

COMENTARIO ECONÓMICO DEL DÍA DE ANIF | EN COLABORACIÓN CON EL EQUIPO DE INVESTIGADORES

La tarifa cero con cargo a la energía

Queremos aclarar varios puntos con respecto a nuestro análisis de la viabilidad de la “tarifa cero” para el transporte público en Bogotá. Empecemos diciendo que la idea de que ciertos grupos poblacionales reciban un subsidio para el transporte público es buena, personas de bajos ingresos, estudiantes, adultos mayores y personas en situación de discapacidad. Eso es algo que tienen prácticamente todos los transportes públicos del mundo, no es nada nuevo. Incluso hoy en día el sistema integrado de transporte de la capital tiene tarifas más bajas para estos grupos poblacionales. Lo que está mal, y lo decimos claramente, es proponer que anexado al recibo de la energía vaya un cargo adicional para cubrir los costos operativos totales del transporte público.

¿Por qué está mal? Por varias razones. Primero, como lo dijimos en el Informe Semanal No. 1579 del 20 de septiembre, incluso en el mejor escenario, en el que hay un cobro progresivo dependiendo del estrato socioeconómico, habría hogares que pagarían más de doble de lo que pagan hoy en día. Eso es sencillamente inviable.

Resumamos el ejercicio. De acuerdo con la *Upme*, el consumo mensual de energía eléc-

trica promedio por hogar en Colombia es de 157 kwh. Al tener en cuenta que en Bogotá el tamaño promedio de los hogares es de 2,7 personas, se utilizó para el ejercicio realizado en la presente sección un consumo promedio per cápita de 58 kwh al mes. Es importante tener presente que la posibilidad de que en las zonas urbanas y en especial en los estratos más altos, donde hay un mayor uso de electrodomésticos y posibilidades de trabajo remoto, se cuente con consumos más altos.

FINANCIACIÓN TIENE QUE SER A TRAVÉS DE IMPUESTOS GENERALES

Se tomaron como referencia las tarifas de *Enel* para agosto de 2023. Adicionalmente, para la construcción de los hogares representativos se calculó el número promedio de personas que tiene un hogar para cada estrato socioeconómico en la ciudad de Bogotá y su área metropolitana. Con los datos de consumo per cápita y de tamaño promedio de los hogares, es posible obtener el consumo de energía en kwh al mes para un hogar representativo en cada estrato socioeconómico.

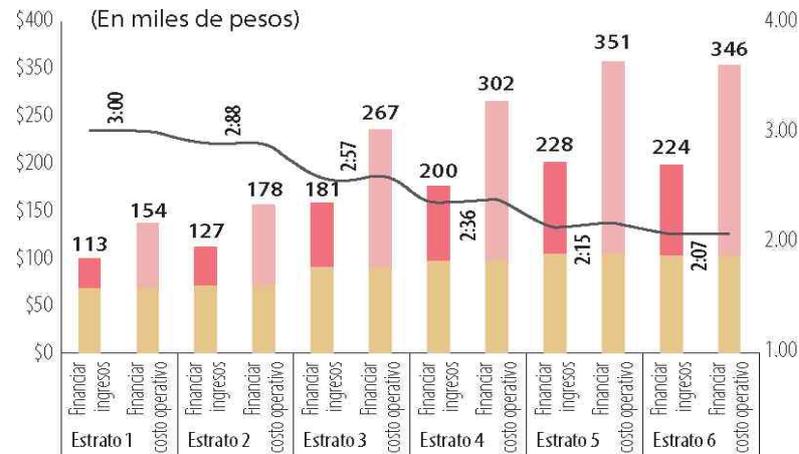
Ahora, con esta información se puede determinar un aproximado del costo de la factura de energía bajo un consumo por persona de 58 kwh al mes.

Dicho eso, se plantea una tarifa base para el estrato 4 tal que, los hogares del estrato 1 solo paguen 40% de esta tarifa base, los hogares de estrato 2 paguen 50%, los hogares de estrato 3, 85% y los hogares de estrato 5 y 6, 120%. La selección de estos montos está basada en los subsidios del servicio de energía eléctrica. En el gráfico se presentan los montos que debería pagar cada estrato para financiar los ingresos del sistema o la totalidad del costo operativo. Aunque resulta más progresivo de acuerdo con la clasificación de estrato social, el costo de la tarifa sigue incrementando de manera considerable. Por ejemplo, un hogar de estrato 2 pasaría de pagar \$82.000 al mes, a pagar hasta \$178.000 si se financia todo el costo operativo del sistema. De igual manera, un hogar de estrato 5 pasaría de pagar \$121.000 al mes a pagar \$350.000. Definitivamente, un aumento en más del doble de la tarifa actual para ciertos hogares es inviable. Además, el aumento en el costo de la tarifa para los estratos bajos también sería significativo.

DE ANIF

es un sin sentido

VALOR PROMEDIO DE LA FACTURA Y VALORES ADICIONALES PARA FINANCIAR TARIFA CERO



Fuente: Elaboración Anif con datos de Enel, Upme, Geih 2023, Alcaldía de Bogotá y Transmilenio S.A. / Gráfico: LR-AL

Segundo, financiar el transporte público ligado al servicio de energía afectaría la canasta familiar y cambiaría de manera radical los incentivos para la utilización del servicio de transporte y de energía residencial. Ese aumento en el costo de la factura podría traducirse en situaciones de impago o de conexiones ilegales al sistema, dependiendo de cómo se decida distribuir el cobro a lo largo de la población. Es muy importante tener presente y recordar que el hecho de que no haya un cobro del pasaje no quiere decir que el transporte

sea gratis, alguien tiene que asumir esos costos.

Además, recordemos que la energía tiene un peso cercano a 3% dentro del IPC y es muy sensible a choques como pueden ser fenómenos climáticos. Por ejemplo, lo que ocurrió a partir del segundo semestre de 2022 donde, a pesar de que los embalses estaban en máximos históricos, el precio de la electricidad aumentó más de 25% anual. De la misma forma, el IPC e IPP son algunos de los principales determinantes macroeconómicos que afectan el valor de la tarifa del Sistema Integrado de Trans-

porte año a año. Asumiendo que el cobro que se hace a la tarifa de la energía varía según cambia la tarifa del Sistema, ante un episodio inflacionario estamos hablando de un aumento en el costo de la energía mediante dos canales distintos, los componentes tarifarios y el cobro al sistema de transporte.

Tercero, llevar a cabo esta propuesta podría afectar el mercado de energía de forma irreparable, pues se estaría aumentando el costo total de la factura de la luz por encima de sus valores de equilibrio. Además, vale la pena recordar que una distorsión de esas características se introdujo en el mercado laboral hace más de 30 años, con todos los costos no salariales que enfrentan los empresarios para contratar. Pese a los grandes esfuerzos por descargar a la contratación de ese lastre, seguimos lidiando con ese problema que es, en buena medida, el responsable de nuestra baja capacidad de generar empleo formal.

Si se quiere subsidiar el transporte público, la financiación tiene que ser a través de impuestos generales, como también pasa en prácticamente todo el mundo. Atar ese sobrecosto a la tarifa de energía, es problemático e inviable.