

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Ekaterina Cuéllar

Septiembre 26 de 2013

El precio de los combustibles en Colombia: ¿Qué hacer?

El manejo del precio de los combustibles en Colombia había hecho progresos importantes desde que, en 1998-1999, se “despolitizó” su fijación y se adoptaron criterios y reglas económicas, anclando su trayectoria a las variables fundamentales internacionales y teniendo en cuenta el efecto cambiario. Con ello se aseguraba sostenibilidad en las actividades exploratorias y rentabilidad adecuada a toda la costosa cadena de procesamiento y distribución de dichos combustibles, que en buena medida es de carácter Estatal.

Durante los dos últimos años Colombia viene resistiendo fuertes presiones que intentan desinstitucionalizar la fijación técnica de los precios de los combustibles, donde hasta los propios partidos políticos vienen haciendo eco de posiciones populistas. Éstas se han agravado por cuenta de los cinco paros recurrentes (iniciados por el sector justicia, pasando por cafeteros, siguiendo por Paro Nacional Agrario y ahora continuando con aviadores y nuevamente el sector petrolero de Reficar).

Como si fuera poco, la sentencia C-621 de 2013 de la Corte Constitucional (CC) obligará al Gobierno a replantear dicha fórmula. En efecto, en una nueva muestra de “activismo económico”, la cual pensábamos ya había sido superada, dicha Corte decidió que los flujos hacia el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustible (FEPC) no podían ser “simétricos”, sino que deberían ser “asimétricos” respecto de la fase de ahorro (cuando el precio internacional se ubica con tendencia bajista). Esto luce bastante inaudito en un momento en que dicho FEPC acumula faltantes presupuestales por cerca de los \$3.5 billones (0.7% del PIB), al haber el Gobierno postergado ajustes en los combustibles en momentos de elevados precios internacionales y algo de devaluación peso-dólar. De forma ligera y dada la presión de los paros, la Administración Santos acaba de comprometerse a no incrementar el precio en el corto plazo y a estudiar posibles rebajas en el ACPM.

Cabe recordar que el Gobierno ya había modificado la fórmula de fijación del precio de la gasolina (noviembre de 2011) y la del ACPM (octubre de 2012), buscando acercar el precio local al costo de oportunidad de exportación internacional (tal como lo hacen el resto de países que buscan sostenibilidad del sector petrolero). Así, durante el primer trimestre de 2013 el déficit del FEPC logró disminuirse de \$462.000 millones (0.4% del PIB) a sólo \$110.000 millones (0.1% del PIB), ver gráfico adjunto.

Para 2013 y 2014, el Gobierno en su MFMP venía proyectando un balance nulo para el FEPC. No obstante, estas metas se han ido al traste por cuenta de los compromisos adquiridos por el Gobierno bajo la presión de los paros, y la decisión de la CC complicará aún más las cosas, pues los faltantes deberán ser asumidos por el presupuesto nacional, según lo reglamentado por la Ley 1607 de 2012.

Continúa

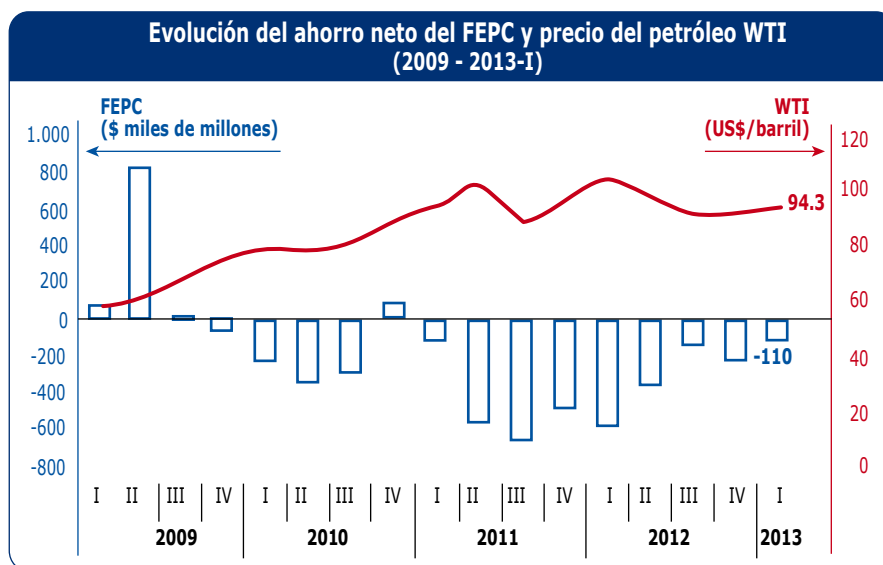
Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Ekaterina Cuéllar

El Gobierno Nacional y su nuevo Ministro de Energía deberán entonces explicarle al país cómo es que van a defender los intereses nacionales referidos a la sostenibilidad del sector petrolero. De una parte, están en riesgo los planes de inversión de Ecopetrol (su Plan Mega-2015) y la rentabilidad de toda su cadena productiva, aún sin haber culminado Reficar. De otra parte, se tiene una grave amenaza fiscal si se cede a la loca idea de desmontar los impuestos que, en hora buena, están acaballados sobre la fórmula de la gasolina (incluyendo la sobre-tasa del 25% sobre el precio base de liquidación, que va a manos territoriales). Ese acaballamiento tributario ocurre de forma pronunciada en los países desarrollados que buscan limpieza ecológica y disuasión del consumo suntuario. En Estados Unidos y en Gran Bretaña dichas sobre-cargas fluctúan entre un 15% y un 42%, Colombia había copiado dicho esquema y actualmente los tributos acaballados representan cerca del 30%.

La pregunta de fondo es: si no se cobran esos tributos a través del precio de la gasolina, entonces cómo se sustituye su cobro: ¿Mayor IVA y/o mayor impropormenta, después de la reciente alza de la Ley 1607 de 2012 que los trepó del 33% al 34% (sumando el CREE)?

Cabe tener en cuenta que Ecopetrol y el Gobierno ya han venido asumiendo un alto costo fiscal al importar parte del diesel y al procesar de forma más elaborada su contenido para bajarle el azufre y alcanzar mejores estándares internacionales (cercanos a las 500 ppm). Además, un 73% del déficit del FEPC se ha venido causando por venta del diésel por debajo de su costo. Adicionalmente, el Gobierno ya había cedido frente al precio de la gasolina corriente, rebajándolo en la Ley 1607 de 2012.

Según el ranking de Bloomberg, el precio de la gasolina corriente de Colombia (48 sobre 61 países) se ubica cerca del de México (52), que es potencia mundial petrolera, y resulta más barato que el del Brasil (39), también potencia mundial. Una última reflexión elemental de por qué el precio de los combustibles en Colombia tiene que ir atado al precio internacional: Colombia no es una potencia exportadora, solo tenemos 7 años de reservas, y ya estamos asistiendo al fin anticipado del auge minero-energético. Colombia está “raspando la olla petrolera”, pues no hemos encontrado reservas importantes desde Caño-Limon (1983) o Cusiana-Cupigua (1991), ver *Informe Semanal* No. 1187 de septiembre de 2013.



Fuente: cálculos Anif con base en MHCP y Fed.