

Intervención del ministro en la Comisión V de Senado y Cámara

Este no es el momento para hablar de ideologías, sino de cómo reforzamos la soberanía colombiana y las relaciones comerciales de Colombia con el resto del mundo, eso incluye a Venezuela. Pero quiero hablar esencialmente de un precepto presentado por los visitantes, construir sobre lo construido.

Yo quiero saber qué quiere decir construir sobre lo construido, porque en algunos casos es derrumbar, en otros casos es crear y, cuando los autores hablan de las relaciones con Venezuela, lo que plantean es “no las construyamos derrúmbenlas”. Porque lo construido, no solo lo construido, es mantener el aislamiento, ese no es la política. En este caso, no es construir sobre lo construido, es construir sobre lo construido, porque es volver a construir las relaciones con Venezuela.

Pero hay más, Ecopetrol está mostrando que efectivamente sigue siendo la joya de la corona, sigue construyendo, sigue produciendo, sigue exportando y sigue transformando.

Esto es lo que consumimos en gasolina en Colombia y voy a volver a hablar sobre el tema de construir sobre lo construido. En gasolina en Colombia consumimos hoy 6 millones y medio de galones diarios. Consumíamos en los 2010 2.900.000 galones diarios, es decir, que en 13 años hemos más que duplicado el consumo de gasolina en Colombia. En la frontera se ha más que duplicado, se ha quebrado por cinco veces en las distintas fronteras y eso implica que también tenemos que saber cómo manejamos las relaciones de frontera. En materia de combustibles, esto es gasolina.

¿Qué pasa con el precio? Digamos que esto es la diferencia entre el precio nacional y el precio internacional al productor. La línea oscura es el precio internacional, ese precio depende del valor del barril del petróleo, depende de la tasa de cambio, entre otros factores que hace que hayamos tenido un pico al final del 2022 de 11.184 pesos por galón internacional, mientras en Colombia solo teníamos un precio interno de 5.089 pesos.

Construir sobre lo construido es dejar de ajustar el precio de los combustibles, que fue lo que nos dejaron. Razón por la cual Ecopetrol se tiene que endeudar y ahora regreso a eso.

Esta es la diferencia en gasolina. ¿Qué pasa en Diesel? En Diesel consumíamos en el 2010 tres millones y medio de galones y hoy estamos consumiendo 5.200.000 galones diarios. Es decir, poco más de un 40% más de lo que consumíamos en el 2010.

En Frontera pasamos de 700.000 galones diarios a millón 200.000. También, tenemos el mismo problema del consumo en uno y otro lado, y como el precio del diésel no lo hemos tocado.

El precio del diésel internacionalmente cambia de acuerdo con las condiciones también de escasez. No solamente es el precio del barril del petróleo, no solamente es la tasa de cambio, sino las condiciones de escasez que se presentan en otros lados del mundo. Eso hace que el precio del diésel haya subido mucho más que el de la gasolina en precios internacionales y que, por lo tanto, la brecha que tenemos con el precio interno sea más alta.

Obviamente, como tenemos una tasa de cambio que está en los 4.000 pesos, está estabilizada. Esto ha permitido que la brecha se reduzca y que hoy solamente hablamos de una brecha entre 11.920 y 4.630. Eso es lo que hay que ajustar.

¿Qué es el resultado de esto? Ya mostró una filmína parecida el presidente de Ecopetrol, Ricardo Roa. Esto era el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los combustibles desde el 2008 hasta el 2020. ¿Y qué sucede en el 2020? No es simplemente tema de pandemia, es que antes de pandemia, el gobierno que nos pide construir sobre lo construido congeló el precio de los combustibles y nos dejó eso que se llama déficit.

Déficit, repito que no fue solo la pandemia, están congelados desde enero del 2020. Eso fue antes de la pandemia y antes del estallido social; enero de 2020 es anterior a la pandemia y al estallido social y los dejó este acumulado. El déficit en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, cuando lo terminemos de cerrar va a costar 100 millones de pesos, en el 2021 costó 11 billones, en el 2022 37 billón y este año porque estamos cerrando el déficit en gasolina, va a cerrar en 21 millones. Esto es un ejercicio de construir sobre lo construido.

Construir sobre lo construido es mantener el déficit congelado de los precios de los combustibles, esta es una decisión dolorosa que hemos tenido que tomar y que efectivamente implica que esos procesos se van ajustando en el tiempo. Esta es la razón por la cual Ecopetrol se ha tenido que endeudar, porque el déficit

existe, crece y el Gobierno le paga a Ecopetrol un año después. Es decir, que Ecopetrol a lo largo de todo el año, ha venido financiando el consumo de los colombianos y acumulando una cuenta por cobrar del Gobierno. Le estamos pagando un año después, el flujo de caja de Ecopetrol lo hemos quebrado, está quebrado desde el 2021 y eso significa que Ecopetrol ha tenido que endeudarse para cubrir su flujo de caja.

Nosotros estamos respondiendo con los compromisos anteriores y entonces ya se ha pagado el déficit del 2021 y el del 2022, que está por cerrarse y está pendiente empezar a cubrir el déficit del 2023 que se paga en el 2024.

Entonces, mientras hasta el flujo de caja que le estamos entregando a Ecopetrol es el ajuste del precio de la gasolina. ¿Qué significa? Que le estamos dando caja de Ecopetrol y cerrando parcialmente el déficit, pero el déficit no lo hemos terminado de cerrar. Debe quedar terminado de cerrar en gasolina este año. Y empieza la discusión sobre cómo lo cerramos en diesel. Pero esta es la situación que hoy tenemos.

