

Bonificaciones

Este diario informaba en su edición de ayer sobre el pernicioso sistema de las bonificaciones, que vuelve a implantarse entre nosotros, después de una negativa experiencia sufrida hace varias décadas.

Se supone que un país en proceso de desarrollo, empeñado en una seria lucha para derrotar la inflación y llegar al definitivo despegue económico, irá perfeccionando cada vez más sus sistemas, aplicando medidas modernas y efectivas, de acuerdo a la realidad actual.

En forma sorprendente, Chile realiza una regresión hacia sistemas cuya ineficacia está probada con exceso.

Las bonificaciones a los servicios públicos incorporan un principio de solución indirecta y otro de flagrante injusticia. Esto último, porque, por ejemplo, los habitantes de Punta Arenas o de Antofagasta no tendrían por qué financiar la locomoción colectiva particular de Santiago, donde se ha impuesto una tarifa artificial, por debajo de su valor efectivo. En cuanto a la falta de franqueza, común a las soluciones indirectas, es evidente que ella existe en este caso puesto que no se encara de frente el problema de las tarifas aludidas, sino que se mantiene artificialmente una que no corresponde, lo que significa, según cálculos preliminares, un desembolso fiscal de unos tres mil millones de escudos al año, a razón de 250 mensuales. Como el Fisco no podría soportar este enorme recargo, se recurriría a la implantación de nuevos impuestos en el ya archisaturado panorama tributario nacional.

Decíamos ayer en estas mismas columnas que la única fórmula para hacer frente con buen éxito a un problema determinado, es encarando su estricta realidad.

En el caso de las bonificaciones a la locomoción colectiva particular de Santiago, no se encara el verdadero problema, que se refiere a los costos de los empresarios y al monto real que debe cobrarse al usuario, de manera que resulte satisfactorio para todos.

Cualquiera comparación que se haga entre el valor de los pasajes urbanos en distintos países del mundo, llegaremos a la conclusión de que en Chile son los más bajos. Pero esta no sería una razón valedera y específica para condenar el sistema de las bonificaciones. La verdadera razón estriba en una verdad irrefutable: si queremos tener un servicio, un bien, un producto, hay que pagarlo. Es como una verdad de Perogrullo.

La solución final estará en el ferrocarril metropolitano, pero, entretanto, hay toda una gama de soluciones que pueden abordarse para el problema de la locomoción colectiva capitalina. Por ejemplo, pueden fraccionarse los recorridos. O hacerlos más reducidos, con mayor frecuencia de servicio.

En resumen, si el Estado carece de recursos para afrontar el recargo que significa la bonificación, en ningún caso debe hacer gravitar nuevos impuestos sobre los muy agobiados contribuyentes del país, sino que debe permitir el equilibrio armónico entre el precio de costo y el precio de venta del referido servicio de transporte urbano. Esta premisa vale para todos los demás productos, bienes y servicios que el ciudadano adquiere. Los alimentos, el vestuario, la habitación, son otras tantas necesidades que se agregan a la del transporte. Obviamente, el Estado no podría estar pensando en bonificar todas estas necesidades. Y es injusto que se bonifique solamente una necesidad y no todas ellas.

El sistema de bonificaciones debe desterrarse absolutamente de cualquier plan de desarrollo económico que pretenda ser serio y real.