

Polémica en Hacienda por el subsidio de gasolina a taxistas

Portafolio conoció el primer borrador que se discute al interior de esta cartera, y que bautiza este esquema como 'Competaxi'. Uso del Fpec para este fin suscitó debate.

Daniel Hernández
Twitter: @DanielHNRadio

COMO PARTE del desarrollo del subsidio para aliviarles a los taxistas las alzas de la gasolina que ha vivido el país, en medio de diversas protestas que han realizado en diferentes ciudades por el impacto de los reajustes en su rentabilidad, ya se conocen las primeras puntadas de la norma que dará vía libre al esquema, que sin estar en firme ya causa polémicas, incluso al interior del Gobierno.

En efecto, tras la más reciente mesa técnica entre los voceros de este gremio de transporte público y funcionarios de los ministerios de Hacienda y Transporte, además de la Casa de Nariño, a finales de agosto, se anunció que el Gobierno empezaría a trabajar en la implementación de una tarifa única diferencial y ya hay un primer borrador de decreto del subsidio, que ahora se llamaría 'Competaxi'.

Portafolio tuvo acceso al primer borrador de decreto que presentó el Ministerio de Hacienda durante la mesa técnica que se realizó al interior de esa cartera, que establece la forma en que operaría esta ayuda y los mecanismos que se utilizarían para informar y depurar las listas de beneficiarios, que incluirían a los entes territoriales.

¿CÓMO SE CALCULARÍA?

Un primer elemento a tener en cuenta en esta fórmula que plantea el gobierno Petro es el valor diferencial, el cual, según el texto conocido hasta el momento, surge de "la diferencia de calculada entre el precio del mes en curso y el precio base, que corresponde a agosto de 2023, de acuerdo con los datos reportados por la Comisión de Regulación de Energía y Gas, Creg", para cada una de las ciudades en



Mientras los consumidores han asimilado las alzas, para no subir tarifas de los taxis se contemplan estas ayudas. Archivo Portafolio

Ayuda sería de \$74.300 millones en el 2023

Cálculos del Centro de Estudios Económicos Anif proyectan que tan solo en lo que resta del 2023, este subsidio le costaría al país \$73.400 millones, la cual calificaron como un retroceso que se está realizando para recortar el déficit del Fpec. Este centro de pensamiento calcula que

en septiembre el costo sería de \$17.500 millones, mientras que en octubre subiría a \$18.200 millones y para noviembre y diciembre seguiría aumentando, teniendo en cuenta las alzas de la gasolina que se están dando, hasta llegar al total mencionado, que supera los \$74.300 millones.

las que se definen los precios. "Para los casos en que la ciudad no haga parte de las 13 ciudades principales, se aplicará la metodología definida por el Ministerio de Minas y Energía para la estimación del costo de combustible", dice este borrador de decreto.

Con este cálculo, el Ministerio de Hacienda propone una fórmula adicional para lo que denomina como "compensación de combustible por vehículo ciudad", la cual toma el valor diferencial de cada ciudad por galón y lo multiplica por los días operativos del automotor, y lo multiplica de nuevo por el número de galones diarios que consumo el

vehículo en cada ciudad. Cabe resaltar que todavía no se ha establecido cómo se determinará este último elemento, que es vital para el cálculo de la fórmula propuesta.

Las bases de datos del 'Competaxi' estarán a cargo de la Agencia Nacional Digital (AND).

El borrador de decreto para la creación del 'Competaxi' también tiene un apartado muy importante frente a la responsabilidad de los entes territoriales en la identificación de los posibles beneficiarios de esta ayuda, puesto que establece que su aplicación estará supeditada a la remisión de información por parte de estas, quienes deberán presentar la información de los conductores, vehículos, condiciones de operación y demás que requiera el Ministerio de Transporte.

"Las autoridades de transporte deberán reportar el día 15 de cada mes la información correspondiente al período comprendido en

tre el día 15 del mes anterior y el día 14 del mes en que se hace el reporte".

¿A QUIÉNES BENEFICIARÁ?

Según lo establecido en el borrador de esta normativa, podrán ser beneficiarios de este subsidio los conductores activos para prestar el servicio de taxi en el país que decidan postularse ante las autoridades territoriales, siempre y cuando tengan la licencia de conducción en las categorías C1, C2 o C3.

Así mismo, se obliga a que los automotores de esta modalidad que apliquen al subsidio, deben consumir exclusivamente gasolina y tener el Soat al día.

Estas bases de datos y el cruce para el pago del 'Competaxi' se cruzarán con el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt) y estarán a cargo de la Agencia Nacional Digital (AND), la cual será la entidad encargada de validar la información que se reciba por parte de los postulantes y determinar si están habilitados o no para el mismo.

¿PAGADO POR EL FPEC?

Uno de los puntos que más generó polémica al interior del Ministerio de Hacienda, según conoció Portafolio, tuvo que ver con la posibilidad de que estas ayudas sean pagadas a través del Fondo de Estabilización de Precios para Combustibles (Fpec), ya que se establece que el Ministerio de Hacienda tiene la facultad de disponer los recursos para el subsidio de la fuente de financiación que vea conveniente, sin descartar a este fondo como una alternativa, que resalta que se creó como una alternativa para solventar la crisis de los precios de los combustibles en el país.

Es decir, la controversia se centra en que parte de los esfuerzos que han hecho el resto de colombianos pagando el aumento en el precio de la gasolina, se perderían puesto que la ayuda sería otro elemento de déficit para este fondo.

Cabe resaltar que diversos expertos y analistas del país han advertido que este subsidio no es una buena idea. Uno de ellos es el exministro de Hacienda, Juan Carlos Echeverry, quien sostiene que "aparte del pandemónium que van a crear para aplicar eso surge la duda de cómo evitar que los taxistas se dediquen a compra-venta de gasolina subsidiada".

"¿Por qué no extender esa tarifa preferencial o subsidio a la gasolina a las ambulancias, a las madres cabeza de familia, a los desempleados que tienen carro, a los cuenta-propia que viven de un carro, a los de acarreos, a los que tienen muchos hijos y los llevan al colegio o a los mayores de sesenta años? Se me ocurren muchos otros grupos de población con mérito", dijo Echeverry.

Por otra parte, Luis Fernando Mejía, director Ejecutivo de Fedesarrollo, asegura que "esta medida es mejor que la que se había planteado inicialmente de una tarifa diferencial para la gasolina para los taxistas, la cual en su momento alertamos que era imposible controlar que se generara un contrabando de gasolina. En este caso, el subsidio evita este problema, limita el costo fiscal y en ese sentido, vemos que luce mejor. Sin embargo, es una medida que no va en línea del mejor uso de los recursos públicos".