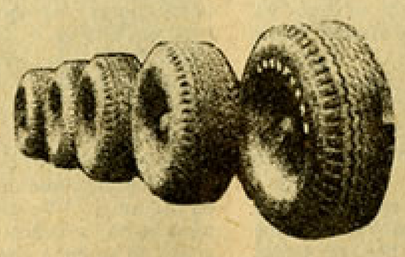

a la rueda, **rueda**

7

Textos:
Margarita Inés Restrepo Santamaría
Ramiro Velásquez Gómez
Luz Mercedes Mejía López

El subsidio: ¿Al cahuetería o justicia?

INVESTIGACION

Natural y Fresquita,

GRAN SEMANA BLANCA

en La Candelaria

Julio 28 - Agosto 3

Una semana deliciosa, de sanas y exquisitas sorpresas, donde usted gozará con el más completo surtido de yogurts, leche fresca, deliciosas mantequillas, quesitos, finos quesos maduros, fundidos, rallados, suaves cremas y ricos helados.

Además, nuestros especiales de promoción.

GRAN SEMANA BLANCA
en La Candelaria de El Poblado, La América y en el Centro Comercial Villanueva.

LA CANDELARIA
Los especialistas en supermercado

En el año de 1973, al establecerse el subsidio en el país, el gobierno nacional canceló a los transportadores propietarios de vehículos la suma de 600 millones de pesos. Para el año de 1980, ésta ascendió a los 8 mil millones. Se estima, con base en datos oficiales, que esta cifra podría sobrepasar los 13 mil millones durante 1983.

Este pago es calificado por algunos como una alcahuetería del gobierno. Quienes piensan así consideran que semejante política va en detrimento del transporte porque no se estimula la actividad de los empresarios de ese gremio —3 viajes... y listo—.

Otros, por el contrario, afirman que es una gran ayuda y conceptúan que en caso de no efectuarse, el usuario tendría que asumir por completo, y muchas veces con dificultad, el costo real del pasaje.

Lo cierto es que se cometen abusos a granel, afirman estudiosos de la problemática del transporte. Hay buses, generalmente los viejos, que hacen tres viajes diarios y esto le reconocen las autoridades. Este número fue el mínimo exigido para el cobro del subsidio. Se fijó con un criterio eminentemente "localista" teniendo en cuenta la realidad de las rutas bogotanas en donde, en una jornada de 8 horas por la longitud de las mismas, era razonablemente mayor para que no se hicieran más de 3 recorridos completos. Se cumple con lo estrictamente necesario y luego los guardan, y al final del mes... se quiere puntualmente el dinero. —De hecho se presentan atrasos hasta de 3 meses en la cancelación del mismo por parte del gobierno—. Esta acusación es rebatida por Cotransa: Si lo anterior fuera cierto, ¿cómo se explicaría el deterioro de los vehículos con sólo tres recorridos? Y ¿cómo podría efectuarse una movilización masiva?

OTRAS EXPLICACIONES

Naturalmente, en lo del deterioro, no es el único factor que incide, el hecho de hacer viajes. Hay que contar con el paso natural de los años —Como se ha afirmado, ya el 40 por ciento del parque automotor de la ciudad tiene más de 15 años— el mantenimiento y el estado de las vías. En cuanto a la movilización masiva... también hay que contar con aquello de que en la ciudad existe un déficit de 144.308 viajes persona-día.

POR QUE SE CREO

Para la mayoría de los transportadores, el pago del subsidio no es más que una contrapartida que el gobierno debe dar a los transportadores y transportados. Todo por el hecho de no establecer desde un comienzo una tarifa real. "No es un regalo para el empresario, simplemente cubre lo que el usuario no paga".

—"Es muy costosa la movilización de pasajeros, y al parecer, nadie se ha percatado de ello. Nosotros nunca hemos podido poner un precio justo.

—La gente cree que el transporte es algo así como una casa de beneficencia. Se nos dijo desde un comienzo que esto era un negocio. Pero, es desigual desde todo punto de vista; se pierde el sentido de la oferta y la demanda". El gobierno controla las importaciones de partes y repuestos, deja en libertad a los concesionarios y no pone freno al precio de los insumos. "Y nosotros debemos someternos a los precios y tarifas".

¿Y COMO APARECIO?

Antes del año de 1970, Colombia era un país, no solo productor, sino exportador de petróleo. Posteriormente, se gestó una crisis energética con una grave incidencia en los distintos países y se recrudeció aún más en el sector del transporte, por ser la gasolina el insumo más importante de éste.

Esta diferencia del precio internacional del combustible con el interno, hizo que para Ecopetrol se fueran acumulando unos costos; y fue por ello que se establecieron dos clases de subsidio en uno: para el transportador y para los usuarios.

Todo esto se gestó, además, porque Colombia nunca pudo tener un precio real del galón de gasolina. Es decir, nunca vendió al particular el galón del verdadero costo. "Esto es una política cerrada; si desde un comienzo se hubiera fijado el precio real, el usuario se habría acostumbrado a él.

