

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

Subsidio a los taxis: borrar con el codo lo que hace la mano

En Anif hemos apoyado el aumento en los precios de la gasolina desde el día uno. Lo advertimos hace tiempo: el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc) era insostenible para las finanzas públicas y se requería 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 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. Les contamos por qué.

COSTOS DE IMPLEMENTACIÓN

De los más de 3,8 millones de automóviles que se tienen registrados en *Andemos*, más de 233.000 están dedicados al servicio público, cifra que se puede tomar como referencia del total de taxis en el país. Partiendo de esto, es posible hacer, en un primer momento, una estimación sobre el costo financiero de implementar esta propuesta de subsidios, asumiendo que los dueños de los taxis serán los receptores del desembolso.

LA POBLACIÓN DE MAYORES INGRESOS ES LA QUE MÁS SE MUEVE EN TAXI

Según el gobierno, 40.000 taxis usan gas como combustible, lo que implica que 193.947 funcionan con gasolina. Tomando esta cifra como referencia y asumiendo que efectivamente por tanqueada (diaria) los beneficiarios recibirían una compensación de \$3.000, si un taxi opera de forma continua por 30 días, el beneficiario sería

compensado con un valor mensual de \$90.000. Eso implicaría que para el mes de septiembre el país debería de realizar el desembolso de más de \$17.500 millones.

Ahora, si tenemos en cuenta que el subsidio incrementa conforme aumenta el precio de la gasolina corriente, se estaría hablando, según nuestras estimaciones, de que en los últimos cuatro meses de 2023 se deberá entregar una compensación a los taxistas por el orden de los \$74.300 millones. Estos recursos, como se plantea desde el gobierno, serán extraídos del Fepc.

Esto de entrada implicaría que la reducción del déficit del Fepc, que se estima sea de \$18,9 billones para 2023, sería inferior en \$74.300 millones. Cifra que, si bien puede pasar como algo no tan escandaloso, representa un retroceso al esfuerzo que se está realizando para el recorte del déficit.

Ahora, es necesario reconocer que una vez se implementa un subsidio es muy difícil desmontarlo después. Bajo esa premisa, no solo se estaría hablando de una compensación para lo que resta de 2023, sino que podría extenderse por más años e incluso aumentar en pe-

riodos en los que el precio de la gasolina registre incrementos. En este sentido, si se asume que se mantiene el precio del galón constante en el valor observado al cierre de 2023 y que a su vez no existen otros factores que alteren el monto del subsidio, se estaría hablando que para 2024, mensualmente los beneficiarios recibirían un desembolso por el orden de los \$101.000 pesos.

Esto equivaldría a un total acumulado anual de \$237.000 millones que saldrían de los recursos del Fepc. Lo anterior significa que se perdería 4,4% de los \$5,4 billones que se estimaban en el Mfmp serían el superávit del Fepc producto del aumento en los precios de la gasolina en 2024.

No hay duda de que el aumento en los precios de la gasolina presiona los costos de prestar servicio de taxi, pero también le pasa a quienes trabajan en acarreos, domicilios, vehículos particulares que movilizan personas y demás, ¿eso significaría que hay que generar un subsidio para todos? Para decirlo claramente, si el gobierno quiere reconocer que ese aumento afecta a sector de los taxis en particular, el mejor mecanismo de ajuste es subir

la tarifas por carrera, de la tal forma que la demanda asuma el incremento.

En ese sentido, Colombia tiene uno de los costos por carrera más bajos si lo comparamos con países como Chile, Uruguay, Perú, ni que decir de casos como los de Estados Unidos, España o Francia.

Además, las personas que más usan el taxi como medio de transporte, al menos para dirigirse a sus lugares de trabajo, son las de mayores ingresos. De modo que, una vez más, el subsidio estaría focalizado a una población que no lo requiere y que tendría la posibilidad de asumir el incremento del costo del servicio vía tarifa de la carrera.

Ante esta última alternativa, el gremio de taxistas ha argumentado que subir la tarifa de las carreras los hace menos competitivos frente a las plataformas de movilidad. Sin embargo, lo que ya se ha visto en plataformas que ofrecen servicios de movilidad es que ha habido un aumento en sus tarifas de entre 7% y 13%.

PAGAMOS TODOS

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. 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*).

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. Por el contrario, subsidiar la gasolina lo pagamos todos los colombianos.