

INFORME SEMANAL



ISSN 1794-2616

No. 1578 | Septiembre 19 de 2023

ANIF

Calle 70A No. 7-86
PBX: 601 744 6700
Bogotá D.C.

Mauricio Santa María S.
Presidente de ANIF

Anwar Rodríguez C.
Vicepresidente de ANIF

Camila Ciurlo A.
Investigador Jefe de ANIF

Investigadores

José Antonio Hernández R.
Laura Llano C.
Norberto Rojas D.
Daniel Franco L.
Fabián Suárez N.
María Camila Carvajal P.
Sarah Garcés A.
Ana María Castiblanco L.

Asistentes de Investigación

María Camila Oliveros M.
Pablo Montealegre M.
Laura Castaño O.
Elissa Gallego M.

Pasantes de Investigación

Sofía Vega A.
Martina Gutiérrez S.

www.anif.com.co

E-mail: anif@anif.com.co



@ANIFCO



AnifOficial



ANIF

SUBSIDIO A LOS TAXIS: BORRAR CON EL CODO LO QUE HACE LA MANO

En ANIF hemos apoyado el aumento en los precios de la gasolina desde el día uno. Lo advertimos hace tiempo, el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) era insostenible para las finanzas públicas y se requería un esfuerzo políticamente costoso para reducir la deuda. En ese sentido, el gobierno había hecho lo correcto y el Ministerio de Hacienda había planteado en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) una senda de reducción del déficit que llevaría a una posición neta de cero en el 2025. Para cumplir ese objetivo ya se había anunciado también que el ACPM comenzaría a subir a principios del 2024, una medida necesaria y que también contemplaba el MFMP.

Sin embargo, hace unos días corrió la noticia de que el gobierno estaba considerando crear un mecanismo para compensar la subida en los precios de los combustibles al sector de los taxis. Entendemos que la presión del incremento afecta los costos de servicio de transporte y que la movilización de pasajeros es el sustento de muchos trabajadores, pero la manera en la que se está planteando ese mecanismo (un subsidio en efectivo) es absolutamente inconveniente. En este *Informe Semanal* les contamos porque y brindamos algunos elementos clave que se deben tener en cuenta en la discusión.

Septiembre 19 de 2023

¿Por qué era necesario subir el precio de la gasolina?

Desde hace tiempo, el FEPC representa uno de los gastos más importantes del gobierno. Desde su creación en el 2007, el Fondo ha estado lejos de cumplir el objetivo por el que fue creado y, muy por el contrario, ha generado un constante déficit que acumuló a 2022, según el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF), un valor cercano a los 36 billones de pesos.

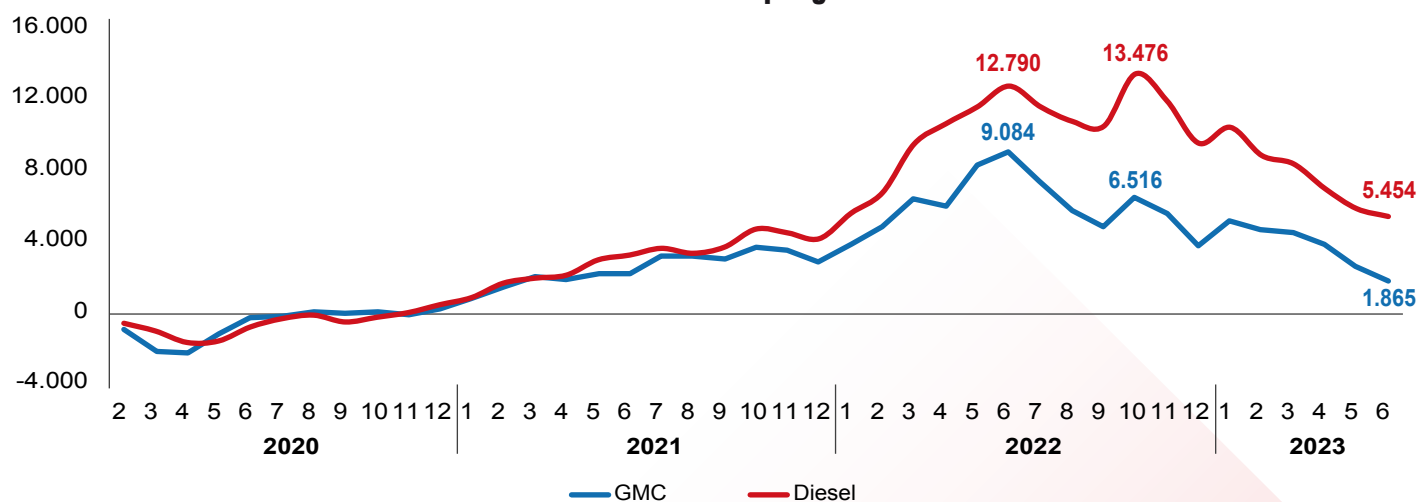
La pandemia significó un importante revés para las cuentas del Fondo. En el 2020 con la caída del precio internacional del petróleo, el Fondo registró un leve superávit de 300 mil millones. Sin embargo, con la reactivación económica que se caracterizó por un fuerte impulso en la demanda, los precios del petróleo subieron súbitamente y generaron una

