

BOLETÍN REGULATORIO No. 23

(03/09/2024)

¿Política de precios de los combustibles en Colombia en una coyuntura energética de transición?

La Regulación Energética es un factor clave para cualquier agente del sector, por lo tanto, no permite desactualización.

Conocer los cambios en las políticas existentes, así como las decisiones sobre nuevas temáticas. En Óptima queremos apoyar a nuestros Clientes no solo en el entendimiento de las políticas energéticas, sino también en la transformación que éstas puedan generar en términos de prestación y aprovechamiento de los servicios de energía.

Nuestro equipo multidisciplinario de profesionales ha preparado en este boletín la información necesaria para mantenerlo al día en los temas regulatorios y está siempre a su disposición para profundizarlos de acuerdo con sus necesidades específicas de negocio.

El material contenido en esta comunicación es para propósitos de información únicamente. El contenido ha sido obtenido de fuentes de información públicas y consideradas creíbles. Este reporte podrá ser reproducido total o parcialmente ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE con autorización escrita de OPTIMA CONSULTORES, respetando íntegramente su contenido sin cambiar/variación o alterar las palabras y conceptos que aquí se expresan. Sin perjuicio de lo anterior, OPTIMA CONSULTORES no representa ni garantiza la exactitud de la misma, ni se compromete a actualizarla en caso de eventos futuros. Esta comunicación no constituye ninguna recomendación para tomar alguna decisión o acción por parte de los clientes. Ni OPTIMA CONSULTORES, ni ninguna de sus subsidiarias o afiliadas aceptan ningún reclamo por cualquier consecuencia basada u originada en el uso de la misma.

¿Política de precios de los combustibles en Colombia en una coyuntura energética de transición?

La industria de hidrocarburos y de refinación nos ha acompañado por más de 100 años a los colombianos para contribuir al crecimiento económico, energético y social del país. Esta industria petrolera contribuye en promedio anual con cerca del 5% al Producto Interno Bruto - PIB y la actividad de refinación con cerca del 35% al PIB del sector industrial del país.

La distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo es considerada un servicio público esencial para el desarrollo de otras actividades económicas como el transporte pues representa el 42% del consumo final de energía de Colombia¹ ya que el 97% de la totalidad del parque automotor utilizan gasolina y diésel como combustible. De igual forma, esta industria a lo largo de toda la cadena de distribución genera cerca de 150.000 empleos directos y 120.000 indirectos², contribuyendo al desarrollo social y económico del país a lo largo de todo el territorio nacional.

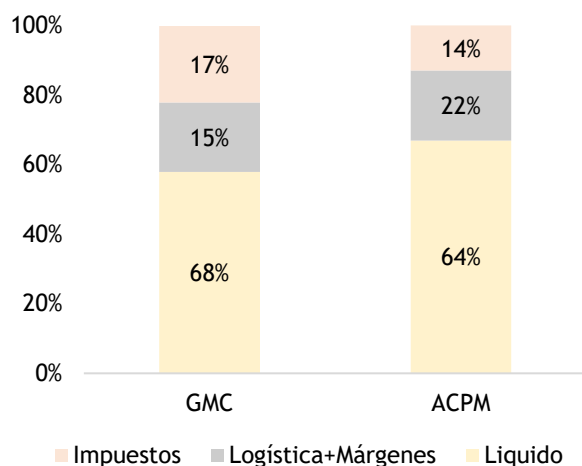
Los combustibles líquidos que se distribuyen comprenden 10 productos derivados del petróleo y biocombustibles, entre gasolinas, diésel, combustibles para la aviación, naftas, fuel oil y mezclas con biocombustibles como el etanol y el biodiesel. En el país, el consumo de combustibles líquidos alcanza los 345 mil barriles día (5.300 millones de galones al año)³ y se estima un crecimiento del 2% anual para los próximos 10 años. El consumo de gasolina y diésel genera ingresos fiscales importantes para el país mediante el recaudo de tributos con cerca de 8.5 billones de pesos, como el impuesto nacional a la gasolina y al diésel, el IVA y el impuesto al carbono, y a nivel territorial se recauda la sobretasa a la gasolina y al diésel, para realizar inversiones sociales. Este rubro de impuestos representa cerca del 15% en el precio de venta al público final para la gasolina motor corriente y 22% para el diésel, como se evidencia en el siguiente gráfico:

¹ Plan Energético Nacional (2022-2052). UPME, 2023

² Informe Económico Sector de combustibles líquidos en Colombia. ACP, 2024

³ SICOM, MME 2024.

