paso para corregir el déficit generado por el fondo. Ahora, en relación con el ACPM, el Gobierno había previsto un aumento de precios a partir de 2024, según lo establecido en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) de 2023. Sin embargo, hasta la fecha, este ajuste no se ha implementado. Desde ANIF, hemos subrayado la necesidad de eliminar el subsidio al ACPM debido al significativo impacto fiscal que representa: en 2023, tres de cada cuatro pesos del déficit fueron atribuibles al subsidio de este combustible.

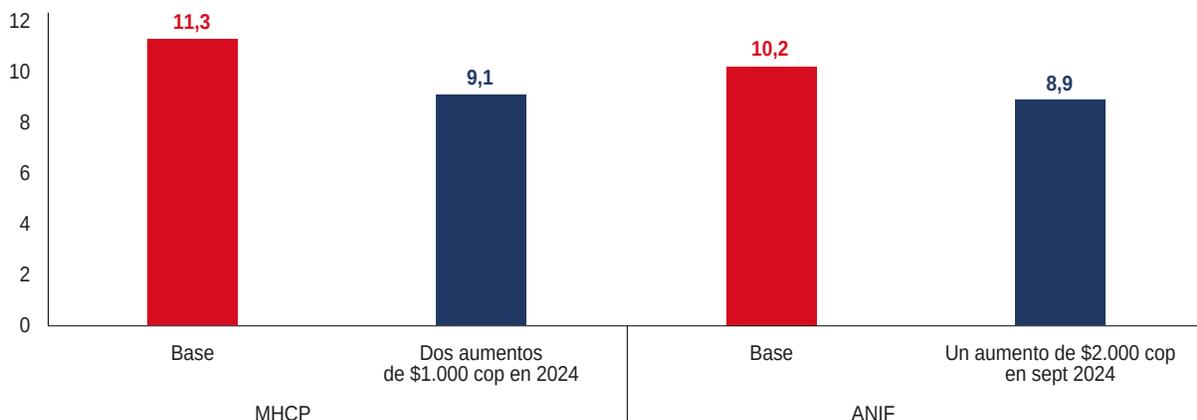
En ese sentido, las conversaciones entre el Gobierno y los gremios de transporte de carga han sido constantes, sin que se haya logrado un consenso

definitivo. El ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, recientemente señaló que el ajuste en el precio del diésel es inevitable, razón por la que el gremio de transportadores ha anunciado algunas protestas para el 30 de agosto.

Según indicó el Ministerio de Hacienda, entre 2024 y 2025 se realizarán tres ajustes de \$2.000 cada uno, distribuidos semestralmente. El primer aumento se aplicará en lo que queda de este año, el segundo antes de junio de 2025, y el tercero antes de finalizar el próximo año. Considerando que el precio promedio del ACPM se ubicó en \$9.484 en julio de 2024, este ajuste implicaría un precio final cercano a \$15.500, comparable al precio actual de la gasolina. Para dimensionar el impacto sobre las finanzas públicas, en ANIF estimamos que el subsidio implícito de ese combustible líquido en lo que va del año y lo que resta, sin una modificación en su precio, podría generar un déficit cercano a \$10,2 billones para el cierre de 2024. En contraste, si se implementa el aumento planificado de \$2.000 en septiembre, nuestros cálculos indican que el déficit sería de \$8,9 billones, es decir, \$1,3 billones menos que en el escenario base donde no se realiza ningún ajuste. Este déficit sería cercano al estimado por el MHCP en su Plan Financiero, de \$9,1 billones en caso de implementar una política de dos aumentos de \$1.000 para finales de 2024 (Gráfico 1).

Nos acercamos al último trimestre de 2024 y la necesidad de un ajuste al ACPM es inminente. Desde ANIF reconocemos las implicaciones que esta medida tendría para los transportadores y diferentes sectores económicos. Sin embargo, con una inflación en franco decrecimiento y unas finanzas públicas pasando por un delicado momento, eliminar el subsidio a este combustible es la medida más responsable a largo plazo. De lo contrario, la única forma de cubrir ese déficit será con un subsidio cruzado entre la gasolina y el ACPM o seguir dedicando recursos del Presupuesto General que podrían destinarse a necesidades más apremiantes.

Gráfico 1. Déficit causado por el ACPM en el FEPC 2024 (billones de pesos)



Fuente: elaboración ANIF con base en Documento de análisis del Plan Financiero 2024, CARF y datos propios.