profundización del subsidio implícito que tienen los combustibles líquidos en el país.

Tal como lo muestra el Gráfico 1, el subsidio, que mantiene básicamente inalterado el precio interno de los combustibles, incrementó de forma acelerada en el 2021 y tocó su techo en 2022 con cerca de 13.500 pesos por galón para el ACPM y 9.100 para la gasolina.

Producto de ese acelerado crecimiento en el subsidio implícito, diferentes actores, entre esos ANIF, pusieron el FEPC en el centro del debate público. Eso ha motivado el planteamiento de estrategias encaminadas a eliminar el déficit del Fondo por parte del gobierno. Así, desde octubre de 2022, la actual administración puso en marcha incrementos graduales al precio interno de referencia de la gasolina corriente, partiendo en \$400 pesos mensuales por galón y lle-

Gráfico 1. Diferencial (subsidio implícito) de los combustibles líquidos
Pesos corrientes por galón



Fuente: elaboración ANIF con base en MHCP.

Septiembre 19 de 2023

gando actualmente a ser de \$600 pesos. Eso ha aliviado la carga que el fisco debe asumir para evitar que los altos precios internacionales del petróleo se trasladen completamente al consumidor final.

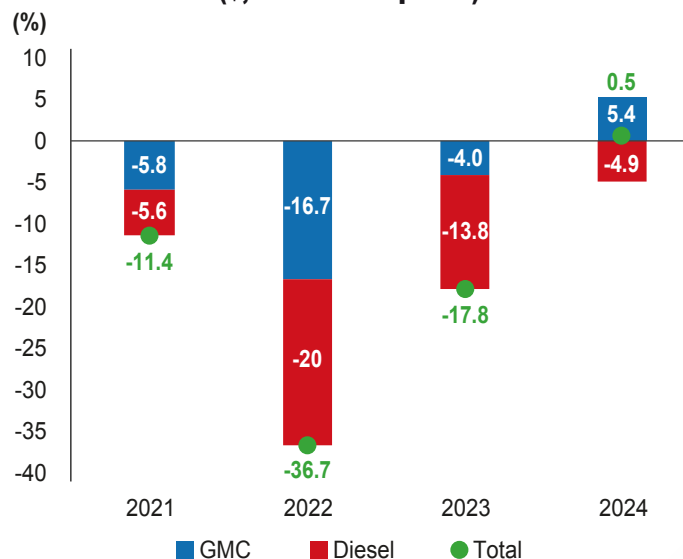
Con eso, el gobierno ha fijado metas claras con respecto a la cantidad de recursos que erogará el FEPC. El Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023 proyecta que a partir de 2024 se generará un superávit para la gasolina y una reducción sustancial en el déficit del diésel que, posteriormente, llevarán a que el FEPC tenga una posición neta de 0 a partir del 2025 (ver Gráfico 2). Todo eso, atado a que los incrementos en la gasolina continúen por lo que resta de este año y los del ACPM comiencen en enero de 2024.

Es de destacar que los incrementos paulatinos en la gasolina no han sido una tarea fácil de implementar

en tanto afecta a una gran parte de la población y representa un elevado costo político. No obstante, es el camino correcto para eliminar un subsidio mal focalizado. Según cálculos del mismo Ministerio de Hacienda, las personas de mayores ingresos de la población colombiana son quienes más se benefician de este subsidio; particularmente, el 20% más rico recibe casi el 55% del total de recursos que eroga el Fondo para cubrir la volatilidad del precio del Brent sobre los combustibles líquidos (ver Gráfico 3). Muy por el contrario, el 20% más pobre tan solo recibe un 4.5% del total del subsidio que, como hemos mencionado reiteradamente, sale del Presupuesto General de la Nación que financiamos todos los colombianos a través de impuestos.