Gráfico 1. Composición porcentual por rubro del Precio de Venta Público



Estructura precio	Tipo de Componente
1. Proporción - Ingreso al Productor combustible fósil	Fijado por MME y MHCP
2. Proporción - Ingreso al Productor del Biocombustible	Fijado por MME y MHCP
3. Ingreso al productor	Subtotal
4. Impuesto Nacional	Impuesto
5. IVA sobre IP Fósil	Impuesto
6. Impuesto al Carbono	Impuesto
7. Tarifa de Marcación	Fijado por CREG
8. Tarifa de Transporte por poliductos del fósil	Fijado por CREG
9. Tarifa de Transporte del Biocombustible	Fijado por CREG
10. Precio Máximo de Venta al Distribuidor Mayorista	Subtotal
11. Sobretasa	Impuesto
12. IVA sobre el margen del distribuidor mayorista	Impuesto
13. Precio Máximo en Planta de Abastecimiento Mayorista	Subtotal
14. Margen del distribuidor minorista	Fijado por CREG
15. Pérdida por evaporación	Fijado por Gobierno Nacional. Aplica solo para GMC
16. Transporte de la planta de abastecimiento mayorista a estación.	Fijado por MME o según disposición Alcaldía Municipal
17. Precio de Referencia de Venta por galón. \$/GAL	Total

Fuente: Ministerio de Minas y Energía - 2023

Debido a que la distribución de combustibles líquidos es un servicio público, de acuerdo con la Ley 26 de 1989⁴, el Gobierno está facultado para regular horarios, precios, márgenes de comercialización, calidad, calibraciones y condiciones de seguridad para asegurar una prestación adecuada y continua del servicio. Dada esa característica, los agentes de esta cadena están definidos en la ley, artículo 61 de la Ley 812 de 2003⁵, que comprenden refinadores, importadores, almacenadores, distribuidores mayoristas, distribuidores minoristas y grandes consumidores. Actualmente, hay aproximadamente 8,000 agentes autorizados en este sector.

Ahora, teniendo en cuenta su calidad de servicio público, mediante el Decreto 381 de 2012⁶ se dispuso que el Ministerio de Minas y Energía tiene entre sus funciones definir el precio de la gasolina motor corriente, del diésel, de los biocombustibles y de sus mezclas; además, las Leyes de los Planes Nacionales de Desarrollo, la 1955 de 2019⁷ del Gobierno Duque, modificada por la Ley 2294 de 2023⁸ del Gobierno Petro, respectivamente, atribuyeron a los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía el deber de fijar la metodología de cálculo del valor del ingreso al productor de los combustibles líquidos y biocombustibles.

En línea con lo anterior, a través de la Resolución 40193 de 2021, se le delegó a la CREG el establecimiento las metodologías de remuneración asociadas a la logística, transporte y distribución de los combustibles fósiles, para lo cual contaría con un plazo de 36 meses, que a la fecha se encuentran más que vencidos. Así, como es evidente, la fijación de los

⁴ <https://gestornormativo.creg.gov.co/Publicac.nsf/2b8fb06f012cc9c245256b7b00789b0c/6e82a57aef1575740525785a007a735d.html>

⁵ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8795>

⁶ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=66321>

⁷ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=93970>

⁸ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=209510>

precios de los combustibles líquidos ha sido rígida y regulada a lo largo del tiempo, teniendo en cuenta las implicaciones que tiene este precio sobre la canasta básica y sobre el consumo de todos los colombianos.

