

CARTA DEL DIRECTOR

Golpes inevitables



**Francisco Miranda
Hamburger**
framir@portafolio.co
Twitter: @pachomiranda

De acuerdo a lo anunciado la semana pasada, la cúpula del Gobierno Nacional en pleno estudiará hoy la crítica situación del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC). Según el ministro de Hacienda José Antonio Ocampo, si no se toman medidas de forma “considerable”, el hueco sería de unos 11,6 billones de pesos adicionales a lo inicialmente calculado en este año y en unos 19,2 billones de pesos para el próximo año.

En otras palabras, de no implementar alzas en los precios de la gasolina y el diesel, el déficit ascendería a 37 billones de pesos en 2022 y 27,8 billones en 2023- mayor a todo lo que aspira recaudar el proyecto de reforma tributaria del Ejecutivo. Estos montos tendrían que ser asumidos por recursos de los bolsillos del presupuesto de la Nación, reduciendo el margen

de maniobra fiscal para cumplir con las altas expectativas del gasto público y social. Surgido para blindar a los consumidores colombianos de las fluctuaciones de los precios mundiales de los combustibles, el Fondo de Estabilización se ha convertido en una tronera en las finanzas públicas. De hecho, el ministro Ocampo manifestó que, aunque el déficit fiscal proyectado por la administración anterior para 2022 es de 5,6 por ciento, si se incluye el hueco heredado del FPEC, éste se eleva a un 8 por ciento.

Este subsidio a la gasolina y el diesel ha servido para proteger a los usuarios de la disparada en los costos de los combustibles que han impactado las economías latinoamericanas y desarrolladas. Por ejemplo, la inflación en Estados Unidos- en su nivel más alto en 41 años- está jalada principalmente por los precios en las estaciones de servicio. En comparación



Las alzas a los combustibles que estudia el gobierno deben ponderar la urgencia fiscal con su duro impacto sobre la inflación, hogares y empresas”.

con la mayoría de los países de la región, los consumidores colombianos pagan por un galón de gasolina menos que el promedio- al menos 8 mil pesos por debajo del pre-

cio exterior. Esta estabilización ha, indudablemente, mitigado el choque que el costo real de los combustibles habría infligido en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) en Colombia.

Dicho lo anterior, el mantenimiento de estos subsidios se hace cada vez más insostenible en medio de los negros nubarrones que ya se ciernen sobre la economía nacional. El gobierno Duque, en la presentación del Marco Fiscal de Mediano Plazo, anunció una senda de alzas programadas- al menos cinco, cada una por 200 pesos- que debían iniciar en junio pasado y se extenderían el segundo semestre para aliviar este peligroso déficit. No obstante, la administración anterior sólo subió el precio una vez en julio y por unos 150 pesos.

Precisamente esa ruta de aumentos- con sus montos y sus frecuencias- constituye la difícil decisión que debe to-

mar pronto el Gobierno Nacional y que golpeará tanto los hogares como la economía en general, al subir el costo del transporte terrestre y de mercancías. Si se toma en consideración las altas expectativas de mejoras sociales que la mayoría de la población está esperando del nuevo gobierno, una seguidilla de alzas a los precios de la gasolina generará el efecto contrario. En especial porque se traducirá directamente en los alimentos básicos, con efectos directos e indirectos en el aumento de la ya galopante inflación.

Estos son los dos aspectos más complejos a ponderar en la revisión al FEPC: la urgencia y necesidad fiscal de ponerle freno al creciente hueco en las finanzas públicas, responsable de varios puntos porcentuales del déficit, y las consecuencias inmediatas en la calidad de vida de los hogares y en distintos sectores productivos de la economía de elevar, entre 600 y mil pesos, el precio de los combustibles en pocos meses. Un ejercicio de equilibrio que pondrá a prueba la ponderación del Gobierno Nacional.