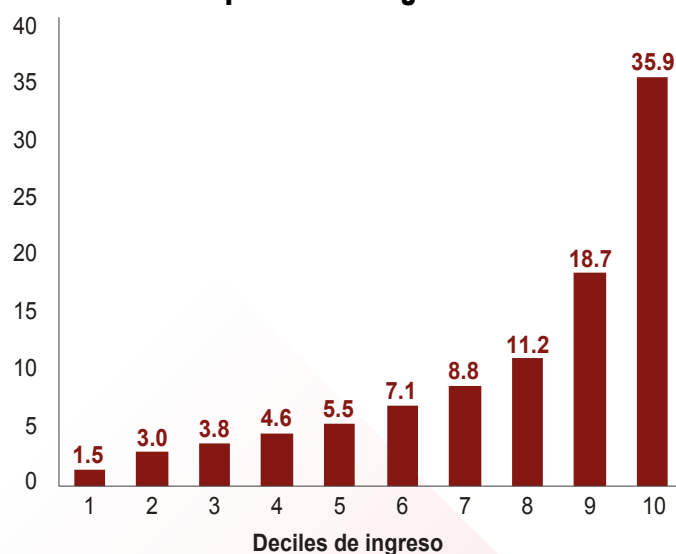
Eso toma especial relevancia si se tiene en cuenta que la economía colombiana padece de un déficit

Gráfico 2. Posición neta del FEPC (\$, billones de pesos)



Fuente: elaboración ANIF con base en MHCP.

Gráfico 3. Participación en el subsidio del FEPC por decil de ingreso



Fuente: elaboración ANIF con base en MHCP.

Septiembre 19 de 2023

fiscal estructural que limita el margen de acción en renglones de gasto más apremiantes. Para ponerlo en perspectiva, el Presupuesto General de la Nación 2024 planea destinar un total de 70.4 billones a educación, 61.5 a salud, 46.1 a trabajo y 37.4 a la defensa nacional. Es decir que, de no haberse modificado el precio interno de la gasolina, podríamos estar destinando, nuevamente, el equivalente al 51% de los recursos que van a la educación, o el 58.5% que se destina a la salud o casi igualar el presupuesto necesario de mantener las fuerzas militares para subsidiar la gasolina. Es más, nos dimos a la tarea de estimar cuál sería el incremento en el impuesto de más fácil recaudo (el IVA) que compensaría el déficit del Fondo en el 2023. Nuestros cálculos sugieren que con base en el recaudo del 2022, el Impuesto al Valor Agregado debería subir hasta 25% para recaudar los 17.8 billones que proyecta el MFMP como faltante del FEPC en la siguiente vigencia.

¿En qué consiste la propuesta de subsidio al sector de los taxis?

Ahora, en la otra cara de la moneda, distintos sectores se han manifestado en contra del alza en los precios de los combustibles, en particular el gremio de los transportadores y de los taxis. Ante ese panorama y reconociendo el alza en el costo de prestar servicios de movilización, en un primer momento el Gobierno consideró establecer precios diferenciados de gasolina para los taxis. Esa medida es inviable por dos razones principales. Primero, es un enredo operativo. Las estaciones de combustible tendrían que implementar un mecanismo para acreditar que el número de taxis atendidos efectivamente coincide con la

realidad. Eso implica, por un lado, costos operativos de implementación y, por el otro, dificultades en el seguimiento. Segundo, habría una alta probabilidad de generar un mercado secundario, en el que se dé una reventa de gasolina por debajo del precio estipulado para los particulares. Esa propuesta, afortunadamente, parece estar descartada.

Sin embargo, el planteamiento que se encuentra en discusión en este momento tiene implicaciones igual de riesgosas. La propuesta actual busca dar una compensación fija que ayuda a contrarrestar, parcialmente, la pérdida mensual para los taxistas, quienes han señalado que se encuentra por el orden de los \$700.000 pesos. Este monto se entregaría al final de cada mes a través de entidades como el Banco Agrario, Fiduagraria, o mediante billeteras digitales como Nequi y Daviplata.