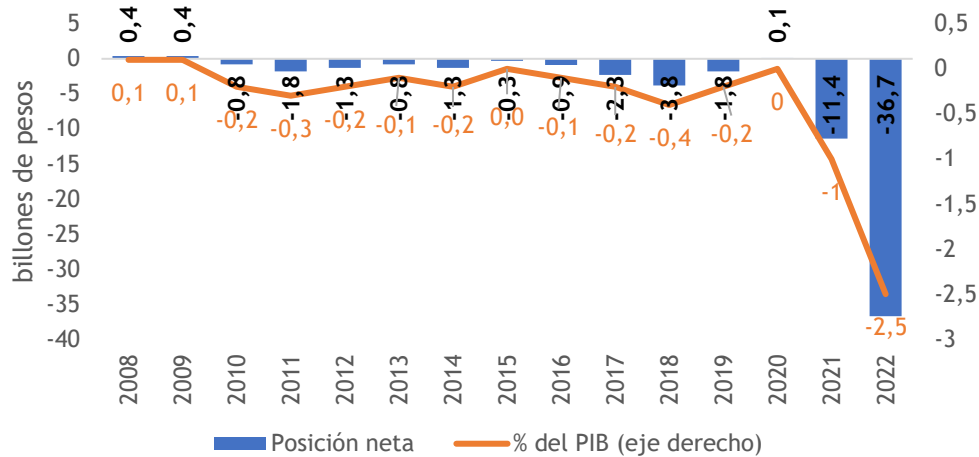
Pero ¿qué efectos ha tenido fijar y regular el precio de los combustibles de manera tan estricta frente a una coyuntura que viene evidenciándose hace más de 10 años con una política fiscal austera, de transición energética y de desarrollo social? El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles - FEPC fue creado en 2007 con el objetivo de atenuar en el mercado interno el impacto de las fluctuaciones de los precios de los combustibles en los mercados internacionales y buscaba compensar el costo de oportunidad de los productores de exportar el producto a mayores precios internacionales (mayores beneficios), con el fin de mantener la provisión doméstica por parte de los refinadores.

En este sentido, el FEPC evita que el ingreso al productor - IP que fijan los ministerios, experimente fluctuaciones sustanciales si hay movimientos drásticos e inesperados en los precios internacionales de los combustibles. Así, teniendo en cuenta la cantidad de combustible vendido a nivel nacional, se determina la posición neta del fondo en el que un menor precio internacional al IP genera un diferencial de participación y balance positivo (ahorro del fondo), mientras que, el caso contrario conlleva a un diferencial de compensación y balance negativo (gasto) y se le generan ahorros al refinador / importador.

Así las cosas, el objetivo principal del fondo bajo este enfoque fue ser autosostenible. Esto porque en el mediano plazo, el fondo debería generar cuentas por cobrar a los refinadores o importadores debido al diferencial de participación, y cuentas por pagar, a estos mismos agentes por el diferencial de compensación. La diferencia acumulada entre ambos mecanismos (posición neta) debería ser cercana a cero en promedio y, así, el FEPC debería ser sostenible principalmente a partir de sus ingresos propios, sin financiamiento adicional significativo de forma sostenida. No obstante, hoy en día los mecanismos de financiamiento del FEPC se realizan por medio de préstamos, créditos del Tesoro Nacional, emisión de TES, pagos con bonos del Gobierno Nacional Central en nombre del Fondo, y aportes de recursos por parte de la Nación; lo anterior, considerando que debido a la dinámica del mercado se ha generado una mayor ocurrencia del diferencial de compensación.

Como se ve en la siguiente gráfica, el FEPC ha registrado históricamente déficits, en promedio año de 0,2% del PIB, debido a las determinaciones de los precios de referencia del mercado interno, que afectan el IP, y al comportamiento de las principales variables que fijan el precio de paridad internacional (precios internacionales del petróleo, márgenes de refinación internacional, costos de fletes y tasa de cambio principalmente). Como se mencionó, en principio se esperaba que el comportamiento del FEPC tendiera a netearse; no obstante, esto no se ha logrado principalmente a causa de decisiones políticas que han afectado el balance del fondo, particularmente en los últimos años. Esto último se abordará en detalle más adelante.

