

Marco Negrón

Romper el tabú

Con matices diferentes, los precandidatos de la Unidad Democrática han enfrentado el tema del gigantesco subsidio a la gasolina en el mercado interno (El Nacional, 3/1/12). Tres han tomado el toro por los cuernos y reconocido francamente la necesidad de revisarlo; sin negarlo, los otros tres en cambio han expresado una posición más ambigua. El tema es de gran importancia y conviene colocarlo en sus justos términos.

El precio del combustible se mantiene congelado desde la llegada de Chávez al gobierno, en un nivel tan bajo que, según la AIE, representó un subsidio de 15.700 millones de dólares en 2010, equivalente al 17% del presupuesto aprobado para ese mismo año. Se trata, como se ha dicho reiteradamente, de un subsidio regresivo, que beneficia sobre todo a esa escasa tercera parte de los venezolanos que viajan en automóvil privado; en comparación, el programa de Desarrollo Urbano y Vivienda que propone la MUD tiene un costo estimado de 11.500 millones de dólares anuales y generaría un millón de empleos directos y casi 700 mil indirectos. Evidentemente se trata de un subsidio perverso, comprensible sólo en un régimen dispuesto a pagar cualquier precio por mantenerse en el poder antes que interesado en convertir a este en un país próspero y moderno.

Por supuesto que no es imaginable eliminarlo de golpe y porrazo, sobre todo por el alto costo político que podría implicar: repetiría el caso de quien tira al niño junto con el agua sucia; pero hay que ponerle coto urgentemente, incluso por razones pedagógicas: él es una de las manifestaciones más prominentes del rentismo petrolero, el mal principal que afectó a la sociedad venezolana a lo largo del siglo pasado y corroe a velocidad inusitada el malhadado "Socialismo del siglo XXI". Además, su relativa viabilidad apenas es posible en un contexto de altos precios del petróleo, cuya sostenibilidad en el tiempo es más que dudosa.

A la Unidad Democrática se le presenta aquí uno de sus retos más complejos, pero a la vez más cargados de futuro: el candidato que surja del 12 de febrero deberá enfrentar el tema, con una propuesta bien estructurada en términos de cronograma y de políticas públicas correlacionadas. Debe demostrar que es un subsidio que no beneficia a la población de menores ingresos e incluso la perjudica, al distraer recursos que, en primera instancia, deben destinarse a mejorar el transporte público, tanto el subterráneo como el superficial, desincentivando a la vez el uso del automóvil privado.

Una campaña electoral no es ciertamente un torneo académico, pero hoy más que nunca ella debe ser también un evento pedagógico: si no se empieza por inducir modificaciones en el comportamiento ciudadano, ningún otro cambio será posible o lo será apenas en apariencia.

marco.negron@gmail.com