Para que esta solución entre en vigor, el Ministerio de Transporte planteó una serie de procedimientos que permitirían tener certeza de las características del parque automotor de taxis con el que cuenta el país. De esta forma, el primer paso requiere que los conductores actualicen sus datos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Además, deberán estar al día, y contar con los respectivos certificados, de la revisión técnico-mecánica y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). En simultáneo a la actualización de datos, los Ministerios de Transporte, Minas y Energía y Hacienda, deberán llevar a cabo un cálculo del consumo diario promedio de galones de gasolina por parte de los taxis, estimado provisionalmente en 5 galones. Con base en este cálculo, se determinará la cantidad de dinero que se entregaría a los taxistas como compensación.

Septiembre 19 de 2023

Pese a que todavía se requiere del proceso mencionado para determinar el monto del subsidio, de acuerdo con los cálculos preliminares del gobierno, los taxistas ahorrarían \$3.000 pesos en cada tanqueo. Eso equivaldría a un subsidio mensual que oscilaría entre \$90.000 y \$120.000. Cabe señalar que el valor del monto mensual puede aumentar conforme incrementa el precio de la gasolina hasta llegar al valor de la referencia internacional, que según el MFMP de 2023 se alcanzará en diciembre del año en curso.

Ahora, si bien se ha hablado del posible monto del subsidio, aun no se define quién va a ser el beneficiario. Resultaría más práctico asignar la compensación al dueño del taxi, no obstante, son los conductores los que asumen el valor del combustible. Plantear un subsidio a los conductores puede resultar más costoso, en tanto un taxi puede contar con dos o más conductores. En ese sentido, aun no hay claridad sobre el mecanismo a través del cual será otorgado el subsidio para evitar un doble o triple desembolso por taxi.

Por otro lado, la financiación de estos montos ha generado, desde ya, incertidumbre en tanto aún no se ha definido de dónde provendrán los recursos necesarios. Desde el Ministerio de Transporte se ha señalado que los fondos para cubrir este gasto saldrían del FEPC. Esto lo fundamentan sosteniendo que los taxis son uno de los principales contribuyentes a la disminución del déficit del FEPC, lo que hace que de alguna forma los recursos destinados al saldo del déficit del fondo parezcan ser los idóneos para realizar esta compensación.

Como se mencionó al principio, esta propuesta tiene implicaciones que se tienen que evaluar en de-

talle para entender la viabilidad y los costos que el país asumiría con su implementación. En la siguiente sección se presenta el análisis de estos puntos.

¿Cuáles son los costos de implementación y qué tan viable es esta propuesta?

Si bien el gobierno ha indicado que el gremio de los taxistas es uno de los que más contribuye al cierre del déficit del FEPC, es difícil tener claridad sobre esta afirmación en tanto no hay una discriminación al interior del Fondo por consumo según el tipo de vehículo. Sobre lo que sí se tiene una estimación es sobre la participación aproximada de los taxis dentro del parque automotor de automóviles. De los más de 3.8 millones de automóviles que se tienen registrados en ANDEMOS, más de 233 mil están dedicados al servicio público, cifra que se puede tomar como referencia del total de taxis en el país. Partiendo de esto es posible hacer, en un primer momento, una estimación sobre el costo financiero de implementar esta propuesta de subsidios, asumiendo que los dueños de los taxis serán los receptores del desembolso.

Según el gobierno, 40 mil taxis usan gas como combustible, lo que implica que 193.947 funcionan con gasolina. Tomando esta cifra como referencia y asumiendo que efectivamente por tanqueada (diaria) los beneficiarios recibirían una compensación de \$3.000, si un taxi opera de forma continua por 30 días el beneficiario sería compensado con un valor mensual de \$90.000. Eso implicaría que para el mes de septiembre el país debería de realizar el desembolso de más de \$17.500 millones. Ahora, para el

