

¡MISIÓN CUMPLIDA!

Amylkar D. Acosta M¹



Como se recordará, el Gobierno Nacional decidió suspender el alza del precio de la gasolina en diciembre de este año, para restarle presión al alza del índice de precios al consumidor (IPC) y así contribuir a alcanzar su meta de una inflación de un solo dígito para el 2022. Tanto más en cuanto que entre los ítems que más han venido presionando al alza se cuentan los *precios regulados*, como lo son las tarifas de energía y el aumento del precio de la gasolina. En efecto, el mayor incremento en los últimos 12 meses se ha dado en el rubro de transporte, registrando el 16.54%, jalonado por el reajuste del 47.19% del precio de la gasolina.

Como es bien sabido, la inflación se situó en el 10.15% para el mes de noviembre, 2.38 puntos porcentuales menos con respecto al mismo mes de 2022, cuando se registró un incremento de 12.53%. Ello, después de haber alcanzado un máximo histórico de 13.34%, la cifra más alta desde el año de la recesión económica de 1999. Aunque la inflación es menor, ha venido bajando lentamente, *a un menor ritmo que en el resto del mundo*. Ello llevó al Gobierno a presionar, hasta lograrlo, que la Junta del Banco de la República redujera la tasa de interés, con el doble propósito de reducir la inflación y de contribuir a la reactivación de la alicaída economía. Fue así como, en su última sesión, por primera vez desde mayo pasado cuando la ubicó en 13.25%, resolvió bajar la tasa de intervención en 0.25 puntos básicos, fijándola en 13%.

Con el aumento autorizado para enero de \$600 el galón, fijando como precio de referencia mediante Resolución del Ministerio de Minas y Energía en \$15.164, el Gobierno logra equiparar el precio interno de gasolina con el precio internacional, que era su propósito. Y se cierra de esta manera el ciclo de alzas recurrentes que se iniciaron en octubre de 2022, aupada en su momento por el ex ministro de Hacienda y Crédito público José Antonio Ocampo y mantenida sin solución de continuidad por su sucesor Ricardo Bonilla. El Gobierno Nacional, después de este paso en la

¹ Ex ministro de Minas y Energía

dirección correcta que acaba de dar, puede exclamar Misión cumplida (¡!), así sea parcialmente.

De acuerdo con la proyección del Comité independiente de la Regla fiscal (CIRF), de mantenerse las alzas del precio de la gasolina hasta el mes de diciembre de este año, el déficit del Fondo de estabilización de los precios de los combustibles (FEPC) habría cerrado este año en \$18.5 billones, pero al aplazarse la última alza autorizada hasta el mes de enero, dicho déficit alcanzará los \$20 billones, equivalente al monto recaudado de la reforma tributaria del año anterior, *por cuenta del congelamiento del precio del diésel y del subsidio del cual sigue siendo objeto*, hasta que el Gobierno, como lo ha anunciado, disponga desmontarlo, al igual que el precio de la gasolina y elevar su precio hasta nivelarlo con el precio internacional. El valor promedio internacional del diésel está alrededor de los \$18.630; es decir que para nivelar el precio interno con el precio internacional es menester subir su precio en \$9.565 el galón!

En este sentido el Gobierno Nacional ha sido muy coherente, así sea a medias mientras no se toque el precio del diésel, en el propósito de desactivar la bomba de tiempo, heredada del anterior Gobierno, del enorme déficit del FEPC, para garantizar la sostenibilidad fiscal y su meta del déficit de 4.3%, *respetando y cumpliendo la Regla fiscal*, al tiempo que, se busca desincentivar el consumo de los combustibles de origen fósil, en el propósito de descarbonizar la economía, compromiso este contraído con la firma por parte de Colombia del Acuerdo de París (2015).

Al atentado a la sostenibilidad fiscal que representa el subsidio a los combustibles, cuyo monto supera con creces los recursos asignados en el Presupuesto general de la Nación (PGN) con destinación al cubrimiento de la Renta básica (\$7 billones) que beneficia a 1.9 millones de hogares, lo que plantea el dilema a la hora de priorizar el gasto fiscal, se viene a sumar el costo oculto que comporta el consumo, más que la producción, de 199 millones de galones mensuales de gasolina y 191 millones de galones de diésel, *de los cuales se importa el 27%*. Me refiero al hecho de que además de los GEI emiten a la atmosfera y la contaminan con material particulado (PM_{2,5}), causante de enfermedades respiratorias, que le significan al país, según el Instituto Nacional de Salud (INS) *15.681 muertes cada año asociadas a la mala calidad del aire* y le cuestan al sistema de salud anualmente la friolera de \$12.2 billones (1.5% del PIB).

De hecho, en su intervención en la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio climático (COP28), que tuvo lugar en Dubai (Emiratos Árabes Unidos) entre el 30 de noviembre al 12 de diciembre, el Presidente Gustavo Petro, después de criticar la reticencia del resto del mundo, especialmente de los países más poderosos, que son los mayores responsables de las emisiones de

gases de efecto invernadero (GEI), causantes del Cambio climático, a abandonar el consumo de los combustibles de origen fósil, fue enfático al afirmar que Colombia “ha eliminado los subsidios de la gasolina”. Y fue más lejos aún al firmar en el marco de este magno evento el *Tratado de no proliferación de combustibles fósiles*.

A este respecto ya se había pronunciado el *Pacto por el Clima de Glasgow* en el seno de la Cumbre sobre el Cambio climático de la COP26 en 2021, instando a los países a “eliminar progresivamente las subvenciones ineficientes a los combustibles fósiles, proporcionando al mismo tiempo un apoyo específico a los más pobres y vulnerables”. De manera, que esta sigue siendo una asignatura pendiente en los países firmantes del Acuerdo de París.

Medellín, diciembre 30 de 2023

www.amylkaracosta.net