



## Ajustes en los precios del ACPM: una tarea pendiente del 2024

Abril 4 de 2024

### Equipo de Investigaciones

#### Presidente de ANIF

José Ignacio López G.

#### Vicepresidente de ANIF

Luz Magdalena Salas B.

#### Investigador Jefe (e) de ANIF

Fabián Suárez N.

#### Investigadores

Laura Llano C.  
María Camila Carvajal P.  
Ana María Castiblanco L.  
María Camila Oliveros M.  
Juan Felipe Triana G.

#### Asistentes de Investigación

Laura Castaño O.  
Sofía Vega A.

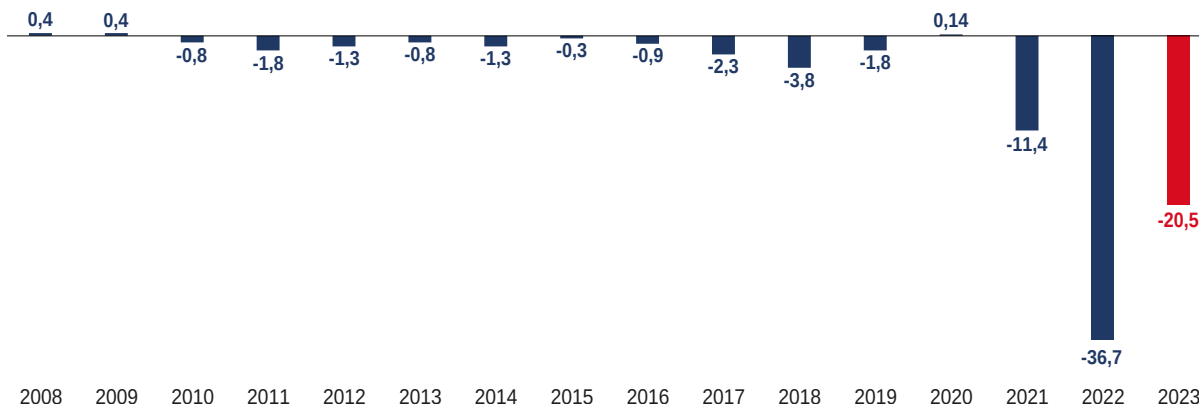
El contenido de este Comentario Económico expresa la opinión de ANIF y no representa la postura del patrocinador.

- El déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) alcanzó su punto más alto en 2022 con \$36,7 billones.
- En vista de eso, fue necesario eliminar gradualmente el subsidio de los combustibles, empezando con la gasolina.
- Si bien las mesas de negociación entre el gobierno y los transportadores parecen no arrojar consensos, el incremento del precio del ACPM es ineludible. 3 de cada 4 pesos del déficit del FEPC en 2023 corrieron por cuenta de ese combustible.
- Nuestras estimaciones indican que implementar un incremento en los precios del diésel a partir de mayo, de igual magnitud al realizado para la gasolina, llevaría a una reducción del déficit de \$5,8 billones para el cierre de 2024.
- Desde ANIF respaldamos el incremento en el precio interno de la gasolina y consideramos que es el turno del ACPM, toda vez que la inflación ha mostrado claras señales de desaceleración.

El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) ha desempeñado un papel crucial en la economía colombiana al mitigar el efecto que tienen las variaciones de los precios internacionales del petróleo sobre los combustibles en el país. La mala noticia es que eso le ha costado al país un déficit que a 2022 alcanzó su punto más alto cercano a los \$37 billones (ver Gráfico 1).

Antes del 2020, el déficit del FEPC había pasado ligeramente desapercibido pues su cuantía no representaba un gran reto para las finanzas públicas. No obstante, con la pandemia y reactivación económica global, la situación cambió. Para aliviar la carga de los hogares en medio de los confinamientos, la administración anterior decidió reducir el precio interno de los combustibles líquidos (CL), amparado también por un decrecimiento del precio internacional del petróleo. Luego, en 2021, la demanda mundial del commodity aumentó y derivó en el incremento de su precio. Para evitar el impacto local de ese fuerte aumento, el gobierno decidió mantener el valor doméstico de la gasolina y el diésel prácticamente intacto y con eso acentuó la brecha entre el precio interno y el precio de referencia internacional. Como resultado, el subsidio implícito que tienen los CL en el país aumentó de manera sustancial.

