

Opinión

El costo fiscal de la inflación

Mauricio
Cabrera
Galvis



Los libros de texto enseñan que el aumento del gasto público es una de las causas de la inflación. Lo que nunca se dice es que la lucha contra la inflación también puede ser una causa del incremento del gasto público y por lo tanto del déficit fiscal. Es lo que está ocurriendo en Colombia en la actualidad.

Con tasas de inflación del 8% anual, y con tendencia a seguir subiendo, el Gobierno está adoptando una serie de medidas que ayudan a bajar los precios pero que tienen un costo fiscal alto, bien porque disminuyen los ingresos del gobierno, o bien porque aumentan sus gastos.

Algunas de estas medidas no son nuevas, sino que son la extensión de unas que se tomaron para estimular la

economía durante la pandemia pero que ya no son necesarias. Por ejemplo la reducción al 5% del IVA a los tickets aéreos y la gasolina, la exención del IVA a los servicios turísticos y hoteleros, o los famosos 3 días sin IVA. Es evidente que la economía ya no necesita ninguno de estos estímulos, pero eliminarlos implicaría un aumento inmediato de los precios de esos bienes y servicios.

Otras son medidas nuevas como la reducción de aranceles para 165 productos que son materia prima o insumos para la producción de bienes de la canasta familiar, con el propósito explícito de reducir los precios al consumidor. Estas medidas, y las mencionadas en el párrafo anterior no implican una mayor erogación para el Gobierno, pero sí un menor ingreso que aumenta el déficit fiscal. Aunque el Gobierno debería informar del impacto fiscal de sus medidas, hasta ahora no se conoce cuanto son los ingresos dejados de recibir.



La lucha contra la inflación también puede ser una causa del incremento del gasto público y por lo tanto del déficit fiscal. Que es lo que está ocurriendo en Colombia en la actualidad”.

El gasto más grande que está haciendo el Gobierno para no alimentar la inflación es el gran aumento del subsidio a los combustibles que se genera cuando el precio interno de la gasolina y el diésel no aumenta con el precio internacional del petróleo. No es una política nueva, pues desde el 2007 se creó el

Fondo de estabilización de precios de los combustibles (FEPC) con el objetivo explícito de limitar las variaciones de estos precios a un 3% mensual, pagando a Ecopetrol, con recursos del presupuesto nacional, la diferencia entre el precio interno y el internacional.

El FEPC ha sido muy efectivo para cumplir su propósito de estabilizar precios, pero con un enorme costo fiscal. En la década pasada fue de \$17 billones (1,5% del PIB) que fueron pagados a Ecopetrol con TES que aumentaron la deuda pública. En el 2021 el diferencial de precios tuvo un costo para el FEPC de casi \$9 billones, y este año, si el precio del petróleo se mantiene en promedio en USD 100/barril, el faltante que tendrá que pagar el Gobierno será de unos \$18 billones. Es el costo de no subir los precios de la gasolina para no aumentar la inflación y también porque es año electoral.