

Imprimir

Otra vez aumento del precio del diésel

De nuevo, por las dificultades financieras del gobierno, se habla de incrementar los precios del diésel.

Para mí, el principal problema, que impide tener una política independiente y flexible de los precios de los combustibles es la existencia del FEPC.

Creación del FEPC

El gobierno se encuentra atrapado en un problema difícil de resolver, cual es la existencia del tal FEPC creado por ley en 2007 en el gobierno de Álvaro Uribe Vélez.

Fue una jugada inteligente del FMI y sus súbditos colombianos en el gobierno de Álvaro Uribe Vélez, los conservadores y los economistas ortodoxos, para colocar una camisa de fuerza a los gobiernos y obligarlos a subir los precios de los combustibles so pena de que el déficit fiscal aumentara.

En efecto, si no se suben los precios de acuerdo con los valores internacionales, se crea un déficit en el FEPC, que aumenta el déficit fiscal y, por lo tanto, siguiendo las políticas de los neoliberales, de una regla fiscal que lo limita a un valor máximo, impide aumentar los gastos del gobierno.

Claramente, si no suben los precios, se incrementa el déficit del FEPC y esto es un pasivo creciente de una deuda del gobierno con ECOPETROL, que hoy es de varios billones de pesos, más por el diésel que por la gasolina. Según el investigador Juan Pablo Fernández el déficit acumulado era de 3,24 billones de pesos, muy diferente a lo que dice el ministro de Hacienda.

Por lo tanto, siguiendo la lógica cruel que han implementado los neoliberales, política que desafortunadamente siguen el presidente Gustavo Petro y su ministro de Hacienda, no hay

alternativa sino subir los precios.

El FEPC es único en el mundo

El FEPC es único en el mundo. Hay algo parecido en Chile y Perú, pero el primer país es importador de petróleo. A pesar de esto, hace subsidios para mantener los precios estables, modificando los impuestos.

Esta existencia del FEPC es una idea colombiana impuesta por el FMI y aceptada por todos los gobiernos desde Uribe Vélez, y seguida, infortunadamente por el gobierno del cambio.

Es una idea totalmente neoliberal

Internacionalmente, los países autosuficientes en petróleo no siguen la teoría de los precios de paridad o internacionales. La excepción se da en algunos países de Europa, pero esto es una tradición que viene desde la segunda guerra mundial, política que estableció precios por encima de los valores internacionales para financiar su desarrollo, destrozados por la guerra.

Comparativamente, los precios de la gasolina corriente de Colombia están por encima de los de Estados Unidos y se encuentran en la posición 57 de los más altos del mundo, por encima de casi todos los países petroleros. Además, según la teoría de los precios internacionales, hoy la gasolina corriente en Colombia está por encima de la fórmula existente para definir los precios, es decir, se está engañando a los colombianos en por lo menos 2000 pesos por galón, por lo que por este lado de la gasolina hay un superávit en el FEPC, que debería por norma bajarse los precios de las gasolinas.

Un gobierno de izquierda actúa diferentemente

Un gobierno de izquierda debe seguir otra lógica.

En primer lugar, eliminar por ley el FEPC creado en el gobierno de Álvaro Uribe Vélez.

En segundo lugar, fijar una política de precios que parta de los costos internos ponderado con las importaciones, y de ahí en adelante incrementar los precios de acuerdo con decisiones autónomas de los gobiernos dependiendo de las condiciones económicas, sociales y políticas.

En lugar de criticar a los gremios de pasajeros y de carga como uribistas, lo cual es una generalización peligrosa, lo que hay es romper con la herencia uribista, del FMI y de los economistas ortodoxos que hoy tanto presionan para que se siga la ideología neoliberal. No entiendo por qué nunca hablan de esto.

