



SUBSIDIOS A LA GASOLINA ■

▲ El subsidio a la gasolina para el conductor de taxi está quieto. Son muchos los 'gallos' que se deben resolver para implementarlo. No faltan los que dicen que será un fracaso.

Taxistas, nada que se em

El Ministerio de Transporte prepara decreto y adelanta censo para identificar beneficiarios. Se han inscrito 42.000 aspirantes para recibir el bono, que ya no se entregaría mensualizado. ¿Qué argumentan los conductores?

CUMPLIR LA PALABRA EM-peñada por el presidente Gustavo Petro con los taxistas colombianos, luego de un paro realizado en agosto, les estaría costando sudor y lágrimas a funcionarios de varios ministerios, quienes hacen malabares para encontrar la mejor manera de implementar el subsidio al precio de la gasolina, que debió empezar a finales de septiembre, pero que hasta el momento no da muestras de lograr enganchar a los conductores.

A la fecha, de un universo de 400.000 taxistas, van apenas 42.000 inscritos como beneficiarios del bono, con el cual el Estado pretende dar un alivio a los trabajadores del volante que se declararon afectados por los incrementos graduales en el precio del combustible, según lo viene aplicando el Gobierno desde hace un año.

A la poca disposición de los taxistas, muchos de los cuales prefieren seguir

asumiendo el costo pleno del principal insumo para adelantar su actividad, se suma el hecho de que a las entidades involucradas parece haberlas tomado por sorpresa la decisión presidencial. Hasta ahora, el Ministerio de Transporte aún está consolidando el censo para intentar focalizar con eficiencia los recursos, y hay una evidente demora en la expedición del decreto que establecerá con claridad las reglas para acceder al bono,

ANIF ESTIMA QUE, EN EL PRIMER MES, LA COMPENSACIÓN A TAXISTAS COSTARÍA 74.300 MILLONES DE PESOS, PARA 193.947 CARROS QUE USAN GASOLINA.

que ya no sería mensualizado, sino acumulado, para ser entregado en diciembre, según confirmó el viceministro de Transporte, Carlos Eduardo Enríquez. El subsidio a la gasolina para taxistas, que fue la opción anunciada frente a la engorrosa idea inicial de aplicar una tarifa diferencial en las estaciones de servicio, como lo plantearon algunos

gremios de conductores, ha dejado más interrogantes que certezas.

Enríquez, en línea con lo expuesto por el presidente Petro, había dicho que serían entre 90.000 y 100.000 pesos, con diferencias por ciudades, pero una vez empezaron la tarea de hacer las cuentas, la cifra promedio ya está mucho más baja, sin que aún se haya definido.

El hecho de que el beneficio pueda cobijar hasta dos taxistas por placa, como lo ha argumentado Enríquez, contiene otros desafíos, relacionados con la manera de hacer la dispersión de los recursos entre los beneficiarios —que solo serían los conductores— y al mismo tiempo evitar colados y avivatos.

Se trata también de decidir la fecha de arranque y de terminación de la medida que, sin embargo, no se extendería por mucho tiempo, y probablemente duraría solo tres meses; es decir,

hasta que se termine el ciclo de alzas de la gasolina en Colombia, para equipararla con el precio internacional: alrededor de 16.000 pesos, si es que no sigue subiendo en el exterior, por el aumento en el precio del petróleo.

Entre la construcción de esas reglas y la expedición del decreto que las contempla, más esa cierta apatía de los taxistas



FOTO: JUAN CARLOS SIERRA-SEMANA

barcan

para inscribirse, ya hay quienes vaticinan que la compensación estatal por gasto en gasolina para los conductores del servicio de taxi correría la misma suerte que la rebaja aplicada en el Soat, que ha buscado motivar a los dueños de motos a que adquirieran ese Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Pero el 78 por ciento de los que más resultan involucrados en siniestros viales no adquirieron la póliza. “No es que crea que el subsidio a la gasolina para taxistas será un fracaso, es que estoy seguro”, dijo Mauricio Santa María, presidente de Anif, quien también había advertido que la gabela con el Soat no funcionaría.

ENREDOS Y CONTRADICCIONES

El directivo de Anif recordó que desde ese organismo celebraron la medida de incrementar el precio interno de la gasolina, luego de haberlo subsidiado por años a todo el que tanquea un vehículo, a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), que se fue secando hasta llegar a registrar un billonario hueco que ahora se debe cerrar.

De hecho, Santa María señala que hasta resaltó la gallardía del Gobierno, al darse la pela con una medida poco popular, algo a lo que no se atrevieron otras administraciones, por el costo político que representaba. “Mantener un subsi-

dio general a la gasolina es equiparable a lo que sucede con las pensiones, favorece a los más ricos. Además, aumenta la contaminación, lo que contradice el mensaje de avanzar en una transición energética que reduzca el uso de hidrocarburos”, dijo.

Por esa razón, cuando apareció la propuesta de dar un bono a los taxistas, Santa María calificó la decisión como un “borrar con el codo lo que hicieron con la mano”, por lo que ahora, la demora en implementar la compensación, le da pie para ratificarse en su mensaje acerca de la inconveniencia de la medida. “Si el argumento, que es válido, es que los taxistas usan mucha gasolina, entonces también tendrían que darles subsidio a domiciliarios de Rappi, que prácticamente viven de la gasolina, o a los agricultores que se movilizan en moto”, sostuvo el directivo.

En octubre, por cuenta del enredo para que la entrega del bono de gasolina a los taxistas sea una realidad, el Gobierno paró los incrementos en el precio del combustible, lo que fue visto más como una decisión política que social, pues este mes hay elecciones regionales.

APÁTICOS A LA FORMALIZACIÓN

Desde los directos involucrados en el beneficio del bono de gasolina hay diversos argumentos para explicar la reducida participación. Álvaro Baquero, conductor de taxi en Bogotá, dice que se debe a que “hay mucho taxista que no tiene sus papeles al día”. Entre los que ruedan a diario por las vías de las

ciudades hay propietarios, pero en general son conductores que toman en arriendo los vehículos para ganarse el sustento diario. Por lo tanto, tienen que entregar parte del producido al arrendador, por lo que el Gobierno dijo que el beneficio solo aplicará para el conductor. En esa maraña de casos, hay unos que se cuelgan con el pago por rodamiento, que oscila entre 61.200 y 72.000 pesos, según la fecha del mes en la que se paga. Otros no quieren aportar a seguridad social. Algunos no portan el tarjetón de control o se demoran en la actualización. Se habla de un 30 por ciento que no tendría ese registro, sin el cual son ilegales. Sin el lleno de todo ese papeleo, no se puede acceder al bono de gasolina. A juicio de varios testimonios, esa formalización sería lo que en el fondo busca el Gobierno, más allá de dar un alivio.

También están las amenazas de paro de taxistas, impulsado más por intereses políticos que por la búsqueda del bienestar de los conductores. Hugo Ospina, directivo de Asoprotax, dice que las recientes convocatorias a paro tuvieron poca acogida. “La mayoría de los líderes de taxistas que llamaron a paro para febrero y agosto son candidatos al Concejo de cada una de las ciudades. Lo que querían era ver una estación que dijera ‘isla para taxis, 10.000 pesos por galón’, para usar eso como trampolín y conseguir votos”.

Por eso, no faltan los que critican que el Gobierno se apresure a tomar caminos que resultan más escabrosos que los mismos problemas que intenta solucionar. ■