

El error de la tarifa diferencial para taxistas

POLÍTICAMENTE, EL PRESIDENTE Gustavo Petro logró lo que buscaba al reunirse con el gremio de taxistas. Después de salir del encuentro, anunciaron que no participarán en el paro convocado para hoy. Sin embargo, al adoptar una medida poco técnica y de difícil implementación como la tarifa diferencial de gasolina, el Gobierno corre el riesgo de abandonar uno de sus planes más ambiciosos para enderezar las finanzas del Estado. No hay motivos para que Colombia tenga subsidios a la gasolina cuando la idea es construir una transición energética y cuando hay otras prioridades urgentes de inversión que necesita el país.

Sabíamos que no era fácil. En varias ocasiones hemos celebrado el hecho del que el presidente Petro haya adoptado la impopular pero necesaria decisión de igualar el precio interno de la gasolina con el internacional. Tanto el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, como su antecesor en esa cartera, José Antonio Ocampo, comprendieron la responsabilidad con el país que implica esta medida. La idea es que el galón de gasolina llegue a unos \$16.000, que es su precio real en el mercado internacional, y podamos abandonar el déficit que genera el Fondo de Estabilización de Precios

de los Combustibles (FEPC), creado por Álvaro Uribe en el 2007. Ninguno de los subsiguientes presidentes quiso tomarse en serio el problema, ni siquiera la administración de Iván Duque, que anunció medidas muy tímidas para cerrar la brecha en el presupuesto.

El punto que no puede olvidarse es este: la plata sale de algún lado. Por más de una década, especialmente en los años en que el precio internacional del petróleo se disparó, el Estado colombiano decidió que era prioridad emplear billones y billones de pesos en reducir el costo para el ciudadano. Pero en la práctica eso está quebrando a la Nación y saboteando otras inversiones necesarias. En la adición presupuestal de este año, \$26 billones fueron destinados a tapar el hueco del fondo. ¿De verdad esa es la mejor manera de invertir ese dinero? ¿Cuánto más vamos a aguantar en un país que supuesta-

mente desea incentivar las energías sostenibles?

Aquí entran los taxistas. Su frustración es entendible: han sido ninguneados por los gobiernos, tienen pésimas condiciones laborales y por supuesto que el aumento del precio de la gasolina encarece sus servicios. Sin embargo, la tarifa diferencial genera muchos problemas. Sin siquiera tocar el tema de cómo se va a implementar en la práctica ni la desigualdad que genera con otros tipos de transporte con regulación pendiente —como las plataformas tecnológicas—, la pregunta de fondo es por qué el Estado debe pagar un subsidio que no es sostenible financieramente en el mediano plazo, para un tipo de transporte que además es contaminante. Es un pañito de agua tibia que roza con el populismo. No aprendió el Gobierno del fracaso de su descuento al SOAT para motos, implementado también después de una reunión con un gremio que amenazaba con paralizar ciudades.

Colombia tiene pendiente un plan ambicioso de transición energética que pase por incentivar la compra de vehículos eléctricos y construir una red de carga viable, así como solucionar las desigualdades en derechos laborales que hay entre medios de transporte. Sin embargo, ese pendiente no justifica seguir gastando en subsidios a la gasolina.

“El Gobierno no debería flaquear en su plan de equilibrar el precio interno de la gasolina con el internacional”.