

Expertos creen que subsidio de gasolina para taxistas le mete reversa a la transición

Los gremios del sector aseguran que el camino que se debe seguir es incentivar el uso de otros combustibles más limpios, como el gas natural vehicular y el AutoGLP.

Este año, los taxistas han convocado varios paros en diferentes ciudades del país para protestar, entre otros temas, por el incremento que ha tenido el precio del galón de la gasolina, pues actualmente es 4.789 pesos más costoso que un año atrás.

El paro más reciente que protagonizaron fue el del pasado lunes, pese a que tres días antes, el Ministerio de Transporte anunció que se establecería una tarifa diferencial para el gremio con el fin de evitar impactos negativos en los usuarios de este servicio.

Esta es una de las tres propuestas que han surgido en menos de dos meses desde el Gobierno Nacional para solucionar las inconformidades de los taxistas, aunque el viernes el viceministro de Transporte, Eduardo Enríquez, reconoció que no era viable implementarla.

“Para nosotros es imposible que en todas las estaciones de servicio se tenga un precio diferencial para taxistas y para el resto de los usuarios”, aseguró, pues esta propuesta es bastante costosa por los cambios logísticos, comerciales, regulatorios y tecnológicos que se requieren. Además, facilita prácticas ilícitas como el contrabando o desvío de gasolina.

Pero antes, en el mes de julio, el ministro de Transporte, William Camargo, anunció que las tarifas de los taxis iban a subir para compensar el alza en el precio de la gasolina que estaban asumiendo los conductores.

Incluso, se publicó un proyecto de resolución que les permitiría a las autoridades locales aplicar una metodología para definir cuánto se les cobraría a los usuarios. Este aumento en las tarifas se esperaba para agosto, pero la resolución nunca salió en firme y el tema pasó al olvido.

Ahora, la salida que ha planteado el Gobierno es un subsidio mensual para los taxistas, que en septiembre podría ser de entre 80.000 y 100.000 pesos. Y así como aumentará la gasolina durante dos meses más, también lo hará este beneficio.

Por lo tanto, los taxistas tendrán que seguir pagando el precio *full* que se cobra en las estaciones de servicio y al final de cada mes se le girará este dinero a cada conductor, no a las empresas ni a los propietarios de los vehículos.

Inicialmente, este subsidio le costará al Gobierno cada mes entre 23.000 millones y 25.000 millones de pesos mensuales, según el viceministro Eduardo Enríquez.

Esta plata saldrá del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc), el mismo que viene arrastrando un billonario déficit porque entre 2021 y 2022 no se subió el precio de la gasolina ni del diésel como debería.

Cálculos del Ministerio de Hacienda indican que este año el Fepc cerraría con un déficit de 17,8 billones de pesos, de los cuales, el 23 por ciento (4 billones de pesos) provendría de la gasolina y el 77 por ciento (13,8 billones) del diésel, que ha estado estable desde febrero pasado.

Para Julio César Vera, presiden-

te de la Fundación XUA Energy, aunque no es conveniente, este subsidio es mejor que implementar una tarifa diferencial, ya que reduce costos de transacción y de control, además de evitar conductas ilegales.

No obstante, persiste el reto de determinar qué volumen se les compensará cada mes porque los taxistas de un municipio pequeño o mediano pueden consumir entre 3 y 5 galones diarios, mientras que los de Bogotá pueden gastar entre 7 y 9 galones al día.

Otro tema pendiente es el tiempo que trabajan, asegura Julio César Vera. En una ciudad, por los días de pico y placa y un mínimo descanso, los taxistas trabajaban 24 días al mes, pero en provincia eso se puede convertir en 26 días, en promedio.

También se debe tener en cuenta que este subsidio está abriendo la puerta para que cualquier sector económico, por igualdad y con argumentos similares a los de los taxistas, pida que se le otorgue el mismo beneficio.

“De tal forma que podemos terminar en un beneficio específico que termine generalizándose, siendo peor el remedio que la enfermedad y el Fepc más afectado, por lo cual sigo pensando que no es conveniente”, dice el presidente de la Fundación XUA Energy.

Otras alternativas

Subsidiarles a los taxistas el precio de la gasolina envía un mensaje contradictorio a la transición

LINA QUIROGA RUBIO | deiqui@eltiempo.com

LUZ STELLA MURGAS,
presidente de Naturgas.



“Seguir subsidiando combustibles líquidos es perpetuar combustibles más contaminantes y desacelerar la transición energética”.

energética que busca acelerar el gobierno del presidente Gustavo Petro, quien ha dicho públicamente estar en contra de seguir fomentando la extracción de petróleo que se refina para producir el 60 por ciento de la gasolina que se consume en el país, el 40 por ciento restante se importa.

“Lo que hay que pensar es una solución más estructural y mirar hasta qué punto se pueden usar soluciones tecnológicas, un aumento tarifario y otros incentivos que permitan que este sector siga siendo rentable y eficiente”, manifiesta José Ignacio López, director ejecutivo de Investigaciones Econó-

micas en Corficolombiana.

Además, dice que, en vez de pensar en soluciones como subsidiar la gasolina, es mejor utilizar los recursos para dar incentivos para que los taxistas empiecen a moverse hacia vehículos que funcionen con gas natural, electricidad o gas licuado del petróleo (GLP), alternativas que sí están alineadas con la transición energética.

