



JUAN ANDRÉS SOTO

Subsidio a la minoría versus inversión social

Injusticias de las que no se habla

Jesús Machado*

Este trabajo es un análisis sobre el problema del no aumento al precio de la gasolina, complemento del dossier publicado en este mismo número de *SIC*

Produce risa el precio de venta final de la gasolina, pero esa sonrisa se desdibuja al hurgar un poco en el costo de producción y encontrar la magnitud del subsidio que el Estado concede a la minoría propietaria de vehículos; pero aún más entristece saber que la cantidad entregada a las minorías es mucho mayor que lo destinado a las políticas sociales.

La irracionalidad que implica tan alto subsidio no se explica por factores económicos. La respuesta debe ser buscada en otro campo de decisiones. En este caso todo apunta a que es en lo político donde se encuentra la traba principal para sincerar el precio final de venta de la gasolina.

Se han construido mitos sociales y políticos en torno a la imposibilidad de la eliminación del subsidio a la gasolina. Uno de ellos es la ocurrencia de otro Caracazo. A fuerza de repetir lugares comunes y análisis superficiales sobre ese acontecimiento se ha bloqueado el debate de un tema fundamental.

Seguir sosteniendo que el Caracazo fue producto del aumento de la gasolina deja por fuera el

contexto en el cual se produjo la insurrección popular del 89. Se olvida fácilmente que el sistema de conciliación de élites del 58, vigente hasta esa fecha, había sucumbido junto a la deslegitimación de los partidos políticos hegemónicos y un capitalismo rentístico de Estado que no daba ya más de sí con la economía en retroceso: niveles de pobreza por encima del 80% de la población, devaluación de la moneda, inversión privada en mínimos históricos, el peso de la deuda externa ya insostenible, deterioro progresivo de los servicios públicos, de la educación y de la salud; altos niveles de desempleo y una estructura cada vez más desigual de ingresos, especulación y acaparamiento de alimentos. En general, agudización de las dimensiones de la exclusión de los pobres.

Como salida a la crisis e intento de solución se impone *El gran viraje*, un conjunto de medidas económicas, financieras y fiscales de corte neoliberal que profundizaron aún más las condiciones de depauperación de los pobres.

Luego de la brutal represión a la insurgencia popular, las medidas aplicadas para aplacar a las masas rebeldes consistieron en la focalización de acciones contra la pobreza; en ningún caso se entregaron bonos para la compra de litros de gasolina.

Rafael Caldera en el año 1996, en uno de sus ensayos de política económica, aplicó el programa de ajustes llamado *Agenda Venezuela*, aumentó el precio de la gasolina y no ocurrió ninguna insurrección popular. Aún las condiciones del contexto no habían variado y en muchos casos los indicadores permanecieron iguales o empeoraron.

La organización de derechos humanos Provea, ha publicado¹ que en el lapso comprendido entre 1998 y 2011 se han registrado 24 mil 648 protestas sociales. Solo 6,16% de ellas de tipo violento, ninguna asociada al aumento de la gasolina. Pero con una fuerte demanda de satisfacción de derechos económicos y sociales.

Como queda demostrado, no existe una correlación lineal entre aumento de la gasolina y protestas sociales.

¿EN DETRIMENTO DE LOS POBRES?

En relación a la totalidad de los casi 29 millones de habitantes, es una minoría la que aprovecha el subsidio a la gasolina: los poseedores de vehículos y, mientras más vehículos se posea, mayor la apropiación del subsidio del Estado. Los sectores populares, alrededor de 80% de la población, no consumen gasolina directamente pues utilizan el sistema de transporte público. Sincerar el precio de venta de la gasolina no afecta por igual a cada persona. De allí que defender un precio de la gasolina bajo por ser un país petrolero es vacuo.

Los propietarios de automóviles se ubican en los niveles socioeconómicos A, B y C de la po-

blación, o también clasificados por el INE como los *No Pobres*. Partiendo de los datos aportados en el estudio de Fevenpa², se puede estimar que el parque de vehículos, a la fecha, es de 4 millones de unidades. El economista Ramón Espinasa habría calculado que por concepto de subsidio a la gasolina, el Estado entregaba a cada automovilista unos 3 mil dólares. Es decir, los sectores con más recursos de la población, minoritarios, reciben del Estado una cifra que supera la decena de miles de millones de dólares.

Las misiones sociales han sido el modo en que el actual Gobierno privilegia la atención a lo social, convirtiéndolo en eje de los programas de reducción de la pobreza. Pdvsa apoya directamente a casi todas las misiones sociales y programas de desarrollo que el Gobierno *bolivariano* está impulsando actualmente. Durante 2010 efectuó aportes para actividades de desarrollo social por 20 mil 549 millones de dólares³.

En la práctica el Estado subsidia a la minoría con mayor poder adquisitivo más que a la mayoría, pues distribuye 10 mil millones de dólares (cálculos conservadores propios) a unos 4 millones de propietarios de vehículos –unos 2 mil 500 dólares anuales– mientras que a unos 24 millones de personas (incluye los sectores populares) distribuye 20 mil 549 millones de dólares, lo que equivale a 821,96 dólares anuales.

Con la sinceración del precio de venta de la gasolina se podría fortalecer la inversión social, focalizándola en planes y proyectos que permitan atender la pobreza de modo estructural. Así, aun cuando sobrevenga, en el futuro, una fuerte crisis fiscal, no afectaría en nada la atención a lo social y se evitaría retroceder en los indicadores de pobreza y distribución de los ingresos.