Gráfico 2. Posición Neta del FEPC



Fuente: Elaboración propia. Concepto técnico - MHCP y MME, 2024

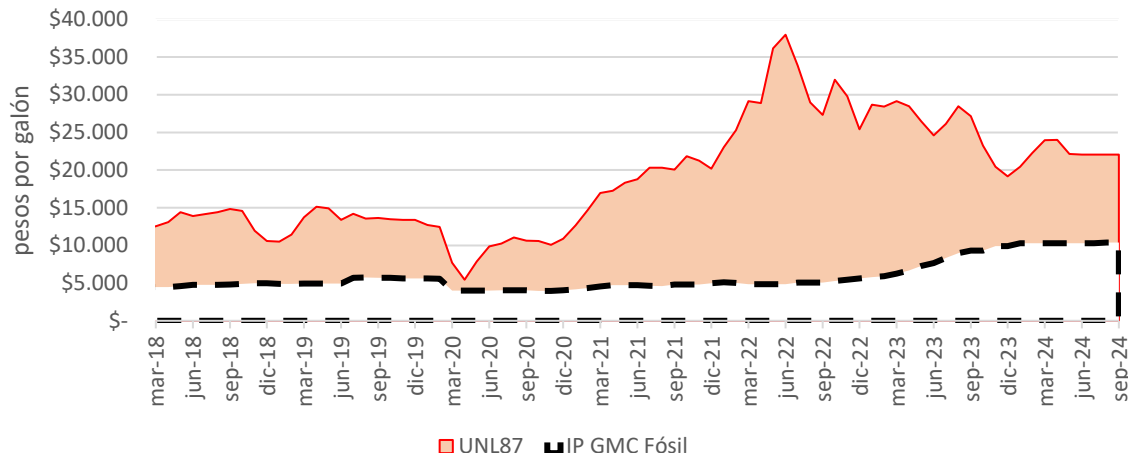
Hasta el 2019 el FEPC acumuló un déficit de \$14 billones de pesos que, sumando intereses causados a favor de la Nación, ascendía a \$17 billones de pesos. Como resultado de la pandemia del COVID-19 se presentaron fuertes impactos y volatilidades en los precios internacionales del petróleo y de los combustibles. Así, en 2020, el precio del petróleo presentó una fuerte caída anual del 35%, llegando incluso a los US\$41 por barril. Sin embargo, en 2022 el precio del petróleo repuntó hasta alcanzar los US\$100 por barril.

Lo anterior, sumado al incremento en los márgenes de refinación asociado con el conflicto de Rusia y Ucrania, a la depreciación del peso colombiano y a la política de estabilización de los precios locales de estos combustibles por parte del Gobierno Duque (la cual se limitó a mantener el Precio de Venta al Público estable a lo largo del tiempo, mientras el precio internacional se incrementaba, con el objetivo de mitigar las afectaciones de carácter social que se estaban teniendo en el país), generó un déficit de \$37 billones de pesos⁹, un poco más que una reforma tributaria.

Así las cosas, el gobierno nacional actual ha venido dando señales regulatorias para disminuir el diferencial entre el precio internacional y el ingreso al productor - IP por el gobierno, y de esta forma, eliminar el subsidio a los combustibles líquidos. En el caso de la gasolina motor corriente, desde mediados del año 2022 el gobierno tomó la decisión de incrementar el IP gradualmente hasta eliminar el diferencial de compensación, sopesando las presiones inflacionarias actuales del país y las presiones fiscales del fondo, como se muestra a continuación:

⁹ Este déficit se encontraba fondeado con los mecanismos de financiamiento que hemos mencionado en este documento para cubrir las variaciones del FEPC.