Efectos sobre el IPC

Claramente, cualquier incremento en los precios del diésel tiene efectos sobre el IPC. Para el diésel, cada 10% de aumento tiene un efecto de, por lo menos, de 0,3% en el IPC (según estudio de Ospina y Mesa, 2022). Es decir, según la propuesta del gobierno de subir 6000 pesos esto equivale a un incremento de 1,8%. Pero, el gobierno utiliza estudios del Comité Autónomo de la Regla Fiscal- CARF y del ministerio de Hacienda que subestiman los efectos.

Pero, estos efectos hay que desagregarlo por subsectores o tipo de gasto. Así, los impactos de los costos del diésel son para el transporte de pasajeros urbano e interurbano del 31% y de 41% para el transporte de carga (datos de los transportadores):

El efecto es muy grande en los pasajeros. Por ejemplo, para el transporte urbano de Bogotá por buses, tendría que darse un incremento en la tarifa de casi 560 pesos al aumentar el precio del diésel de 9.650 pesos hoy a 15.650 pesos según el ministro Bonilla (62,17% de incremento). Dependiendo del tamaño de la familia y del número de viajes por mes, el impacto puede ser muy grande sobre los ingresos laborales. Para una familia de cuatro personas, con dos estudiantes, el impacto puede alcanzar el 10% del salario mínimo.

Indudablemente, al aumentar los precios internos de los bienes transportados se afecta la competitividad internacional de Colombia en el mercado internacional.

Los transportadores de carga pueden afectarse en sus ingresos porque este es un medio

competitivo y de sobreoferta y no es fácil en el corto plazo pasar el incremento en los precios del diésel en el valor de la carga por tonelada. Podemos estar en la posibilidad de quebrar a un sector tan necesario en cualquier economía. Se está jugando con candela.

Hay efectos, por lo tanto, sobre la distribución de ingresos. Para el transporte de pasajeros, el impacto se da principalmente en los estratos 1 a 3. Y en el transporte de carga, en el incremento de los precios de los bienes básicos que afecta a los de más bajos ingresos.

Es una política totalmente regresiva, que no corresponde a un gobierno de izquierda, que tendrá costos sociales y políticos muy altos, todo por darle gusto al FMI y a los economistas neoliberales.

Hay que aumentar la capacidad refinadora

A diferencia de la gasolina, en que las importaciones se acercan a 30%, en el diésel estas son mínimas, alrededor de 3,0%. Para superar este déficit de gasolinas de cerca de 65.000 barriles por día en la actualidad, que seguirá creciendo, hay que aumentar la capacidad refinadora, algo que viene negándose desde hace años, y que el gobierno de Gustavo Petro no quiere asumir tampoco, lo que disminuirá las utilidades de Ecopetrol.

Lo irónico de todo esto es que las importaciones de gasolina provienen en un alto porcentaje de los Estados Unidos, es decir, de gasolina con base en petróleo de fraccionamiento hidráulico (fracking), mientras en Colombia se prohíbe esta tecnología y se suspendió un contrato de ECOPETROL en los estados Unidos para extraer petróleo de fracking. Como se ve, una doble moral que afecta a Colombia.

En conclusión

1. Acabar con el FEPC
2. Fijar un mínimo de precios según costos internos (ponderado con importaciones, pero para el diésel son menos)
3. Incrementar por encima de los costos internos dependiendo de las condiciones internas,

olvidándose de llegar a precios internacionales.

4. Realizar un estudio nuevo con la participación de expertos y de las empresas, objeto de la definir una metodología, para determinar objetivamente los efectos de los precios de los combustibles sobre diferentes variables, como la inflación, la distribución de ingresos, el impacto por categorías de ingresos, por sectores, por regiones urbanas y rurales.

Si esto se hace, se tendría una política progresista, anti-FMI y antineoliberal.

Acabemos con el chantaje del FEPC

Diego Otero Prada, Presidente de la Asociación Colombiana de Economía Crítica-ACECRI y miembro de Número de la Academia de Ciencias Económicas -ACCE

Foto tomada de: Agencia de Periodismo Investigativo