

# Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo  
Con la colaboración de  
Carlos I. Rojas y Raúl Ávila

Octubre 25 de 2010

## Precio de la gasolina en Colombia ¿En qué estamos? ¿Para donde vamos?

Recientemente el Gobierno Nacional anunció la reducción de la sobretasa a la energía eléctrica cobrada al sector industrial, como un mecanismo para reducir los costos de la producción manufacturera. Se busca compensar, así sea parcialmente, el impacto negativo que ha tenido la revaluación del peso colombiano para la competitividad de la industria nacional.

A raíz de esta medida, algunos gremios propusieron que esta reducción se extendiera al precio de la gasolina, al considerar que éste es un factor que también le resta competitividad a la industria nacional. Resaltan que los impuestos pueden representar más del 30% del precio de la gasolina al consumidor final, especialmente en aquellas ciudades donde las autoridades locales han maximizado la sobretasa a la gasolina (15%) para el mantenimiento de la malla vial local. Argumentan que el alto precio de la gasolina impacta negativamente el desempeño de varios sectores, haciéndoles perder competitividad frente a otros países. Colombia es, después de Chile, Brasil y Uruguay, el país con el cuarto precio de la gasolina más alto en América Latina.

Anif considera que la reducción de los sobre costos al transporte es una solución para compensar las brechas de competitividad resultantes de la apreciación cambiaria (ver *Comentario Económico del Día* 5 de Octubre de 2010). La propuesta de Anif es la de acelerar los proyectos de infraestructura en curso, integrando los diferentes medios de transporte. Sin embargo, vale la pena analizar otras propuestas de reducción de costos.

Al descomponer el precio al público de la gasolina, se encuentra que el principal rubro es el precio pagado al productor, que representa el 55% del precio al consumidor de un galón de gasolina corriente. Así, el principal costo depende del precio internacional del petróleo. La distribución, tanto mayorista como minorista, representa 8.5%, mientras que el transporte y manejo, que incluye el reconocimiento de las pérdidas por evaporación, representa un 6% adicional. El restante 30% es la carga impositiva, que incluye el impuesto global, el IVA y la sobretasa (ver gráfico adjunto). Así, la propuesta de los gremios reduciría el

**Continúa**



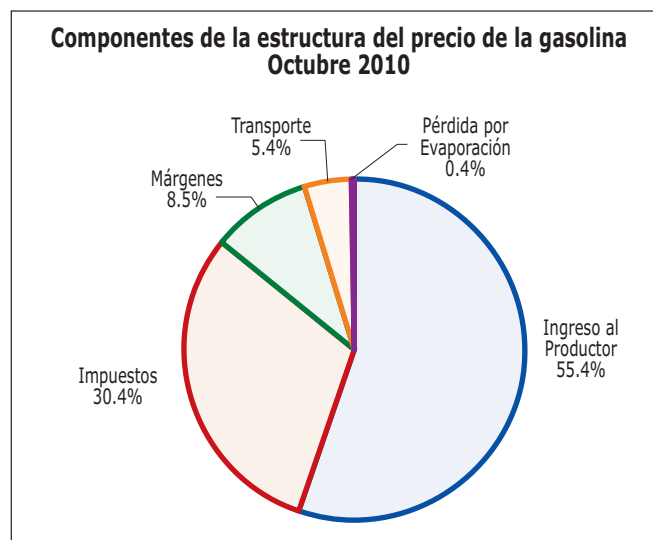
Director: Sergio Clavijo  
Con la colaboración de  
Carlos I. Rojas y Raúl Ávila

precio de la gasolina para el consumidor final hasta en \$2.350/galón, equivalente a un 30% del precio final. Si bien la propuesta es atractiva como un mecanismo para la reducción de los costos de transporte, ésta es poco realista. En primer lugar, la precaria situación fiscal del país no permite seguir sacrificando ingresos sin alternativas para recuperarlos. En segundo lugar, la sobretasa para el financiamiento de la infraestructura local por parte de las autoridades municipales ha sido un mecanismo usado para superar la pereza fiscal territorial. Mal haría el Gobierno al eliminar ésta fuente de financiamiento local. En tercer lugar, buena parte de los recursos futuros por recaudo de sobretasa han sido pignorados por las entidades territoriales para la realización de obras, entre las que se destacan los sistemas de transporte masivo. Dado que este recurso es de carácter local, es posible que su eliminación no pase el control constitucional.

Finalmente, y en línea con la oposición a los subsidios para los combustibles (gasolina y ACPM), la reducción de estos impuestos tendría un impacto ambiental negativo, indeseable desde una perspectiva de solidaridad inter-generacional con los futuros ciudadanos colombianos (ver *Comentario Económico del Día* 2 de Septiembre de 2008).

Si la decisión es cambiar la estructura de precios de la gasolina, su revisión debe incluir la evaluación de todos los rubros del mismo, iniciando por una evaluación técnica de los costos asignados para compensar la evaporación de la gasolina, pasando por el transporte y el margen reconocido a los distribuidores.

En síntesis, la propuesta de reducir los impuestos a los combustibles es poco realista. Sus proponentes no tuvieron en cuenta el impacto fiscal que este sacrificio tributario representa ni las dificultades para lograr que las entidades municipales renuncien al uso de este tributo. Finalmente, esta propuesta es cortoplacista, al ignorar el impacto ambiental que una reducción en el precio de la gasolina tiene sobre el consumo del mismo.



Fuente: cálculos Anif con base en Ministerio de Minas y Energía.