Gráfica 3. Precio internacional vs. IP de la gasolina motor corriente



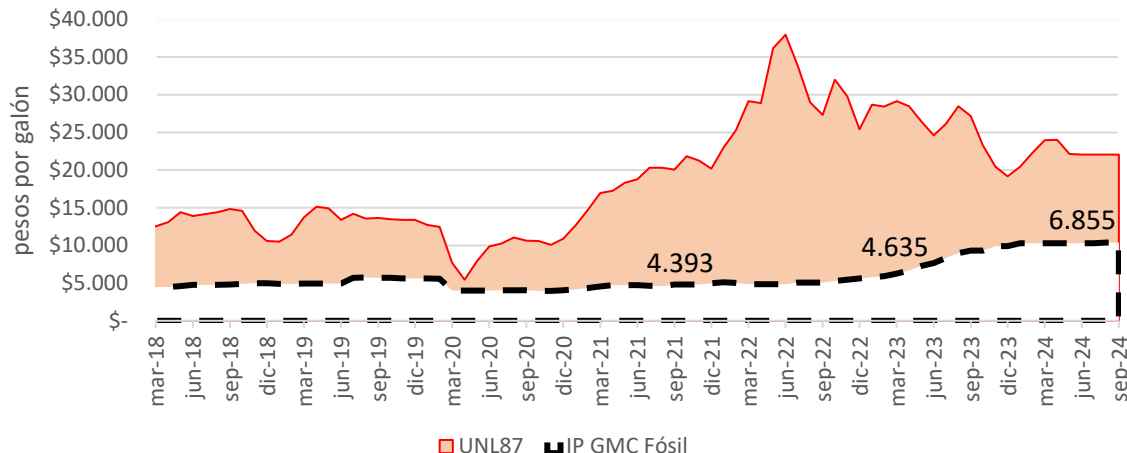
Fuente: Elaboración propia. SICOM, MME - 2024

Este incremento en los precios de la gasolina motor dio como resultado que el déficit estimado del gobierno nacional para el FEPC pasará de \$37 billones en 2022 a \$17 billones en 2023. De acuerdo con el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2024 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el gobierno giró \$7.8 billones de una cuenta por pagar estimada del FEPC en 2024 de \$20,5 billones. Las restantes dos terceras partes se pagarían con las herramientas permitidas por la Ley, como los préstamos, créditos del Tesoro Nacional, emisión de TES, pagos con bonos del Gobierno Nacional Central en nombre del Fondo, y aportes de recursos por parte de la Nación.

Ahora, ¿qué está pasando con el diésel? El Gobierno nacional ha venido trabajando en el reto de concertar una política de aumento de precios para el ACPM con los mayores consumidores de combustibles, los transportadores de carga, sin tener mayores resultados. Esto, justificando las implicaciones que tiene el precio del diésel en la inflación y en los costos asociados al transporte de carga. Para el mes de septiembre, el gobierno realizó el primer incremento en el ingreso al productor de 2.000 pesos por galón para este combustible en el año, luego de estar congelado por 56 meses y que ha acumulado un déficit promedio de \$1 billón al mes¹⁰, lo cual está generando movilizaciones y desacuerdos con el sector de carga, pero que contribuye a alivianar las finanzas públicas.

¹⁰ https://x.com/MinHacienda/status/1829716070061519242?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembe d%7Ctwterm%5E1829716070061519242%7Ctwgr%5E2cb4612cf501f69ae17d0751f8f6428dc528679e%7Ctwcon%5 Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.vanguardia.com%2Feconomia%2Fnacional%2F2024%2F08%2F30%2Furgente -gobierno-aumento-el-precio-del-acpm-en-1904%2F

Gráfica 4. Precio internacional vs. IP del ACPM



Fuente: Elaboración propia. SICOM, MME - 2024

Como es evidente, la dinámica fiscal del FEPC ha generado presiones fiscales significativas para las finanzas públicas en una coyuntura nacional e internacional donde el gasto público ha venido creciendo para cubrir las necesidades sociales y económicas que causó la pandemia del COVID-19. Esto, debido a que el uso significativo de recursos públicos para el financiamiento y *fondeo* del FEPC, que venía presentándose antes y con mayor presencia durante la pandemia, podrían haber financiado esas necesidades sociales y económicas dentro de este contexto de alta vulnerabilidad externa y de gran incertidumbre global.

