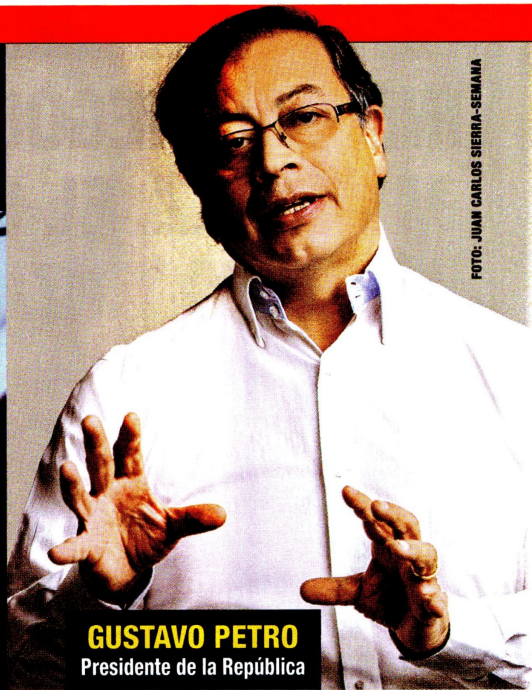


COSTO DE VIDA ■

▼ Para algunos analistas, parte del crecimiento de la economía de este año se dará por el subsidio a la gasolina.



GUSTAVO PETRO
Presidente de la República

FOTO: JUAN CARLOS SIERRA-SEMANA

¿Apagar el incendio con gasolina?

El Gobierno anunció el aumento en el precio de algunos combustibles para ajustar las cuentas fiscales. Con ello se impulsaría la inflación, y aunque es necesario iniciar esas alzas, preocupa que se active otra bomba social.

EL PRESIDENTE GUSTAVO PETRO sacó del congelador una de las más profundas polémicas en el país, el valor interno de la gasolina, y anunció el aumento en su precio.

En el mundo, la inflación ha sido el dolor de cabeza, impulsada especialmente por los precios de los alimentos y los combustibles. La subida en el valor del petróleo, originada por el fortalecimiento de la demanda y estimulada por la invasión de Rusia a Ucrania, se ha traducido en el aumento en el costo de los combustibles líquidos. Sin embargo, en Colombia, aunque la inflación está disparada, el valor de la gasolina no la ha impactado y, por el contrario, es de los más bajos de la región.

Esto se debe al papel del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc), que amortigua la volatilidad externa de valor del petróleo que, en esta ocasión, ha absorbido casi por completo el alza del crudo, cuyo precio en gran parte del año ha estado por encima de 100 dólares por barril.

No obstante, su operación implica una profunda presión sobre las finanzas públicas. “A partir del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se reconoce cada transferencia al Fepc como un gasto fiscal. En otras palabras, ese saldo a favor de los refinadores e importadores se constituye en una cuenta por pagar del Gobierno que, en últimas, funciona como un subsidio

que naturalmente está a cargo de los contribuyentes”, dice Anif. Y es que, en efecto, el Fondo se ha convertido en una carga fiscal adicional que el Gobierno central ha asumido casi desde su puesta en marcha, agrega. Exceptuando los años 2008, 2009 y 2020 (en medio de la pandemia), el Fepc ha sido deficitario en cada vigencia fiscal. De hecho, se calcula su déficit para final de este año en cerca de 33 billones de pesos. Una bomba fiscal.

Es decir, Colombia —dice un análisis de la firma Alianza— decidió implementar una de las políticas más heterodoxas de su historia: el subsidio a la gasolina, justo cuando los combustibles líquidos y el petróleo registraron un choque alcista en precio no visto en 100 años.

Con todo este escenario, el fin de semana anterior, el presidente Petro anunció el aumento en los precios de la gasolina, aunque dejó por fuera al ACPM y el diésel, al considerar que podría impactar el transporte de carga.

Según él, “el déficit de estabilización de precios de los combustibles por falta de pago del Gobierno anterior es de 10 billones por trimestre. Es decir, casi 40 billones anuales. Casi la mitad del déficit del presupuesto nacional”, advirtió en un trino. La situación desató una controversia. El exministro de Hacienda José Manuel Restrepo le respondió al presidente que, tanto en el proceso de empalme como en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, quedó claro que “pagamos 14,2 billones del déficit antes de salir y dejamos 28,5 billones presupuestados, así como otras fuentes de pago”.

El ministro de Hacienda, José Antonio Ocampo, señaló que a partir de octubre se

iniciará el incremento en el precio de la gasolina y advirtió que será menor al que planteó el Gobierno anterior, que, para ese mes, era de 400 pesos.

Pero más allá de la polémica, la situación de los precios de la gasolina en el país es sensible. Por una parte, mientras la inflación crece, pero no por cuenta de los combustibles, sino por alimentos y servicios, el déficit del fondo se hace insostenible.

Y, por otra, había un ingrediente social. Luego de los paros y bloqueos del año pasado, en los que los protestantes argumentaron para su movilización la reforma tributaria presentada por el entonces ministro de Hacienda Alberto Carrasquilla, aumentar los precios de la gasolina podría ser –literalmente– el combustible para disparar de nuevo la tensión social, como sucedió en Ecuador recientemente.

Para Felipe Campos, gerente de Inversión e Investigaciones de Alianza Valores y Fiduciaria, nunca hay un momento ideal para aumentar el precio de la gasolina, pero cree que el más adecuado hubiera podido ser hace 12 meses. “¿Por qué el Gobierno pasado no lo subió? Por orden público,” responde.

