

# Una cuenta por pagar

Las alzas de los combustibles, en discusión por el Gobierno Nacional, constituyen una difícil pero inevitable decisión, cuyo impacto se debe mitigar.

Una de las primeras y más complejas definiciones que debe tomar la Casa de Nariño compete a la situación del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FPEC). Este fondo fue creado para proteger a los consumidores colombianos de los vaivenes en los costos de las materias primas energéticas en los mercados internacionales, y ha venido subsidiando la gasolina y el diésel que se consume internamente.

El grave problema es que, como lo advirtió la semana pasada el ministro de Hacienda, José Antonio Ocampo, de no tomarse medidas de forma “considerable”, el déficit del FPEC ascendería a unos 37 billones de pesos en este año -11,6 billones adicionales a las estimaciones iniciales- y unos 27,8 billones de pesos en 2023 -19,2 billones más de los cálculos preliminares-. Si se tiene en cuenta que el monto total que el Gobierno Nacional aspira a recaudar con el proyecto de reforma de tributaria es de 25,9 billones al año, estos subsidios a los combustibles constituyen un hueco insostenible para las finanzas públicas.

Esta herencia fiscal que recibe la administración Petro no se generó de un momento a otro. El gobierno pasado diseñó un cronograma de alzas -al menos cinco mensuales, cada una por 200 pesos y durante este segundo semestre- que, lejos de solucionar el problema, morigerarían su disparada. No obstante, solo subió el precio de los combustibles una vez en julio y por 150 pesos. En conclusión, el nuevo gobierno tendrá, de una u otra manera y con una programación por definir, que elevar el costo de la gasolina y el diésel.

Esta no es una decisión fácil ni sencilla,

cuyo impacto va más allá de lo económico. Por un lado, el FPEC ha contribuido a que los colombianos y el aparato productivo nacional no hayan experimentado la totalidad del choque de la volatilidad de los precios de los combustibles, el cual en otras economías es causante de presiones inflacionarias. De hecho, los consumidores del país pagan menos que el promedio de países de la región por un galón de gasolina -al menos ocho mil pesos por debajo-.

Pero, por el otro, las finanzas del Gobierno ya no aguantan seguir manteniendo una llave abierta de recursos, en medio de altas expectativas de gasto social. Sin importar la frecuencia y el monto de las alzas, subir la gasolina en Colombia desata tanto descontento en los hogares como efectos en las tarifas del transporte, los precios de los alimentos y la ya de por sí galopante inflación.

Tampoco se puede olvidar que esta subida se dará en medio de la discusión de más impuestos en la reforma tributaria. El equipo económico del Gobierno enfrenta el reto de encontrar el delicado balance entre la urgencia fiscal y los duros impactos sobre

los hogares y las empresas. El crecimiento de este hueco ha sido de tal magnitud que, al parecer, no se vislumbran salidas distintas a la definición de esas alzas programadas, que deberían estar entre unos 600 y mil pesos con miras a 2023. Es momento para que los técnicos del Ejecutivo ponderen y analicen soluciones creativas que mitiguen en simultánea el déficit financiero y el impacto en calidad de vida.



Los técnicos del Ejecutivo deben analizar soluciones creativas que mitiguen en simultánea el déficit financiero y el impacto en calidad de vida.