

## **Subsidios: Un desafío para el próximo gobierno**

*Por Carlos Brown.*

La política de subsidios del gobierno nacional, orientada a los sectores energéticos, de transporte, empresas públicas y cadenas agroalimentarias, sin dudas constituye uno de los principales desafíos que deberá afrontar la próxima administración del Estado en materia de política económica.

En los años inmediatos a la traumática salida del régimen de convertibilidad, en medio de una crisis sin precedentes en el país –el nivel de desempleo superaba el 20%, mientras que el de pobreza excedía el 50%-, esta política fue necesaria para contener las fuertes presiones inflacionarias y evitar un mayor deterioro en el poder adquisitivo de los trabajadores. Más tarde, estos subsidios deberían haber sido reducidos progresivamente, dado el proceso de recuperación de la economía y su vigoroso crecimiento posterior; sin embargo, a partir de 2006, fueron profundizados, comprometiendo una creciente cantidad de recursos del Tesoro nacional a estos fines.

De acuerdo a la dinámica que han mostrado durante los últimos años, y en particular durante los últimos meses, los mismos ascenderán –al cierre del presente ejercicio- a no menos de 60.000 millones de pesos. De este modo, desde el año 2004 –cuando se consolidó el “sistema” vigente- a la fecha, habrán crecido –nominalmente- 35 veces. Esto es particularmente preocupante si se considera que un año de estos subsidios equivalen a siete años y medio de la asignación por hijo y más de novecientas veces el presupuesto para la lucha contra el narcotráfico y la drogadependencia.

Durante 2010 la mayor porción de estos recursos (36%) se destinó al sector energético para el subsidio de tarifas de energía eléctrica y gas residencial de los usuarios del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). La segunda participación, con el 34%, correspondió al conjunto de empresas públicas, incluida Aerolíneas Argentinas –aún en proceso de expropiación-. Los subsidios al transporte ferroviario y automotor de cargas y pasajeros recibieron un 27% del total de los recursos; mientras que el régimen de compensaciones a la industria de productos alimenticios, administrado hasta hace unos meses por la disuelta Oficina Nacional de Control Comercial Agropecuario (ONCCA), se llevó el 7%.

Además, esta ineficiente maraña de subsidios presenta una clara correlación con la dinámica inflacionaria, que la retroalimenta sistemáticamente: ante cada ajuste de precios y salarios, son necesarios mayores esfuerzos para sostener los desequilibrios financiados de esta manera, situación en expectativa agravada para el corriente año electoral.

Los resultados están a la vista:

En transporte, por ejemplo, el servicio metropolitano de pasajeros está totalmente colapsado, con frecuencias insuficientes e irregulares; creciente hacinamiento, inseguridad, falta de higiene; deterioro de las estaciones y del mobiliario urbano; envejecimiento del parque ferroviario; precarización de la regulación y el control; etcétera.

En términos de pasajeros transportados, también representa un rotundo fracaso: según datos oficiales de la CNRT, excluyendo a los subtes, la red ferroviaria metropolitana transporta un 10% menos de pasajeros que a fines de los años 90, aun habiendo crecido la actividad económica a tasas “chinas” durante los últimos años. Es decir, se transporta menos, peor y más caro.

La experiencia de la ONCCA claramente revela también el absoluto declive de esta onerosa política de subsidios: su intervención en los mercados ha sido notablemente perniciosa, beneficiando injustamente a algunos eslabones intermedios de las cadenas agroalimentarias; castigando a la producción; y perjudicando fuertemente a los consumidores, particularmente a aquellos de menores recursos –los productos alimenticios de primera necesidad han triplicado en promedio sus precios durante los últimos cinco años-.

En materia energética el balance es igualmente negativo: esta política ha generado una fenomenal caída de nuestras reservas y ha profundizado la dependencia externa para cubrir nuestro abastecimiento interno. De acuerdo a un reciente estudio elaborado por los ex Secretarios de Energía de la Nación que actuaron entre 1983 y 2003, las importaciones totales de petróleo, gas natural, naftas y gas oil crecieron, entre 2003 y 2010, un 711%.

Por todo ello, más allá de quien gane la próxima contienda electoral, resulta ineludible el debate y la revisión de esta política fiscalmente insostenible. No sería absurdo pensar en una nueva forma de subsidios que, además de apuntar a regular los costos de un pasaje –por ejemplo-, exija como contrapartida inversiones para el mejoramiento de los servicios. Salir de este enredo es técnicamente factible, sólo requiere la decisión política de un gobierno que planifique su gestión estratégicamente y que fije sus prioridades de acuerdo a criterios de desarrollo productivo y no en base a decisiones improvisadas.

Asimismo es primordial comenzar a desenredar paulatinamente la red de subsidios cruzados, transparentando los mecanismos de asignación y focalizando su utilización en aquellas áreas que cumplan una verdadera función social. Debemos optimizar la utilización de los recursos y aumentar la efectividad para incluir a los sectores más postergados de la sociedad.

Dr. Carlos Ramón Brown  
Presidente del Movimiento Productivo Argentino.

30 de Junio de 2010