Septiembre 19 de 2023

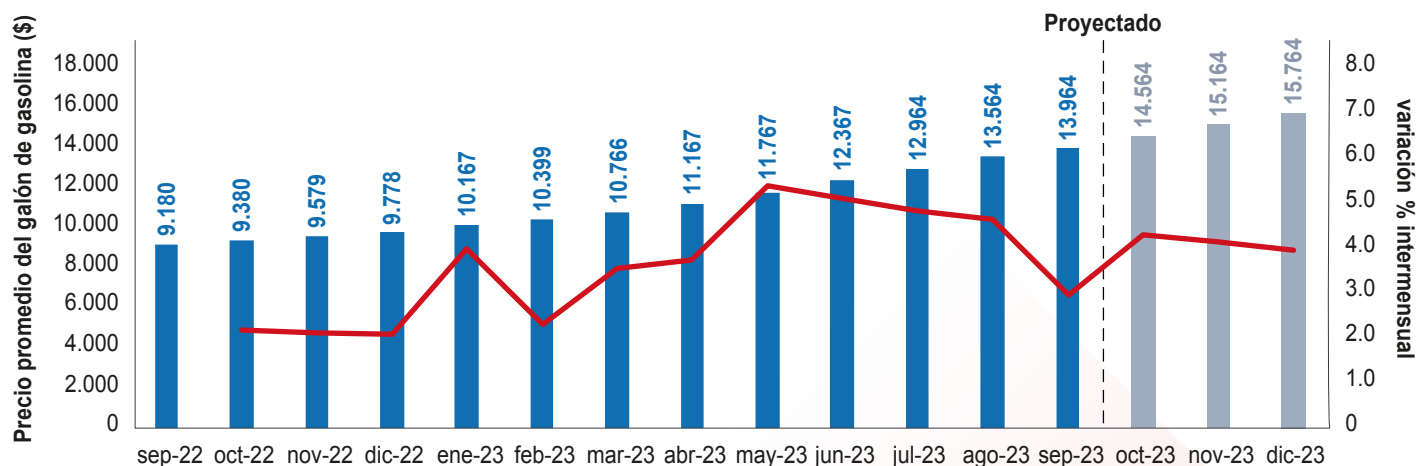
mes de octubre esa cifra sería mayor, pues el subsidio incrementa conforme aumenta el precio de la gasolina corriente. Al asumir que entre septiembre y octubre el precio del galón incrementará en \$600, se espera una variación intermensual de 4.3% (ver Gráfico 4). Trasladando esa variación a la compensación diaria recibida por tanqueo, se estaría hablando que para octubre el beneficio sería de \$3.129 pesos que le representarían al país una suma de \$18.200 millones. Al replicar el mismo ejercicio para noviembre y diciembre se estaría hablando que en los últimos cuatro meses de 2023 se deberá entregar una compensación a los taxistas por el orden de los \$74.300 millones, que como se plantea desde el gobierno, serán extraídos del FEPC.

Esto de entrada implicaría que la reducción del déficit del FEPC, que se estima sea de \$18.9 billones

para 2023, sería inferior en \$74.300 millones. Cifra que, si bien puede pasar como algo no tan escandaloso, representa un retroceso al esfuerzo que se está realizando para el recorte del déficit.

Ahora, es necesario reconocer que una vez se implementa un subsidio es muy difícil desmontarlo después. Bajo esa premisa, no solo se estaría hablando de una compensación para lo que resta de 2023, sino que podría extenderse por más años e incluso aumentar en periodos en los que el precio de la gasolina registre incrementos. En este sentido, si se asume que se mantiene el precio del galón constante en el valor observado al cierre de 2023 y que a su vez no existen otros factores que alteren el monto del subsidio, se estaría hablando que para 2024 mensualmente los beneficiarios recibirían un desembolso por el orden de los \$101.000 pesos. Esto en-

Gráfico 4. Precio promedio de galón de gasolina y variación intermensual (promedio 13 ciudades)



Fuente: cálculos ANIF con base en Ministerio de Minas y Energía.

Septiembre 19 de 2023

tonces equivaldría a un total acumulado anual de \$237.000 millones que saldrían de los recursos del FEPC. Lo anterior significa que se perdería un 4.4% de los \$5.4 billones que se estimaban en el MFMP serían el superávit del FEPC producto del aumento en los precios de la gasolina en 2024.

No hay duda de que el aumento en los precios de la gasolina presiona los costos de prestar servicio de taxi, pero también le pasa a quienes trabajan en acarreos, domicilios, vehículos particulares que movilizan personas y demás, ¿eso significaría que hay que generar un subsidio para todos? Para decirlo claramente, si el gobierno quiere reconocer que ese aumento afecta a sector de los taxis en particular, el mejor mecanismo de ajuste es subir la tarifas por carrera, de la tal forma que la demanda asuma el incremento.

