



El 'ventilador' Jattin: la exsenadora señaló recientemente ante la JEP a expresidentes, empresarios y políticos.

El café de hoy

www.eltiempo.com/podcast

Colombia

Dudas sobre cómo sería el cobro del precio diferencial de la gasolina a los taxistas

Mientras el Gobierno inicia análisis de la vía para aplicar ese beneficio, analistas alertan por las dificultades e impacto en la finanzas públicas.

REDACCIÓN DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS | redaccioneconomicas@eltiempo.com

Luego de una reunión de taxistas con el presidente Gustavo Petro, el viernes pasado, el Gobierno anunció que habrá tarifa diferencial de gasolina para taxis, como salida a la inconformidad de ese sector por el incremento registrado en el precio de este combustible.

Desde octubre de 2022, y para reducir el hueco que dejó el subsidio a la gasolina, el Ejecutivo viene anunciando mes a mes alzas, a tal punto que hoy un galón cuesta 4.389 pesos más que 10 meses atrás.

Para avanzar con el precio diferencial, el Presidente ordenó la creación de mesas de trabajo y, en un mes, se tendrán alternativas para aplicarla. "Se llegó a una importante conclusión: implementar una tarifa diferencial de gasolina para la industria del taxi", señaló William Camargo, ministro de Transporte.

Camargo hizo este anuncio mes y medio después de que él mismo había dicho que las tarifas de taxis subirían, decisión que es potestad de los alcaldes. También había previsto una tarifa dinámica para los 'amarillos' similar a la que usan algunas aplicaciones de transporte.

El alza se haría a través de una resolución que indicaría cómo

calcular la estructura de costos de los conductores con el fin de concertar con los diferentes municipios del país, pero hasta el momento dicha medida no se ha expedido.

Lo cierto es que los taxistas se convierten en beneficiarios de tres subsidios, pues son parte del grupo de vehículos que paga la mitad del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (Soat), y cuando salen a carretera se benefician del congelamiento de las tarifas de peajes desde enero. Solo esos dos subsidios les terminarán costando 1,4 billones de pesos a las finanzas públicas en 2023.

Por el lado del precio preferencial en gasolina, el cálculo del hueco en las finanzas públicas se estima en 23.000 millones de pesos, según le dijo el viceministro de Transporte, Eduardo Enríquez Caicedo, a Caracol Radio.

Quienes conocen el sector advierten sobre el fenómeno del 'arbitraje', es decir, el mercado negro que puede generarse por personas que paguen el precio bajo y luego revenden el combustible. Fenómeno similar al de los 'pimpineros' que compraban gasolina en Venezuela y revendían en Colombia.



"El cobro diferencial se puede hacer,

pero sería costoso, de difícil control, y por esa vía pronto todos los sectores tendrán un argumento para pedir lo mismo".

César Vera
FUNDACIÓN XUA ENERGY

Expertos consultados señalan que vender a precios distintos a diferentes usuarios es posible mediante la coordinación precisa en aspectos logístico, comercial, regulatorio y tecnológico, entre Gobierno, Ecopetrol y los distribuidores mayoristas y minoristas, según lo advierte José Manuel Moreno, exdirector de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía.

En cuanto al aspecto tecnológico, sería implementar *software* y

hardware especializados en las estaciones de servicio y chips en los vehículos, lo que sería costoso y requeriría controles para evitar distorsiones, dice, por su parte, César Vera, presidente de la Fundación Xua Energy.

Ese tipo de coordinaciones y cambios tecnológicos, especialmente para anticiparse al fraude, son los que en principio funcionarían dentro de las estaciones de servicio. No obstante, una vez los vehículos estén fuera de esos establecimientos, vendría el riesgo del fenómeno del contrabando, que es el capítulo que por ahora está pendiente para afinar.

Según Vera, el cobro diferencial "se puede hacer, pero sería costoso, de difícil control y por esa vía pronto todos los sectores tendrán un argumento para pedir lo mismo. Es mejor pensar en otro tipo de medidas para mejorar la competitividad del sector".

Entre tanto, Moreno señala que la tarifa diferencial implica un subsidio o beneficio económico que exige la reducción o eliminación de un costo en el precio de venta. Este subsidio, dice, se materializa en la venta en el surtidor de la estación de servicio, cuando Ecopetrol

(que produce o importa el combustible) vende a menor valor la gasolina al mayorista y estos, a su vez, a los minoristas.

Agrega que los cambios logísticos, comerciales y regulatorios podrían ser viables en el corto plazo, pero el aspecto tecnológico sería posible en el mediano, ya que este es el que permitiría controlar potenciales fraudes o mal uso del beneficio.

Esto implica desarrollar e implementar tecnologías, tanto en el distribuidor mayorista como en las más de 5.1000 estaciones de servicio que hay en el país. Esos cambios permitirían caracterizar y segmentar a los taxistas frente a otros consumidores, además de llevar el control de los beneficios asignados.

Según el exdirector de Hidrocarburos, el contrabando podría generar un detrimento fiscal debido a la mala entrega o al deficiente control en el seguimiento de la asignación de los beneficios. "Toda la implementación tecnológica, regulatoria y logística de controles de alarmas y de seguimientos es muy importante para que el esquema tenga éxito", agrega.

Entre tanto, el presidente de la Fundación Xua Energy considera que un precio diferencial puede llegar a complejizar la operación de las estaciones de servicio porque les implicaría tener que reforzar sus controles sobre su personal y sus equipos para evitar adulteraciones.

Por ello, plantea que es mejor implementar otro tipo de medidas que contribuyan a la competitividad del sector, por ejemplo, tarifas que reflejen la realidad del sector, revisión de la carga impositiva, mejoramiento de vías, revisión integral de permisos de funcionamiento que les reduzca costos y controles estrictos a la ilegalidad dentro del sector.