Lo que se pueda ahorrar por un uso racional del combustible bien puede orientarse a robustecer la inversión social. De esa forma se eliminaría el subsidio a una élite que no requiere de tales ayudas y se destinaría a los sectores populares. En ese sentido, aumentar el precio de venta final de la gasolina puede tener un impacto altamente positivo en quienes más lo necesitan.

Según Fedeaagro, en 2011 la cosecha de maíz –materia prima para la harina precocida para las arepas– llegó a 1 millón 370 mil hectáreas. Culturalmente la arepa es uno de los platos típicos de mayor consumo en todo el país. Con lo que cuesta llenar un tanque de cuarenta litros de gasolina, no podemos comprar una arepa, ni siquiera en las Areperas Venezuela.

Si somos productores de maíz, y no siempre se abastece la demanda interna, ¿por qué no exigir que se subsidie ese alimento para todos los venezolanos? ¿Por qué exigir y defender una gasolina subsidiada para unos pocos, mientras no decimos nada sobre el costo de un alimento culturalmente muypreciado? Una argumentación similar podríamos utilizar para el caso del pan,

otro de los productos alimenticios de amplio consumo en la sociedad venezolana.

LA LÓGICA GRIEGA

En una rueda de prensa ofrecida en el marco del evento Rio Oil & Gas 2004 (Brasil, primeros días de octubre de ese año), Alí Rodríguez Araque, entonces presidente de Pdvsa, reconocía que la gasolina en el país casi se regala, cuesta menos de cinco centavos de dólar el litro. Sugiriendo, en ese momento, que la corrección del precio del combustible era analizada por el Ejecutivo y añadiendo luego: “No hay razón para que los venezolanos paguen el precio de referencia internacional de la gasolina, pero en mi opinión deberían pagar un precio que cubra los costos de extracción, los costos de refinación y los de colocación en las estaciones de servicio”.

En una alocución el presidente Hugo Chávez dijo: “El otro tema, y yo sí lo anuncio, es la gasolina. En ocho años no hemos tocado el precio y en verdad ya es una grosería, pues, vender la gasolina como la estamos vendiendo; mejor sería regalarla. Y como he visto unos estudios por ahí, la clase media y la clase alta son los que más se benefician, porque el pobre se monta en su autobús, en su Metro, y entonces, Rafael, vamos a incrementar el precio de la gasolina, ustedes recomiéndenme el modelo y el modo, de manera tal que no afecte para nada al transporte de alimentos, la inflación ni nada de eso, no señor, no tiene por qué incrementar el costo de nada; y va a pagar el que va a llenar el BMW o tiene tremenda camioneta”¹⁴.

El 8 de septiembre de 2011, el para entonces ministro de Energía Eléctrica, Alí Rodríguez Araque, afirmó que la lógica reclama un aumento

del precio de la gasolina y de las tarifas eléctricas. Agregó, además, que ello no había ocurrido porque el presidente de la República, Hugo Chávez, en ese momento no lo había considerado prudente.

Desde al menos el año 2004, el Ejecutivo nacional viene considerando el tema de la eliminación del subsidio a la gasolina. Pero no arriesga la decisión política final necesaria para materializarla. Se han impuesto más, al parecer, el sentido pragmático y excesivamente conservador. Ha privado más el cálculo político inmediato, marcado por los múltiples eventos electorales y no por el sentido de la justicia, la racionalidad económica y la apuesta a lo verdaderamente estratégico para superar de manera estructural la exclusión y la pobreza.

Aun si miramos el tema desde la perspectiva del mantenimiento de la actual hegemonía en el control del Estado y la implementación del proyecto político del Gobierno de profundizar y ampliar la acción del Estado en atención a las mayorías, el aumento de la gasolina representa una mayor garantía de que así pueda darse.

Los cálculos econométricos están hechos, la racionalidad económica señala lo que se podría hacer, la justicia debida a los sectores populares y a los más pobres reclama que se haga.

La eliminación del subsidio a la minoría propietaria de vehículos demanda el ejercicio de un liderazgo que sea capaz de llevar a debate nacional ese gran problema. Los argumentos económicos, sociales y políticos sobran para vencer las resistencias culturales existentes en el tejido social y en especial en los sectores populares mayoritarios.

Tomar tal decisión implica superar el conservadurismo político, apostar por el diálogo, tener claridad en lo estratégico y ser consecuentes con la opción por los sectores populares.

* Miembro del Consejo de Redacción de SIC.

NOTAS

- 1 Provea (2011) *Situación de los derechos humanos en Venezuela*. Informe anual octubre 2010/setiembre 2011. Caracas. Venezuela.
- 2 Fevenpa: En línea: <http://www.favenpa.org/images/stories/parque_automotor/2010.pdf>
- 3 Pdvsa. En línea: <<http://www.pdvsa.com/interface.sp/database/fichero/free/6770/1399.PDF>>
- 4 Ministerio del Poder Popular para la Comunicación y la Información. Aló Presidente, N° 263. Salón Ayacucho, Palacio de Miraflores. Domingo, 21 de enero de 2007. P. 53. En línea: <http://www.alopresidente.gob.ve/materia_alo/25/p--12/tp--31>.



JUAN ANDRÉS SOTO