

Marco Negrón

Subsidio al atraso

El subsidio es un descuento sobre el precio real de un bien o servicio determinado que otorga por lo común el sector público a sectores de la población incapacitados por una u otra razón para pagar dicho precio. Con la excepción de, por ejemplo, áreas socialmente estratégicas como la educación obligatoria o de personas con discapacidades irreversibles que les impiden el pleno desempeño en el mercado laboral, ese beneficio suele ser temporal y se lo concibe como una ayuda para superar dificultades transitorias. En ese sentido el subsidio es, inobjetablemente, un estímulo al progreso de esas personas y comunidades que, gracias a él, deberían poder volver a una situación de normalidad, colocándose a la par de sus conciudadanos. Lógicamente, él no se aplica indiscriminadamente sino que se dirige de manera específica a poblaciones o comunidades pobres o afectadas por alguna contingencia. Por supuesto, él es pagado por los demás ciudadanos, sea a través de impuestos, sea a través de asignaciones presupuestarias directas del Estado, pero partiendo siempre del principio de que han de ser los más ricos quienes subsidien a los más pobres.

Excepto casos como los mencionados, es inconveniente y a veces imposible mantener el subsidio de manera indefinida en el tiempo: si por una parte genera comportamientos clientelares, por la otra puede sustraer recursos indispensables para sostener el progreso del conjunto de la sociedad. Esto es lo que ocurre en nuestro caso con el subsidio a la gasolina, que viene creciendo sostenidamente desde 1999 hasta alcanzar el año pasado, de acuerdo a la Agencia Internacional de Energía, la astronómica cifra de 15.700 millones de dólares, equivalentes al 17% del presupuesto nacional aprobado para ese mismo año. Pero lo más escandaloso del caso es que a quien él beneficia es a los propietarios de automóviles privados, una minoría privilegiada que en nuestras principales ciudades efectúa menos del 30% de los viajes. Mientras tanto la modernización de todos los sistemas de transporte público del país -desde el TrolMérida al Metro de Valencia, cuya conclusión, según voceros oficiales, requiere apenas de 1.000 millones de bolívares- sigue estancada o en deterioro, las carreteras y vías urbanas existentes se caen a pedazos mientras que la inversión en nueva vialidad es prácticamente inexistente y al transporte público superficial lo dominan cada vez más la anarquía y la informalidad.

Lamentablemente, en nuestro país este no es el único pero sí el más vistoso subsidio al atraso y probablemente el que genera más desigualdades. Aunque dos lustros largos de indolencia oficial probablemente hagan imposible su erradicación inmediata, ningún nuevo gobierno (inútil pedirselo a este que no lo ha hecho en casi 13 años) podrá llamarse así si no presenta un plan integral de transporte y energía para solventar tan descomunal despropósito. Así sea en el mediano plazo.

marco.negron@gmail.com