**Gráfico 1. Posición neta del FEPC  
(\$ billones de pesos, 2008 - 2023)**



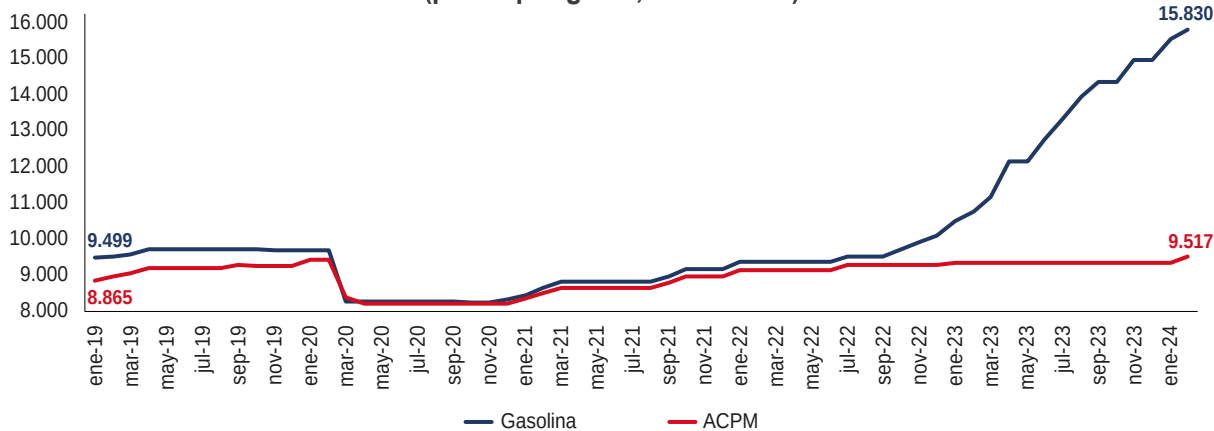
Fuente: elaboración ANIF con base en datos de la CREG.

Vale la pena mencionar que el propósito del FEPC desde su creación fue ser neutral en el largo plazo. Es decir, que su funcionamiento estaría apalancado por los periodos de bonanza (cuando el precio interno es mayor al precio internacional), lo que le permitiría inyectar ese excedente de recursos al mercado de combustibles cuando esa situación se invirtiera. Por esa razón, resultó imperativo reconsiderar el enfoque del FEPC y abordar de manera urgente la situación financiera en la que incurrió luego de la pandemia. Así, el gobierno de turno puso en marcha un plan para eliminar gradualmente el subsidio de combustibles y cerrar de manera paulatina la brecha entre el precio interno y el referente internacional.

La implementación comenzó con aumentos graduales en el precio de la gasolina, que fueron de \$200 en octubre de 2022. Luego, ascendieron a \$400 entre enero y abril y alcanzaron un máximo de \$600 desde mayo de 2023 en adelante. Eso resultó en crecimiento acumulado de más de \$6.300 hasta enero de este año, cuando el galón de gasolina se situó en promedio en \$15.830 (ver Gráfico 2) y logró cerrar su brecha con el precio internacional de referencia. Eso contribuyó a que el déficit del FEPC fuera de \$20,5 billones en 2023, cifra considerablemente menor que los \$36,7 billones del año anterior, pero aún lejos de su propósito de neutralidad.

Con eso, el reto se concentra ahora en el diésel. Es importante mencionar que para 2023, tres de cada cuatro pesos del déficit correspondieron al subsidio del ACPM. Con respecto a ese combustible, el Gobierno había anunciado que el incremento de los precios comenzaría a partir del 2024. Incluso desde enero tal como se consignó en el Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2023. Sin embargo no ha sucedido. El diálogo entre el Gobierno y los gremios de transporte de carga ha sido constante, pues estos últimos son los más interesados frente a un eventual incremento de ese combustible. Aun así, a pesar de las múltiples reuniones, no se ha logrado un consenso definitivo. Los transportadores rechazan un aumento basado en el precio de paridad internacional como en el caso de la gasolina. Este estancamiento en las discusiones prende las alarmas pues como se mencionó anteriormente, acentúa el déficit fiscal generado por este subsidio.

**Gráfico 2. Precios de la gasolina y el diésel  
(pesos por galón, 2019 - 2024)**



Fuente: elaboración ANIF con base en datos de la CREG.

No obstante, diversos analistas prevén un incremento de entre \$2.000 y \$3.000 por galón para este año, con expectativas de que, una vez eliminado el subsidio al combustible, el incremento ascienda a cerca de \$7.000. Al considerar que el precio del ACPM se ubicó en \$9.517 para enero de 2024 (ver Gráfico 2), este ajuste implicaría un precio final cercano a \$16.000, valor comparable al de la gasolina en la actualidad. En un caso hipotético en el que se presenten aumentos de igual magnitud que los realizados en el caso de la gasolina desde mayo de este año, manteniendo todo lo demás constante, nuestras estimaciones indican que para el cierre de 2024 se podría esperar una reducción del déficit cercana a los \$5,8 billones.

Es importante mencionar que ajustar el precio del ACPM sugiere ciertas efectos colaterales. El principal es el aumento en los costos asociados a las actividades logísticas y de transporte de pasajeros y mercancías, lo que impacta la inflación total y particularmente la de alimentos. Con un pasado reciente de precios altos, la capacidad de compra de los hogares podría deteriorarse pues destinan una mayor proporción de sus ingresos a estos bienes. Sin embargo, la inflación alcanza 11 meses consecutivos de desaceleración, lo que despeja el panorama para que el incremento en el precio del diesel sea una realidad.

Con todo, el subsidio implícito a los combustibles ha generado un hueco fiscal insostenible en el largo plazo. Por esa razón, desde ANIF hemos respaldado la decisión del gobierno de aumentar gradualmente los precios de la gasolina, como una medida en pro de unas finanzas públicas saludables. Para seguir en la dirección correcta, es momento de continuar con el combustible que generó tres cuartas partes del déficit el año pasado. Si bien estas medidas puedan generar cierto malestar en el corto plazo, son el único camino para liberar recursos mal focalizados y destinarlos a necesidades más apremiantes.