A mediados del 72, cuando se empezó a percibir la crisis energética, los sindicatos de conductores y transportadores presionaron por los reajustes. A medida que se hacían esos ajustes graduales, se estaba creando una situación de orden pública peligrosa. Fue entonces cuando el Estado se vio en la necesidad de estudiar una estructura de costos y de determinar el valor que debía pagar cada pasajero por su movilización dentro de la ciudad. Esta en consecuencia, sería una tarifa altísima por cuanto los insumos estaban subiendo vertiginosamente.

Posteriormente, se hizo un estudio para determinar quienes utilizaban realmente el servicio y si estaban, o no, en capacidad de pagar lo que se establecería. La respuesta fue la esperada: "El transporte lo utilizaban las clases populares, las marginadas y el sector estudiantil".

Una vez determinado esto, el gobierno se dio cuenta que tendría que trasladar el subsidio a los usuarios, cumpliendo simplemente con una política social en beneficio del transportado a nivel del servicio urbano.

EL DESMONTE: SI O NO

"Si me preguntaran si estoy o no de acuerdo con el subsidio y el desmonte, tendría varias cosas para decir", expresó Rubiel Valencia Cossio, ex-director de Intra. "Desde el punto de vista social, es algo justo, porque en caso de no hacerse el pago del subsidio, el usuario sería el único perjudicado; pero desde otro ángulo, es algo antieconómico y antitécnico, porque, frena una actividad que debe regirse exclusivamente por la oferta y la demanda".

Se ha hablado insistentemente de la nacionalización del transporte como una posible solución al desmonte del subsidio. Se considera, además, como una posible alternativa viable: la reposición del parque automotor.

La primera opción, para el consenso general, "es un desastre". Esto, además de acarrear con todos los inconvenientes que se presentan actualmente, implicaría la adquisición de todo el parque automotor. ¿Cuándo terminaría el gobierno de hacer esa inversión?

De otra parte, y lo confirman muchos, "el Estado es un mal administrador". Un caso concreto se presentó en Medellín cuando hace 15 años se puso en marcha una empresa municipal de transporte. Este experimento duró poco tiempo y los resultados fueron funestos hasta el punto de tener que liquidarla. ¿Y qué pasaría con la segunda consideración? ¿con la reposición de vehículos? El gobierno, afirman los transportadores, debería propender por un fondo de reposición obligatoria del parque automotor. Pues si no se prestara esta ayuda para los pequeños transportadores, sería imposible el cambio de sus buses ya que un vehículo viejo apenas se venderá por 200 mil pesos y uno nuevo sobrepasa en precio los 3 y 4 millones. "500 buses nuevos hacen la labor de mil viejos y más". Se entiende la reposición unida al desmonte del subsidio, en cuanto a la idea de que todo bus nuevo no gastaría lo mismo.

El TSS o Transporte Sin Subsidio, ha sido concebido como un medio "ideal" para abolir la medida tomada en 1973. El TSS rige desde 1981 y a él tienen que acogerse todos los buses que desde entonces ingresen al servicio urbano de transporte de pasajeros.

Con la reposición de vehículos se pretende una doble tarea además de ofrecer un bus moderno, se está librando al Estado del pago del subsidio. Esos dineros se economizan gradualmente y podrían pasar a un fondo de reposición obligatoria. En tres años habría casi cinco mil millones de pesos.

Eso supondría que a partir de cinco años desde la fecha, ningún bus permanecería más de 8 años en servicio.

El plan suena muy bonito, pero hasta el momento no ha tenido mayor acogida porque no ofrece las condiciones necesarias para que se haga realidad.

HASTA CUANDO

El hecho es que el pago del subsidio, se seguirá llevando a la práctica durante mucho tiempo, por lo menos mientras el TSS no entre a operar de lleno, o se contemplen otras políticas.

Para ello se requiere una verdadera acción conjunta que agrupe tanto a gobierno como a transportadores, con el usuario de telón de fondo. Esto con el fin de lograr en un futuro, un servicio que satisfaga a una ciudadanía ávida de desplazamiento efectivo y cómodo.

Dorian Day® presenta...

su triángulo de belleza para mantener su piel, fresca, lozana y sin arrugas

1. CREMA LIMPIADORA: Para que su piel quede libre de impurezas
2. CREMA NUTRITIVA: Elaborada a base de PLACENTA, líquido AMNIOTICO, COLAGENO y enriquecida con VITAMINA E. Para obtener una piel suave, fresca, que previene la aparición de arrugas, ya que sus propiedades aumentan la captación de oxígeno, restaura el tono y elasticidad de la piel, favorece la reproducción y el desarrollo celular.
3. CREMA HUMECTANTE NACARADA: La protege del resecamiento de su piel. Contiene filtro solar, para que su piel obtenga una total protección.

Este es el triángulo de belleza DORIAN DAY, para una piel fresca, lozana y sin arrugas.

Medellín: "Botica los Isaza", "Colombiana de Drogas", Droguerías: Las Mercedes, Céspedes, El Hogar, Medellín, Rosales. San Roque, Santa Fé, Sucre, Tarapacá, Ya, Andina, Nueva Popular, Super Drogas; Pedidos al por mayor. Tels. 240-2307 - 250-6428 A. A.39695 Bogotá.