En ese sentido, tal como se ve en la Tabla 1 hay espacio para subir tarifas. Colombia tiene uno de los costos por carrera más bajos si lo comparamos con países como Chile, Uruguay, Perú, ni que decir de casos como los de Estados Unidos, España o Francia. Para demostrarlo realizamos un ejercicio de comparación de tarifas mínimas (por solo inicio de carrera) igualando los costos por paridad de poder adquisitivo. La metodología consiste en traer el valor de la carrera mínima a un terreno común. Es decir, hacer una comparación más precisa teniendo en cuenta el costo de vida y el poder adquisitivo de las personas en diferentes países.

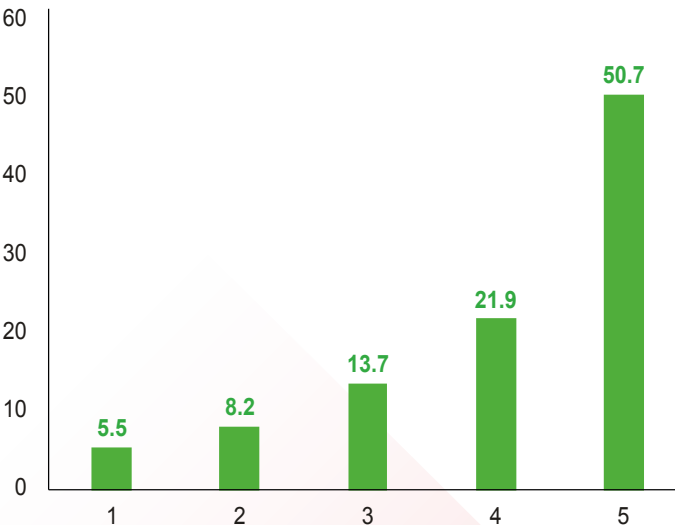
Además, vale la pena señalar que las personas que más usan el taxi como medio de transporte, al menos para dirigirse a sus lugares de trabajo, son las de mayores ingresos. En el Gráfico 5, a partir de los

Tabla 1. Tarifas por carrera mínima según países (USD - PPA - COL)

Países	Tarifa (USD-PPA-COL)
Colombia - Bogotá	1.2
Chile - Santiago	1.2
Ecuador - Quito	2.3
Uruguay - Montevideo	3.5
Perú - Lima	4.2
España - Madrid	7.2
Francia - Paris	11.9
Estados Unidos - Nueva York	14.8

Fuente: cálculos ANIF con base en NUMBEO.

Gráfico 5. Participación de cada quintil de ingreso en el uso de taxi para movilización a lugares de trabajo



Fuente: cálculos ANIF con base en GEIH.

Septiembre 19 de 2023

datos de la GEIH, dividimos a la población en 5 grupos de ingreso donde el grupo 5 representa al 20% más rico y el grupo 1 al 20% más pobre. Del universo de personas que manifestaron dirigirse a sus lugares de trabajo principalmente en taxi como medio de transporte, más del 70% se concentra en los quintiles más altos de la distribución de ingreso. De modo que, una vez más, el subsidio estaría focalizado a una población que no lo requiere y que tendría la posibilidad de asumir el incremento del costo del servicio vía tarifa de la carrera.

Ante esta última alternativa, el gremio de taxistas ha argumentado que subir la tarifa de las carreras los hace menos competitivos frente a las plataformas de movilidad. Sin embargo, lo que ya se ha visto en plataformas que ofrecen servicios de movilidad es que ha habido un aumento en sus tarifas de entre el 7% y el 13%.

Conclusiones

Las discusiones que se han abierto por la medida que ha anunciado el gobierno para el sector de los

taxis dejan muchas dudas sobre lo que se viene para el ACPM. Lo hemos repetido muchas veces, si no se cumplen los compromisos en términos de aumentos en los combustibles, las metas de reducción del déficit no se van a cumplir. Se deberá incurrir en medidas alternativas, como es el incremento de la tasa del IVA, para lograr saldar la deuda que el país ha acumulado al mantener el precio de los combustibles en niveles bajos. Además, hay que tener cuenta, como también lo hemos mencionado en varias ocasiones, que la meta de recaudo del gobierno en los próximos años es ambiciosa y tiene unos supuestos de difícil cumplimiento (como pueden ser los que se relacionan con la gestión de la DIAN).

