



Este artículo es una publicación de la Corporación Viva la Ciudadanía
Opiniones sobre este artículo escribanos a:

semanariovirtual@viva.org.co

www.viva.org.co

Errada y errática

Amylkar D. Acosta M.

Ex presidente del Congreso de la República

La política de precios de los combustibles agenciada por el gobierno ha sido errada y errática, en manera alguna consulta las condiciones de oferta y demanda del mercado. De acuerdo con los cánones de la economía en la formación del precio de los combustibles, dado que estos son derivados del crudo, concurren los costos de extracción, refinación, transporte y comercialización. El precio del crudo, que es la materia prima para producirlos, como todos los commodities, está influido por la especulación en los mercados de futuro. De allí su gran volatilidad.

Desde el 2001 los precios estuvieron al alza de manera sostenida, pues el petróleo también participó del boom de los precios de materias primas, a consecuencia del auge de la economía mundial, hasta mediados de 2008 cuando dicha tendencia se revirtió. Los precios se desplomaron estrepitosamente el año anterior, pasando de la cima de los US \$147.50 el barril el 11 de julio del año anterior a la sima de los US \$35.99 al cierre del mismo, debido fundamentalmente a la desaceleración de la economía primero y al estallido de la crisis después.

Hasta el crac de la economía colombiana en 1999 la política de precios de los combustibles estaba basada en el subsidio a los mismos, en sumas crecientes que llegaron a convertirse en un enorme fardo para las finanzas del gobierno central. Dadas las afugias fiscales del gobierno, este decidió iniciar un desmonte gradual y progresivo de los subsidios, atando el precio interno de los combustibles a su cotización internacional en la Costa del Golfo de los EEUU. Ello se tradujo en un incremento exponencial en el precio de los combustibles en el país y desde entonces, junto con los precios de los alimentos, ha venido atizando la inflación en Colombia. Es bien sabido que los mayores costos de los combustibles se trasladan a todos los consumidores vía fletes, pasajes y tarifas, ello es ineluctable.

En el sólo año 2000 el precio de la gasolina regular tuvo un incremento del 31.29% (!) y entre los años 2003 y 2006 el aumento promedió el 15% y más recientemente en 2008 se elevó el precio el 12.7%, siempre por encima del IPC. Entre tanto las alzas en el precio del ACPM para el mismo período fue más pronunciada, con el agravante que los mayores consumidores del mismo son los medios de transporte masivo de pasajeros y el transporte de carga, más que los automóviles, gran parte de los cuales se han convertido a gas natural comprimido.

No obstante, como lo asegura el experto Diego Otero, “al comparar los precios internos en dólares con los respectivos precios spot y finales al usuario en la Costa del Golfo de los EEUU... la gasolina corriente, el precio final en Bogotá ha estado por encima del precio spot en el Golfo, mientras que para el diesel solamente en 2006 y en el primer semestre de 2008 ha estado por debajo en algunos meses”. Es decir, que, contrariamente a lo que sostienen las autoridades, el precio que pagó el consumidor colombiano estaba desfasado con respecto al precio de referencia del Golfo o, lo que es lo mismo, muy por encima del costo de oportunidad que ellas alegan tanto. Otro factor que ha contribuido a las escandalosas alzas del precio de los combustibles son los gravámenes que pesan sobre ellos (impuesto global, IVA y sobretasa) que al ser fijados ad valorem, suben concomitantemente con el precio. Todo cambió con la privatización de la estatal ECOPETROL, pues, en adelante la empresa no podía seguir asumiendo el costo de los subsidios y fue trasladado al presupuesto de la Nación. Se trataba ahora de explicitar los subsidios asignándole una partida presupuestal y ahí fue Troya. Empezó a hablarse de apurar el paso para el desmonte de tales subsidios y los incrementos se hicieron más fuertes, con tan buena suerte para el gobierno que, a poco andar, los precios internacionales del petróleo que habían subido como palma cayeron como coco. Como siempre se dijo que el precio de los combustibles estaría en función de los precios internacionales del crudo, los consumidores soportaron con estoicismo las alzas intermitentes mientras los precios del petróleo se elevaban consistentemente; pero, ahora no pueden entender que le cambien las reglas, para anunciar dizque un “congelamiento” del precio de los combustibles (1), pero para que no bajen.