“Por más incentivos a estos energéticos, si se mantienen los subsidios a los combustibles no será posible masificar su utilización en forma efectiva y avanzar en una transición energética justa y responsable para el país”, señala Julio César Vera.

Datos de la Asociación Colombiana de Gas Natural (Naturgas) indican que en el país hay alrededor de 87.000 taxis activos que funcionan con gas natural, y en lo corrido de 2023 con corte a Julio, se han realizado 10.304 conversiones, 31 por ciento más que en el mismo periodo del año pasado.

La conversión a gas natural vehicular para taxis oscila entre los 3 millones y 4,5 millones de pesos; sin embargo, las empresas de esta industria generan un bono de conversión para amortiguar este costo que va desde 1 millón de pesos hasta los 2 millones de pesos e, incluso, ha habido zonas donde esta conversión ha sido completamente gratuita.

Naturgas también destaca que, al comparar el precio actual del galón de gasolina con el metro cubico de gas, para recorrer la distan-

cia promedio diaria que recorren los taxistas, los conductores que usan gas natural vehicular están ahorrando alrededor de un 46 por ciento frente a los que usan gasolina, es decir, un promedio de 1,3 millones de pesos.

“Seguir subsidiando combustibles líquidos es perpetuar combustibles más contaminantes y desacelerar la transición energética del sector transporte”, asegura Luz Stella Murgas, presidente de Naturgas.

Por ello, le propone al Gobierno Nacional que apoye la cofinanciación de las reconversiones a gas natural vehicular para taxistas, con lo cual, en el escenario actual, se alcanzarían ahorros en combustible de hasta un 40 por ciento y al cierre del año serían de 53 por ciento, si el precio de la gasolina sigue subiendo como se tiene previsto. Aunque los taxis eléctricos son una opción adicional, su alto costo y poca infraestructura de carga le juegan en contra. Otra tecnología que le está apostando a ganar más terreno en Colombia es el AutoGLP.

En el país ya hay cerca de 1.000 vehículos convertidos a AutoGLP, especialmente taxis y carros de transporte, y los conductores ya pueden encontrar estaciones de servicio en Barranquilla, Cartagena, Pasto, Fusagasugá y Medellín.

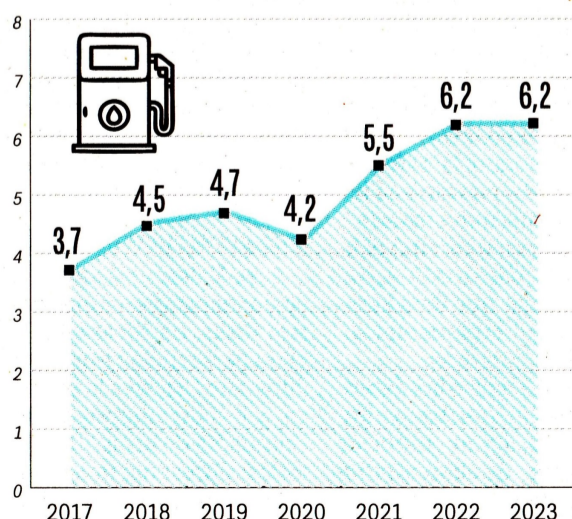
La Asociación Colombiana de GLP (Gasnova) resalta que este combustible es económico y tiene casi el mismo poder calorífico que la gasolina y más que el gas natural vehicular. Además, tiene 81 por ciento menos material particulado y 21 por ciento menos CO2 que la gasolina.

“Quizás el factor más decisivo para impulsar la masificación del AutoGLP es lograr explicarle a los usuarios en cuánto tiempo podrán recuperar la inversión de conversión de sus vehículos. Las experiencias internacionales en países donde el GLP es ampliamente utilizado, como Turquía, Polonia, Italia y Corea del Sur, señalan que se requiere de la ayuda del Gobierno Nacional para impulsar las conversiones de vehículos”, afirma Alejandro Martínez, presidente de Gasnova.

VENTAS DE GASOLINA

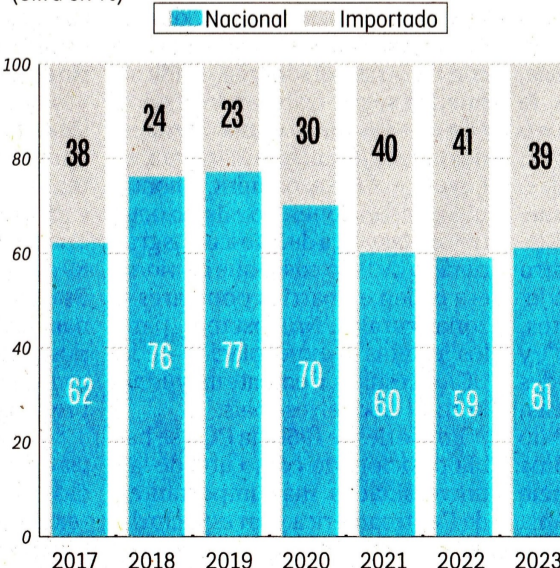
PARA CONSUMO LOCAL

(millones de galones diarios promedio)



PORCENTAJE ATENDIDO CON NACIONAL E IMPORTADO

(Cifra en %)



Recaudo de impuestos

Cifra en miles de millones

Tributos nacionales

\$ 896

Impuesto nacional a la gasolina y diésel

\$ 1.651

Tributos territoriales

\$ 3.018

Fuente: ministerio de Hacienda