¿Qué tanto afecta la inflación? Ya tenemos la inflación corrida de todo el año 2023, solo nos falta el dato de diciembre a noviembre. Del 2023 tenemos una inflación de 10,15%, llevamos ocho meses continuos de reducir la inflación.

Llegamos a un límite mayor de 13,13% en el mes de abril, en el mes de marzo a partir de entonces la inflación ha venido bajando; ha venido bajando en alimentos, ha venido bajando en otros componentes y solo quedan dos componentes que están terminando de afectar la inflación. Uno es ajuste de combustibles, otro es productos energéticos y tiene que ver con la solicitud del senador sobre qué pasa en la costa y los precios energéticos de la energía. Porque en noviembre del 2023 la inflación, que ya bajó a 10,15%, tiene dos elementos todavía preocupantes: el incremento de la gasolina y el incremento de la energía, especialmente en la costa.

Por otra operación de construir sobre lo construido, nos dejaron una opción tarifaria en la cual los comercializadores se acogieron a ella y hoy le están cobrando a los consumidores. Y entonces ¿qué es lo que tenemos realmente en el incremento de inflación de los meses de octubre y noviembre por la energía? que el pacto por estabilidad tarifaria se agotó. Y entonces los comercializadores le volvieron a subir a los consumidores y a cobrar la deuda vieja. Y eso es lo que tenemos en el incremento de inflación de energía en octubre y noviembre.

La fórmula no es construir sobre lo construido, aquí es, volvamos a un pacto tarifario en el cual los consumidores no sean las víctimas del proceso. Y a los comercializadores les tenemos que dar el segundo aire, porque finalmente ese es un problema entre comercializadores y consumidores.

El Estado está colocando condiciones y posibilidades para sanear. Ustedes aprobaron en el Plan de Desarrollo una fórmula para que Findeter otorgara unos créditos con tasa compensada, para que accedieran los comercializadores y pudieran tener un flujo de caja. Eso están dando y son mecanismos para para actuar.

El Gobierno ha entregado este año más de 4 millones en subsidios. Esos los han recibido los operadores. El gobierno no ha incumplido sus compromisos y ha creado condiciones, pero la falta del pacto tarifario en los meses de octubre y noviembre volvió a hacer subir la inflación de energía porque se la están cobrando. Es claro en la línea que son los operadores de la costa, por eso son las áreas del país donde más ha subido el precio y donde más impacto está en la inflación.

De hecho, cuando uno va a mirar la inflación del mes de noviembre y mira los departamentos del Magdalena, el Cesar y Bolívar ya no miran el Atlántico, que es el del senador. Encontramos que lo que más subió en esos departamentos fue energía; gasolina ya no. Finalmente, en la inflación, en el año corrido con una inflación de 10,15%, el ajuste de gasolina solamente es 1,9%, es decir, con esto desmontamos los mitos, que es que cambiados combustibles dispara la inflación.

Esto es un componente que hay que tener monitoreado y estar mirando para que no se nos dispare. Lo que efectivamente muestra que en un componente global la gasolina no pesa lo que dicen los comentaristas públicos. El término real es 1,9% de inflación. Eso es lo que esa gasolina y esa preocupación la vamos a tener con el diésel, con una diferencia.

El incremento en la gasolina, que es 40% importada, el incremento en gasolina va directamente al índice de Precios al Consumidor, al IPC. En el caso del diésel, la canasta, el impacto en el índice del consumidor es indirecto, porque a donde entra es a la canasta de precios de los medios de transporte, es decir, donde se refleja es en el índice de precios al productor y cuando uno lo va a reflejar se encuentra finalmente que la expectativa es que mientras la gasolina sube 1,9% de inflación anual, el diésel subirá a 1,4%.

Esa es la previsión que tenemos que ir mirar hacia adelante. Por lo pronto, la buena noticia es que la brecha de gasolina queda cerrada este año y que de aquí en adelante la gasolina quedará flotando. Lo cual quiere decir que entre el Ministerio de Minas y el Ministerio de Hacienda seguiremos sacando resoluciones mensuales simplemente para mostrar los recursos que tiene el precio de los combustibles, que no significa volver a hacer incrementos, sino simplemente mirar qué son los ajustes parciales que hay que hacer.

Y recuperamos una vieja costumbre que tenía Colombia, que era que todos los meses había un precio de referencia en los combustibles y que ese precio de referencia salía de unas resoluciones entre el Ministerio de Minas y el Ministerio de Hacienda que se congelaron desde enero del 2020. Antes de pandemia y antes de estallido social.

Es decir, una política que no tenía nada que ver ni con la pandemia ni con el estallido social. ¿Y que la pregunta es lo hacemos construir sobre lo construido cuando fue equivocado? Este es el tema que efectivamente tenemos. Ese es el impacto en la inflación, pero va a terminar con algo que se referencio hoy. Es la versión de que los colombianos tienen hoy una profunda aversión a comprar acciones y los colombianos prefieren tener sus recursos en Cetes.

Seguimos construyendo sobre lo construido que es que los colombianos se vayan a hacer test y acaban con el mercado de acciones. Miren la realidad, hace 50 años muchos no habían nacido, hace 50 años, Colombia tenía una población de menor de 25 millones de personas.