No entendemos porque el gobierno, ya habiendo recorrido el camino difícil de subir el precio de la gasolina, decide dar un paso atrás. Los mecanismos de compensación correctos en este caso son muy evidentes, ya lo dijimos, la población de mayores ingresos es la que más se mueve en taxi y podría asumir ese incremento en el costo del servicio, en cambio subsidiar la gasolina lo pagamos todos los colombianos.

Septiembre 19 de 2023

INDICADORES ECONÓMICOS

\$MM(1) CAMBIO PORCENTUAL ANUAL

		25 agosto 2023	A la última fecha	Un mes atrás	Tres meses atrás	Un año atrás
1. Medios de pago (M1)		168.494	-8.5	-8.0	-5.8	7.6
2. Base monetaria (B)		139.201	-2.9	0.6	-1.8	11.3
3. Efectivo		101.551	-3.9	-2.9	-2.3	10.4
4. Cuentas corrientes		66.944	-14.6	-15.1	-10.5	4.0
5. Cuasidineros		560.089	14.2	12.7	14.7	16.4
6. Total ahorro bancos comerciales		267.707	-8.6	-12.0	-9.5	9.9
7. CDTs		292.382	47.9	51.9	54.0	27.5
8. Bonos		29.624	-13.2	-13.0	-12.2	-0.4
9. M3		779.495	6.8	6.3	7.7	13.4
10. Cartera total		623.787	6.6	7.4	10.5	18.2
11. Cartera moneda legal		606.420	7.2	7.9	10.2	19.0
12. Cartera moneda extranjera		17.367	-10.0	-9.5	18.3	-1.6
13. TES ⁽²⁾		489.691	11.3	11.9	13.9	13.4
14. I.P.C.	Ago		11.43	11.78	12.36	10.84
15. IPC sin alimentos	Ago		11.19	11.44	11.59	7.83
16. IPC de alimentos	Ago		12.44	13.24	15.66	25.57
17. TRM (\$/US\$)	Sep15	3.926.59	-10.55	-3.72	5.10	14.59

VALORES ABSOLUTOS

18. Reservas internacionales ⁽³⁾			57.668	58.152	57.584	57.104
19. Saldo de TES (\$MM)			489.691	483.655	475.148	439.994
20. Unidad de Valor Real (UVR)	Sep15	\$	351.70	349.95	347.41	314.63
21. DTF efectiva anual	Sep11 - Sep17		13.48	13.77	13.00	11.15
22. Tasa interbancaria efectiva	Sep13		13.20	13.27	13.29	8.98

FECHAS CLAVE

Septiembre 18 al 22 de 2023

LUNES 18

COL: Zonas francas (ZF), julio.
COL: Indicador de seguimiento a la economía, julio.

MARTES 19

COL: Importaciones, julio 2022.
U.E: Índice de precios al consumidor (HIPC), agosto.
Australia: Minutas del RBA.
Canadá: Índice de precios al consumidor (IPC), agosto.

MIÉRCOLES 20

EE.UU: Decisión de política monetaria de la FED.
EE.UU: Proyecciones económicas del FOMC.
U.E: Producción en Construcción, julio.
Reino Unido: Índice de precios al consumidor (IPC), agosto.
Nueva Zelanda: PIB, segundo trimestre.

JUEVES 21

COL: Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC), agosto.
Alemania: PMI de servicios preliminar, septiembre.
Suiza: Decisión de política monetaria del SNB.
Reino Unido: Decisión de política monetaria del BoE.

VIERNES 22

EE.UU: PMI Compuesto, septiembre.
EE.UU: PMI de Servicios, septiembre.
EE.UU: PMI de Manufacturas, septiembre.
U.E: PMI Compuesto, septiembre.
U.E: PMI de Servicios, septiembre.
U.E: PMI Manufacturero, septiembre.
Japón: Decisión de política monetaria del BoJ.

(1) Miles de millones de pesos. (2) Saldo TES del sector público. (3) Millones de dólares.
Fuente: cálculos ANIF con base en el Banco de la República.