Pero a pesar de que los precios de la gasolina no han subido, la inflación en el país ha alcanzado máximos históricos en los últimos 22 años. Y con este incremento tendría una presión mayor que la mantendría alta unos meses más y demoraría en tocar su techo.

El precio del galón de gasolina en el país debería estar entre 16.000 y 18.000 pesos, sin la intervención del fondo. La diferencia entre el precio local y el externo es de 7.200 pesos por galón. Y eso llevaría a que la inflación, que en agosto fue de 10,8 por ciento anual, hubiera sido del 17 por ciento, según Sergio Olarte, economista principal de Scotiabank Colpatria.

EL IMPACTO Y LAS POSICIONES

De acuerdo con un análisis de Alianza, el

subsidio a la gasolina ha sido determinante en los motores de crecimiento de 2022. “La idea de que Colombia en un año crezca 7 por ciento frente al promedio de la región, de 3 por ciento, debe llevarnos a estudiar las políticas atípicas internas. Aquí sobresalen los 28 billones de pesos de subsidio a la gasolina estimado para este año (2,3 por ciento del PIB), y las políticas de asistencia social extraordinaria (2,2 por ciento del PIB),” dice el informe.

Y agrega que, en este contexto, “no es tan difícil explicar el buen crecimiento del país y al mismo tiempo entender por qué nuestro déficit fiscal se mantendría cerca al 7 por ciento (5,6 por ciento del Gobierno nacional central más 2,3 por ciento del Fepec) para 2022, mientras la región ya se encontraba en el 3,6 por ciento en promedio en 2021”.

En materia de inflación, el cálculo de Alianza es el siguiente: “De haber subido completamente los precios locales de la gasolina cuando a nivel internacional se encontraba en sus máximos –llegar a

16.434 pesos en mayo–, la inflación de aquel mes habría llegado a un rango de entre 12,4 y 14,2 por ciento. Esto asumiendo una sensibilidad de entre 45 puntos básicos (Alianza) y 65 puntos básicos (Ministerio de Hacienda) por cada 1.000 pesos de aumento en el precio del galón,” concluye.

A pesar de todas las cuentas, el consenso de varios analistas señala que es necesario subir el precio de la gasolina y eliminar el subsidio. El exministro de Hacienda Rudolf Hommes considera que el presidente tiene razón al señalar que si no se aumenta el precio de la gasolina no se va a resolver el problema fiscal. “Ahora que lo puso sobre la mesa, lo que hace falta decidir es cómo se va a hacer el ajuste. No es fácil, pero es urgente;” agregó.

Otros, sin embargo, más allá de considerar el aumento en los precios de la gasolina, advierten que es necesario replantear la fórmula con la que se llega al precio. Para Aurelio Suárez, columnista y analista, “los colombianos no tenemos por qué estarle pagando a Ecopetrol 70 o 75 dólares por barril dedicado a los combustibles nacionales, cuando les cuesta refinarlo incluso hasta 48 dólares. Es una injusticia que hay

que corregir y no subirles la carestía a los hogares más pobres del país.” Algunos sectores ya se han manifestado contra el incremento en el precio de la gasolina. Los empresarios de transporte intermunicipal de pasajeros expresaron su preocupación, al igual que taxistas y motociclistas.

La jornada de marchas y manifestaciones programada para el 26 de septiembre será una prueba de fuego para el Gobierno frente a las iniciativas que está tomando –como la reforma tributaria o el aumento en el precio de la gasolina– o las complejidades de los incrementos en las tarifas de energía.

Para anticiparse a la tensión social, el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, aclaró que se está creando un escenario de diálogo con pequeños transportadores de taxis, servicio público y motociclistas para determinar si se establece un subsidio o una compensación al incremento del combustible, que aún no se han definido. Para las motos, la propuesta es una reducción del valor del Soat que compense el au-

EL PRECIO DEL PETRÓLEO ESTÁ CAYENDO. ESA SITUACIÓN FACILITARÍA EL AJUSTE EN LOS PRECIOS INTERNOS DE LA GASOLINA.

mento en la gasolina y para los taxis y los transportadores se conformarán mesas de trabajo con la idea de escuchar alternativas para establecer una compensación.

¿Hasta dónde puede llegar el aumento? Para Campos, de Alianza, hay un factor que juega a favor en este momento: el precio del petróleo está cayendo gracias a la posible recesión global y eso significaría que el ajuste completo ya no llevaría el precio de la gasolina a un poco más de 16.000 pesos, sino que se acercaría a los 13.000. “El mercado global nos acaba de dar una mano de casi 50 por ciento del ajuste, que significa un déficit menor en el fondo de estabilización por lo que queda del año,” dice el informe de Alianza.

Como advierte Luis Fernando Mejía, director de Fedesarrollo, no se puede subir rápidamente el precio de la gasolina para eliminar el problema fiscal porque podría generar un problema inflacionario “de marca mayor”. La salida, dice, debe ser la gradualidad y pensar en el mediano plazo. “Hacer subidas escalonadas, pero graduales, para evitar un empeoramiento del problema inflacionario;” puntualiza.

En octubre empezará el aumento de los precios de la gasolina y se podrá evidenciar con mayor claridad cuál es la senda que recorrerá el Gobierno. ■



FELIPE CAMPOS

Gerente de Investigaciones de Alianza



LUIS F. MEJÍA

Director de Fedesarrollo