

Publicación	El Nuevo Siglo General, 1
Soporte	Prensa Escrita
Circulación	52 700
Difusión	158 100
Audiencia	158 100

Fecha	18/09/2023
País	Colombia
V. Comunicación	69 245 541 COP (17,307 USD)
Tamaño	21,24 cm² (3,4%)
V.Publicitario	2 787 477 COP (697 USD)

Subsidio a taxis, un paso atrás: Anif

En un análisis sobre los efectos que van a tener los subsidios que implementó el Gobierno al consumo de gasolina por parte de los taxis, Anif señala que eso va a demorar la disminución del déficit que actualmente tiene el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (Fepc), en el que está empeñado el Gobierno, con alzas que afectan a millones de colombianos./12A

NO HAY CLARIDAD SOBRE SU PAGO

Subsidio a taxis, un paso atrás en reducir déficit del Fepc: Anif

El costo del alivio al sector transportador demoraría la disminución del saldo en rojo del Fondo de Combustibles y presionaría para subir el diésel



NO HAY claridad sobre los recursos extras que deberá conseguir el Gobierno para subsidiar el consumo de gasolina de los taxis. /Archivo

En un análisis sobre los efectos que van a tener los subsidios que implementó el Gobierno al consumo de gasolina por parte de los taxis, el centro de pensamiento Anif señala que eso va a demorar la disminución del déficit que actualmente tiene el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (Fepc), al que está empeñado el gobierno con las alzas al combustible y que hoy afectan a millones de colombianos.

Sostiene Anif, que “las discusiones que se han abierto por la medida que ha anunciado el gobierno para el sector de los taxis dejan muchas dudas sobre lo que se viene para el Acpm. Lo hemos repetido muchas veces, si no se cumplen los compromisos en términos de aumentos en los combustibles, las metas de reducción del déficit no se van a cumplir. Se deberá incurrir en medidas alternativas, como es el incremento de la tasa del IVA, para lograr saldar la deuda que el país ha acumulado al mantener el precio de los combustibles en niveles bajos”.

Metas

Indica la entidad que “además, hay que tener cuenta, como también lo hemos mencionado en varias ocasiones, que la meta de recaudo del gobierno en los próximos años es ambiciosa y tiene unos supuestos de difícil cumplimiento (como pueden ser los que se relacionan con la gestión de la Dian)”.

Señala en su informe conocido por EL NUEVO SIGLO, que “no entendemos por qué el gobierno, ya habiendo recorrido el camino difícil de subir el precio de la gasolina, decide dar un paso atrás. Los mecanismos de compensación correctos en este caso son muy evidentes, ya lo dijimos, la población de mayores ingresos es la que más se mueve en taxi y podría asumir ese incremento en el costo del servicio, en cambio subsidiar la gasolina lo pagamos todos los colombianos”.

Resalta el análisis que “en Anif hemos apoyado el aumento en los

precios de la gasolina desde el día uno. Lo advertimos hace tiempo, el déficit del Fepc era insostenible para las finanzas públicas y se requería de un esfuerzo políticamente costoso para reducir la deuda. En ese sentido, el gobierno había hecho lo correcto y el Ministerio de Hacienda había planteado en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (Mfmp) una senda de reducción del déficit que llevaría a una posición neta de cero en el 2025. Para cumplir ese objetivo ya se había anunciado también que el Acpm comenzaría a subir a principios del 2024, una medida necesaria y que también contemplaba el Mfmp”.

“Sin embargo, hace unos días corrió la noticia de que el gobierno estaba considerando crear un mecanismo para compensar la subida en los precios de los combustibles al sector de los taxis. Entendemos que la presión del incremento afecta los costos de servicio de transporte y que la movilización de pasajeros es el sustento de muchos trabajadores, pero la manera en la que se está planteando ese mecanismo (un subsidio en efectivo) es absolutamente inconveniente”.

La carga

Desde hace tiempo, el Fepc representa uno de los gastos más importantes del gobierno. Desde su creación en el 2007, el Fondo ha estado lejos de cumplir el objetivo por el que fue creado y, muy por el contrario, ha generado un constante déficit que acumuló a 2022, según el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf), un valor cercano a los \$36 billones.

Así, desde octubre de 2022, la actual administración puso en marcha incrementos graduales al precio interno de referencia de la gasolina corriente, partiendo en \$400 mensuales por galón y llegando en algunos casos a ser de \$600. Eso ha aliviado la carga que el fisco debe asumir para evitar que los altos precios internacionales del petróleo se trasladen completamente al consumidor final.