Adicionalmente, la política de estabilización de los precios locales de los combustibles líquidos en el país, ha derivado en subsidios implícitos a los precios de combustibles fósiles, repercutiendo en ineficiencias y regresiones, además de tener potenciales impactos macroeconómicos desfavorables en contravía de una política de transición energética, generando externalidades negativas sobre las decisiones de consumo e inversión de los agentes sobre los diferentes energéticos dentro de la matriz energética y en específico del sector transporte.

Así, siendo consientes de los retos que ha impuesto la transición energética, se requiere una mayor flexibilización y aprovechamiento de las bondades que tienen los diferentes energéticos, con sus particularidades en el uso final de cada uno y con las metas asociadas a la descarbonización de la economía. Para ello, se recomienda analizar las eficiencias tecnológicas de cada energético, pero con un precio competitivo y equiparado, en donde esta política de desmonte del subsidio abra la puerta a la competencia entre los sustitutos energéticos y entre los usuarios finales que, en la actualidad no se está viendo tan clara con las medidas establecidas luego del Decreto 763 de 2024 que más adelante explicaremos.

¿qué rol tiene el sector de combustibles líquidos en la seguridad energética y transición energética en la que estamos? El sector de combustibles líquidos hoy juega un papel

crucial en la movilidad del país y continuará haciéndolo. No obstante, en la coyuntura energética nacional en la que los diferentes energéticos están buscando ser más complementarios para, por un lado, garantizar y dar seguridad a la oferta de energía final, y por otro, diversificar la matriz energética, con el propósito de aprovechar las ventajas de cada uno de ellos, se requiere que medidas como el incremento de precios de los combustibles líquidos logren equiparar estos combustibles no solo al mercado internacional, sino a sus complementarios y sustitutos.

De esta forma, en el sector transporte y en la matriz energética es necesario seguir promoviendo soluciones híbridas y aprovechar las sinergias entre los diferentes energéticos, con el fin de no solo garantizar la seguridad energética sino la diversificación de su matriz y el mayor uso de las FNCER, sobre todo en las zonas no interconectadas donde la problemática social es un factor relevante por incluir en el análisis.

Decreto 763 del 18 de junio de 2024 “por el cual se adiciona el Decreto 1068 de 2015, en relación con el mecanismo diferencial de estabilización de precios de la Gasolina Motor Corriente (GMC) y Aceite Combustible para Motores (ACPM) para Grandes Consumidores y aquellos Consumidores Finales que consuman en promedio anual más de 20.000 galones mes”

Otra medida para reducir el subsidio a los combustibles, se dio en 2023, con la Ley 2294 “Por la se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia potencia mundial de la vida” que modificó en su artículo 244 el artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, permitiendo que los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía puedan establecer **mecanismos diferenciales de estabilización de precios de los combustibles líquidos y determinar su focalización conforme los criterios que estos ministerios definan**, teniendo en cuenta los principios de Política Fiscal: eficiencia y progresividad.

En virtud de lo anterior, el gobierno definió avanzar en la implementación del primer mecanismo diferencial de estabilización de precios para los agentes Grandes Consumidores - GC y aquellos Consumidores Finales que consuman en promedio anual más de 20.000 galones mes. De acuerdo con el Decreto 1073 de 2015, los GC se definen como:

“Gran Consumidor: persona natural o jurídica que, por cada instalación, consume en promedio anual más de 20.000 galones mes de combustibles líquidos derivados del petróleo para uso propio y exclusivo en sus actividades, en los términos establecidos en los artículos 2.2.1.1.2.2.3.93. y 2.2.1.1.2.2.3.94 del presente decreto, y puede ser: i) gran consumidor con instalación fija, ii) gran consumidor temporal con instalación y iii) gran consumidor sin instalación”.

