

# Cuadrar cifras estatales a costa del consumidor

**ES NECESARIO ESTABILIZAR EL FONDO DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES, AL MISMO TIEMPO QUE SUBIR LA GASOLINA Y PRÓXIMAMENTE EL ACPM, EL LÍO ES QUE LAS DOS ACCIONES VAN EN SENTIDO CONTRARIO**

La fuerte revaluación del peso frente al dólar se debe, entre otras cosas, a que los mercados internacionales han valorado las acciones gubernamentales tendientes a bajar el déficit fiscal y a controlar la desincronización del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, además ver cómo las reformas estructurales patinan en un Congreso cada vez más lejano del Ejecutivo. La explicación es completa: el Fondo en mención se encarga de estabilizar los precios de los combustibles para los consumidores, su objetivo es reducir la diferencia entre precios internacionales y nacionales, pagando a productores e importadores la diferencia. El objetivo es evitar que el precio internacional de los combustibles se transfiera a los precios de la gasolina, para proteger a consumidores. Ese modelo entró en crisis, pues los saldos del Fondo se pagaban con títulos de deuda pública, luego se extinguió la deuda que tenía dicho fondo con la Nación y a partir de ese momento se decidió empezar a pagar dicho déficit con recursos del Presupuesto General, es decir que todo se considera ahora un gasto fiscal y se registra dentro del déficit fiscal, “generando mayor transparencia a inversionistas y calificadoras de riesgo”, pero el déficit de 2011 a 2019 fue de \$17 billones, en 2020 fue favorable, en 2021 subió a \$12 billones, en el primer trimestre de 2022 subió a \$15 billones, y hasta finales del año pasado se hablaba de \$30 billones. Ese modelo financiero y esas cuentas alegres afectaron el Marco Fiscal de Mediano Plazo, el Gobierno pasado se comprometió a pagar el déficit “usando todas las fuentes que están a su disposición: sobrantes de apropiaciones presupuestales del *Ministerio de Hacienda*, del servicio de la deuda y cruzar cuentas con los dividendos de *Ecopetrol*. Al llegar el nuevo Gobierno, se decidió deliberadamente que la plata de la estatal petrolera no se iba a usar para seguir financiando el

Fondo y se decidió que el precio de la gasolina debía subir, pues ideológicamente era necesario “dejar de subsidiar a los tenedores del parque automotor colombiano”. Dicho y hecho, se empezó a subir la gasolina, no el Acpm, al punto que desde el pasado octubre a la fecha se ha incrementado el galón en más de \$4.300; el resultado fue inmediato y el déficit del Fondo empezó a bajar; la idea es llevar el galón a precios internacionales de unos \$15.000; y ese dinero de *Ecopetrol* que se ponía para mantener el precio se va a dirigir a otras necesidades. Esa jugada, dicho por los expertos del tema, fue un mensaje contundente a los mercados que apreciaron la moneda local. Se mataron dos pájaros con un tiro: se maneja el déficit y se corta por lo sano con el famoso Fondo de Estabilización. El problema ahora es que cuadrar las cifras del Gobierno Central o del Estado con mayor variación de precios al consu-

## ASÍ HA SUBIDO LA GASOLINA MES A MES

	Precio promedio	Aumento promedio
mar 2023	\$10.766	\$360
abr 2023	\$11.167	\$400
may 2023	\$11.767	\$600
jun 2023	\$12.367	\$600
jul 2023	\$12.964	\$600
ago 2023	\$13.564	\$600

Fuente: Creg, MinHacienda, MinEnergía / Gráfico: LR-ER

midor es toda una paradoja, pues la mayor preocupación de los gobernantes del mundo hoy es bajar la inflación. A esa dicotomía se suma que los empresarios de taxis lanzan a sus trabajadores (no empleados) a la calle para pedir subsidios al combustible como única fórmula -la absurda tarifa diferencial- en lugar de proponer otros esquemas en su modelo de negocio como contratación, formalidad, Soat de menor costo e incluso mejor seguridad social. La jugada del Gobierno es buena, ahora solo se espera que el costo de la gasolina no siga subiendo la inflación, quizá bajar el déficit del Fondo no sea tan urgente como reducir el costo de vida.