Con eso, el gobierno ha fijado metas claras con respecto a la cantidad de recursos que eroga el

¿De dónde saldrán los recursos?

Por otro lado, la financiación de estos montos ha generado, desde ya, incertidumbre en tanto aún no se ha definido de dónde provendrán los recursos necesarios. Desde el Ministerio de Transporte se ha señalado que los fondos para cubrir este gasto saldrían del Fepc. Esto lo fundamenta desde la idea de que los taxis son uno de los principales contribuyentes a la disminución del déficit, lo que hace que de alguna forma los recursos destinados al saldo del déficit del fondo parezcan ser los idóneos para realizar esta compensación.

Fepc. El Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023 proyecta que a partir de 2024 se generará un superávit para la gasolina y una reducción sustancial en el déficit del diésel que, posteriormente, llevarán a que el FEPc tenga una posición neta de 0 a partir del 2025 (ver Gráfico 2). Todo eso, atado a que los incrementos en la gasolina continúan por lo que resta de este año y los del ACPM comiencen en enero de 2024.

“Es de destacar que los incrementos paulatinos en la gasolina no han sido una tarea fácil de implementar en tanto afecta a una gran parte de la población y representa un elevado costo político. No obstante, es el camino correcto para eliminar un subsidio mal focalizado”, sostiene Anif.

La otra cara

Por otra parte, la entidad recalca que “en la otra cara de la moneda, distintos sectores se han manifestado en contra del alza en los precios de los combustibles, en particular el gremio de los transportadores y de los taxis. Ante ese

panorama y reconociendo el alza en el costo de prestar servicios de movilización, en un primer momento el Gobierno consideró establecer precios diferenciados de gasolina para los taxis. Esa medida es inviable por dos razones principales. Primero, es un enredo operativo. Las estaciones de combustible tendrían que implementar un mecanismo para acreditar que el número de taxis atendidos efectivamente coincide con la realidad. Eso implica, por un lado, costos operativos de implementación y, por el otro, dificultades en el seguimiento. Segundo, habría una alta probabilidad de generar un mercado secundario, en el que se dé una reventa de gasolina por debajo del precio estipulado para los particulares. Esa propuesta, afortunadamente, parece estar descartada”.

Sin embargo, el planteamiento que se encuentra en discusión en este momento tiene implicaciones igual de riesgosas. La propuesta actual busca dar una compensación fija que ayuda a contrarrestar, parcialmente, la pérdida mensual para los taxistas, quienes han señalado que se encuentra por el orden de los \$700.000. Este monto se entregaría al final de cada mes a través de entidades como el Banco Agrario, Fiduagraria, o mediante billeteras digitales como Nequi y Daviplata.

Los datos

Para que esta solución entre en vigor el Ministerio de Transporte plantea una serie de procedimientos que permitirían tener certeza de las características del parque automotor de taxis con el que cuenta el país. De esta forma, el primer paso requiere que los conductores actualicen sus datos en el Registro Único Nacional de

Tránsito (Runt). Además, deberán estar al día, y contar con los respectivos certificados, de la revisión técnico-mecánica y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat). En simultáneo a la actualización de datos, los Ministerios de Transporte, Minas y Energía y Hacienda, deberán llevarán a cabo un cálculo del consumo diario promedio de galones de gasolina por parte de los taxis, estimado provisionalmente en 5 galones. Con base en este cálculo, se determinará la cantidad de dinero que se entregaría a los taxistas como compensación.

Pese a que todavía se requiere del proceso mencionado para determinar el monto del subsidio, de acuerdo con los cálculos preliminares del gobierno,

los taxistas ahorrarían \$3.000 en cada tanqueo. Eso equivaldría a un subsidio mensual que oscilaría entre \$90.000 y \$120.000. Cabe señalar que el valor del monto mensual puede aumentar conforme incremente el precio de la gasolina hasta llegar al valor de la referencia internacional, que según el Mfmp de 2023 se alcanzará en diciembre del año en curso.

“Ahora, si bien se ha hablado del posible monto del subsidio, aún no se define quién va a ser el beneficiario. Resultaría más práctico asignar la compensación al dueño del taxi, no obstante, son los conductores los que asumen el valor del combustible. Plantear un subsidio a los conductores puede resultar en más costos, en tanto un taxi puede contar con dos o más conductores. En ese sentido, aún no se tiene claridad sobre el mecanismo de por el cual será otorgado el subsidio para evitar un doble o triple desembolso por taxi”, asegura el informe.

TOP
2

“La manera en la que se está planteando ese mecanismo (un subsidio en efectivo) es absolutamente inconveniente”