Dentro de la categoría de estos agentes se encuentran los Grandes Consumidores Individuales No Intermediarios - GCINI que, por su nivel de consumo propio, mayor a 420.000 galones mes (10 mil barriles), negocian el combustible bajo condiciones del mercado internacional y hoy en día no tienen el beneficio de ese subsidio que si tienen el resto de los sectores de consumo. De igual forma, dentro de la excepción de la aplicación de la medida se encuentran los GC - Empresas de generación de energía eléctrica en Zonas No Interconectadas y GC - Empresas de transporte masivo que usan combustible

para realizar sus actividades y garantizar su operación; no obstante, los ministerios teniendo en cuenta las condiciones de la población que se beneficia de este servicio pública y la caracterización de su prestación, no generaron afectación sobre su precio final, quedándose por fuera de la focalización de este mecanismo. .

Así las cosas, la medida tendrá efectos sobre los GC que se encuentran actualmente autorizados para ejercer sus actividades en los sectores de extracción de petróleo crudo y gas natural principalmente, con un 40% del consumo de combustibles líquidos; seguido de las actividades de apoyo a la explotación de minas y canteras, con un 19%; elaboración de azúcar y panela, con un 12%; construcción de obras de ingeniería civil, con un 9%, entre otras. Siendo estos sectores de consumo por la magnitud de sus actividades focalizados en términos de eficiencia y progresividad, entrando a consumir combustible, particularmente diésel, a precio internacional y sin subsidio.

Para este tipo de agentes se crean implicaciones y contra-incentivos con esta medida que, sumado a la señal de desinversión que tienen actualmente las actividades extractivas y las grandes industrias, el incremento del precio del diésel, les generaría buscar alternativas más económicas que no necesariamente son menos contaminantes (como el fuel oil), con lo cual el gobierno deberá ser más estratégico en el enfoque y complementariedad que tienen los combustibles de cara al uso final. Ahora, en mayor medida, las pequeñas operadoras y pequeñas industrias que utilizan el diésel como combustible, se podrían ver implicadas en tomar decisiones de cierre o disminución de sus operaciones, debido al incremento en los costos.

De igual forma, esta medida aplicó a los Consumidores Finales - CF que venían registrando un consumo superior a los 20.000 galones mes, independiente del punto de entrega del cual ellos consumen combustible. En este sentido, el gobierno pretende ampliar la base de consumidores implicados con el objetivo de que cualquier persona natural o jurídica, con un consumo promedio mensual superior al techo establecido (20.000 galones/mes), haga parte de la medida de estabilización diferencial. Pero, ¿qué efectos tiene esta medida sobre el funcionamiento del sector de combustibles líquidos y sobre estos agentes y consumidores finales que les aplica esta medida?

Mediante la Resolución MME 40304 del 2 de agosto de 2024 se establece el procedimiento para determinar el Ingreso al Productor - IP que deberá ser utilizado dentro del mecanismo diferencial el cual se tomará como base de cálculo el promedio simple de la semana inmediatamente anterior y se publicará por parte del refinador / importador, en este caso actual Ecopetrol, el lunes siguiente para entrar a regir el martes de cada semana. Por su parte, la Resolución MME 40305 del 2 de agosto de 2024 establece el instrumento de información para la implementación de dicho mecanismo, mediante un listado publicado por la Dirección de Hidrocarburos del MME el 28 de febrero y 31 de agosto de cada año con los GC y CF que entrarían a consumir combustible a precio internacional.

Estas disposiciones, por la forma en la que el gobierno decidió emitirlas, dejaron por fuera varios análisis de impacto preliminares tanto de la operatividad de la medida para garantizar su funcionamiento, como de las implicaciones en la competencia entre los diferentes agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos y consumidores finales. De la operatividad de la medida, teniendo en cuenta que no es claro cómo se realizará el control sobre el reintegro al FEPC del combustible que no será objeto de subsidio por parte del refinador / importador; pues se están generando nuevas obligaciones a los consumidores finales y a los distribuidores minoristas que los atienten para garantizar que en su facturación se haga una debida diligencia del cobro del

combustible al precio internacional calculado semanalmente por ECP, creando distorsiones en las dinámicas operativas en el mercado.