El mismo gobierno no termina de ponerse de acuerdo, unas veces sale a decir el Ministro de Hacienda, Oscar Iván Zuluaga, que con esos recursos se va a nutrir el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) creado en la Ley del Plan(2), pero para alimentarse con los recursos remanentes del FAEP y no con aquellos, para luego anunciar que esos recursos le servirán al gobierno para apalancar el financiamiento de su plan de choque por la vía de la colocación de sus recursos en TES. Incluso, el Presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez, llegó a sugerir que tales recursos podrían significar “más de 3 millones de Familias en Acción y el avance de obras públicas que son de gran trascendencia”. Lo cierto es que lo que el Ministro de Hacienda presenta como un ahorro forzoso que favorecerá al consumidor de los combustibles, es en la práctica un impuesto disfrazado, arrebatándole de esta manera el ejecutivo una facultad propia del Congreso de la República. Y lo peor es que lo hace a contrapelo de lo que aconseja la coyuntura actual, que es el alivio fiscal e incluso la devolución de impuestos a los contribuyentes para incentivar el consumo, al tiempo que impulsa la inflación, tal y como lo hizo ver el director del Banco de la República, José Darío Uribe (3). “Yo creo que sería apropiado para la economía colombiana que se hubiese mantenido la regla para la definición del precio de la gasolina... habría tenido una reducción y un efecto sobre la inflación, eso favorece el tener una política monetaria más amplia” (4), enfatizó. Ello le valió un regaño por parte del Ministro de Minas y Energía, Hernán Martínez, no sé si ahora hará lo mismo con el Contralor General y el Procurador, que le están demandando lo mismo. Es que el

gobierno tiene que entender que, como lo afirma el ex ministro Rodolfo Segovia “Se trata de poner plata de inmediato en manos del consumidor. Y nada sería tan rápido como reducir el precio de la gasolina y el ACPM a los niveles equivalentes al valor actual del barril de petróleo, más sus impuestos” (5).

Para enero de este año el precio spot de la gasolina era de US \$1.11 el galón, lo que equivaldría a la tasa de cambio de ese momento a \$2.490.38, sin embargo ECOPETROL recibió \$4.110.70, es decir, con un sobreprecio de \$1.620.32 a su favor y en detrimento del consumidor. Según cálculos de Otero “en el sólo mes de enero, esto significa que los colombianos están pagando un sobreprecio de aproximadamente \$189.869 millones y en doce meses \$2.28 billones... En total, entre la gasolina y el diesel oil, el castigo al usuario colombiano sería en todo el año 2009 de \$3.67 billones”. El precio de la gasolina se trepó a los \$7.494 por galón en Bogotá, mientras que el precio del diesel está en promedio a \$6.200. Aunque el Ministro de Minas y Energía sostiene que la diferencia entre el precio interno y el internacional es de \$800 por galón en gasolina y \$280 en diesel, a todas luces la diferencia oscila en torno a los \$1.200 en este momento. Por esta razón los consumidores recibieron con frialdad y desconcierto el anuncio del Presidente de la República, después de un “rifirrafe” de éste con sus ministros de Minas y Energía y Transporte, Andrés Uriel Gallego, de rebajar a partir del 1º de mayo en \$400 el precio de los combustibles como respuesta al paro de transportadores. Este reajuste es, además de tardío insuficiente, no ha dejado satisfecho a nadie y el gobierno se quedó con el pecado y sin la gracia, porque al tiempo que tiró por la borda su supuesta previsión frente a futuras alzas del crudo alimentando el FEPC, el paro de los transportadores se mantiene y la inconformidad crece. El Ministro de Transporte alega que “no hay margen en este momento para más rebajas”, pero ya ¿quién le cree? Lo más grave de este episodio es que, como lo sostiene ACIEM, con este tipo de decisiones se “seguirán afectando las señales de precios, influyendo negativamente en las señales de mercado y en la inversión”. Con este cambio intempestivo de las reglas de juego, la tan cacareada seguridad inversionista queda en un grave predicamento.

Bogotá, abril 22 de 2009
www.amylkaracosta.net

(1) Decreto 4839 del 24 de diciembre de 2008

(2) Ley 1151 de 2007, artículo 69

(3) El Tiempo. Febrero, 11 de 2009

(4) Ídem

(5) Portafolio. Marzo, 27 de 2009