

## CARTA DEL DIRECTOR

## Sin distorsiones



**Francisco Miranda  
Hamburger**  
framir@portafolio.co  
Twitter: @pachomiranda

El pasado viernes el presidente de la República, Gustavo Petro, y el gremio de los taxistas llegaron a varios acuerdos, dentro de los que se incluye la aplicación de una tarifa diferencial en el costo de combustible para los vehículos amarillos. Ayer, en varias ciudades del país, fueron convocadas marchas contra las alzas en el precio de la gasolina que, desde octubre pasado, suman más de 4.300 pesos.

Si bien el Gobierno Nacional está optando por un combustible más barato para los taxis, para evitar que se desaten paros y movilizaciones de protesta, esta decisión es complicada por sus altos costos, la dificultad para controlarse, los riesgos de creación de un mercado 'negro', así como la inequidad en comparación con el resto de los consumidores particulares.

Cobrar un precio de gasolina más bajo a los taxistas sue-

na sencillo, pero su aplicación requiere un notable esfuerzo de coordinación en los frentes logístico, comercial, tecnológico y regulatorio.

A la coordinación de los distintos actores de la cadena de suministro minorista de combustibles -que incluirían a las más de 5.000 estaciones de servicio en el territorio nacional- se debe añadir la adopción de tecnologías en los distintos distribuidores mayoristas y minoristas para poder diferenciar a estos vehículos de servicio público del resto de compradores. Además, estos precios diferenciales conllevan un alto riesgo de generar situaciones de compra a bajo costo para reventa a tarifas plenas, esto es, desatar situaciones de fraude y aprovechamiento irregular de las medidas.

Este mercado 'negro' de gasolina tendría impactos fiscales ya que el Gobierno Na-



**Establecer precios diferenciales a la gasolina para los taxistas constituye una decisión con altos costos, difícil de controlar y con riesgos de mercado 'negro'.**

cional terminaría subsidiando efectivamente a usuarios no pertenecientes al colectivo de taxistas.

Asimismo, dado que la capacidad para detectar estas

situaciones y ejercer el control de esta "generosidad presidencial" es hoy en día limitada, los costos de la implementación de mecanismos de control y monitoreo del esquema no están aún calculados y serían asumidos por las empresas del sector.

Una tarifa diferencial en la gasolina para los taxistas es otro ejemplo más en los que la administración Petro distorsiona los precios de distintos mercados.

Por ejemplo, en el caso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat), el descuento del 50 por ciento en el pago para las motocicletas no se tradujo en una mayor protección de conductores y demás actores del sistema vial.

De hecho, el 78% de los usuarios no adquirió este seguro, la cultura de no pago se fortaleció, los siniestros viales están en aumento y hay estrés en las finanzas del esquema. En conclusión, por

más bienintencionada que sea la iniciativa de bajar los combustibles para los taxistas -y así impedir que el costo del servicio aumente para los pasajeros-, su adopción no sólo crearía más costos sino sería compleja de vigilar. También es justo reconocer que una medida de esta naturaleza despierta inequidades con respecto al resto de los consumidores de la gasolina y podría despertar peticiones y demandas de otros grupos sociales y económicos.

No se trata de ignorar lo dolorosa que está resultando, para la inflación y los usuarios, la necesaria decisión del gobierno Petro de subir la gasolina para frenar el creciente déficit del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (Fpec).

Ya es momento de que el peso se comparta en hombros adicionales como, por ejemplo, los del diésel y el transporte de carga. También de pensar en revisar la carga impositiva de la gasolina para aliviar el innegable impacto de estas alzas en los hogares, las empresas, los transportadores y los taxistas.