También se generan implicaciones en la competencia entre agentes y consumidores finales, debido a que se forman distorsiones en los precios que atienden los agentes de la cadena, particularmente las estaciones de servicio frente a los demás agentes de la cadena (distribuidor mayorista y comercializador industrial), al no tener una metodología para establecer los agentes o consumidores finales que entran en el listado de focalización de la aplicación de la medida, abriendo la posibilidad de que se materialice algún error, en la entrada y/o salida de agentes del listado, afectando la competencia entre ellos mismos.

Preliminarmente, se está identificando que el funcionamiento del sector de combustibles viene evolucionando y con ello, se requiere también que su regulación, control y prestación del servicio se garantice de la manera más eficiente en todos los nichos donde se realiza la actividad de distribución de combustibles. De igual forma, se requiere claridad, por un lado, de la aplicabilidad de los agentes a los cuales les afecta esta medida que se realiza mediante un listado semestral que no recoge las volatilidades mismas de mercados que realizan consumos en periodos particulares inherentes a su actividad industrial o económica, particularmente dichos consumidores finales, y por otro, sobre la claridad de los mecanismos de control y su eficiencia, en términos de las responsabilidades establecidas para el ministerio, la CREG y cada uno de los agentes, así como la fiabilidad de la información reportada en SICOM como fuente oficial de información.

Nuevamente, esto anterior porque no se dimensionaron las repercusiones comerciales y operacionales en la formulación de la medida generando afectaciones comerciales, operacionales y de facturación en los GC y CF, y a lo largo de toda la cadena de distribución, en su funcionamiento.

Conclusiones

El panorama nacional e internacional del sector energético viene trazando retos de seguridad, sostenibilidad y eficiencia no solo de carácter energético sino económico y fiscal. Ante una coyuntura de crecimiento en las emisiones de gases efecto invernadero, de calentamiento global, de la alta vulnerabilidad al cambio climático (con fenómenos climáticos - como El Niño y La Niña) presentes en Colombia; ha sido crucial la toma de decisiones en materia de política pública del sector minero energético y que esta sea completamente armonizada entre los diferentes usos finales, energéticos y mecanismos de incentivos e inversión que tiene cada uno.

No obstante, ante una coyuntura nacional en la que se requiere lograr garantizar seguridad energética y una mayor confiabilidad del sistema energético nacional y del sector transporte, es necesario contar con los beneficios que traen los diferentes energéticos, con la tecnología diferenciada con la que opera cada una para lograr diversificar no solo la matriz energética desde la generación, sino también la matriz del sector transporte, con un mayor uso de las FNCER y continuando la promoción de las soluciones híbridas.

En este sentido, aunado a la política energética nacional guiada hacia la confiabilidad del sistema y hacia el uso de Fuentes No Convencionales de Energía Renovable - FNCER, la política de precios de los combustibles líquidos actual que está buscando el cierre del diferencial y la reducción del déficit del FEPC con el ahora incremento del diésel, aumenta la competitividad entre los energéticos y hacia una movilidad más sostenible que debe

complementarse con medidas que incentiven nuevas tecnologías limpias, vehículos híbridos y eléctricos y un reemplazo de la infraestructura necesario para materializar esta política energética y particularmente, del sector de combustibles líquidos. No obstante, es importante resaltar y revisar los efectos sobre los costos operativos del sector transporte, sobre la inflación y sobre los costos de las industrias, de los agentes y de los consumidores finales que se vieron perjudicados con la focalización de los subsidios.

Dicha política, siguiendo sus principios de progresividad y eficiencia, debe ser gradual y equitativa para todos los sectores de consumo y uso final, con el fin de no afectar a los consumidores finales y los diferentes sectores de consumo, y evitar volver al uso de combustibles más contaminantes, como el fuel oil, para garantizar el abastecimiento en sus industrias.



INFORMACIÓN DE CONTACTO

ALEJANDRO LUCIO CH.
DIRECTOR EJECUTIVO

+57 320 275 4813
alucio@optimaconsultores.com.co

ALEJANDRO PIÑEROS P.
**SUBDIRECTOR EN REGULACIÓN Y
MERCADO**

+57 314 475 4599
apineros@optimaconsultores.com.co

www.optimaconsultores.co