

EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE COLECTIVO SIGUE SIN RESOLVERSE

DE LA REGULACION DE GANANCIAS A LA REBAJA SOBRE PRECIOS

El Ministerio de Economía, emitió un acuerdo (N°553 del 9 de septiembre del presente año), por medio del cual trata de "regular la comercialización de los repuestos y accesorios para autobuses de transporte público de pasajeros, vehículos de carga de seis toneladas en adelante y vehículos en forma general".

De acuerdo a las declaraciones oficiales al respecto, esta medida se adopta a fin de reducir y ajustar a márgenes de ganancia razonable los resultados financieros de las empresas comerciales dedicadas a esta actividad; además se busca reducir costos al transporte sobre todo al del servicio colectivo.

Esta medida presentó una fuerte polémica en vista de que en su diseño original fijaba directamente márgenes de ganancia a partir de los costos reflejados en las liquidaciones aduaneras (liquidación de pólizas de importación), habiendo establecido márgenes que oscilaban entre 20 y 25 %; esto fue rechazado duramente por los empresarios quienes aludían a que esos niveles de ganancia no habían sido fijados tomando en cuenta una base técnica y que representaba un porcentaje que no les permitía obtener ninguna ganancia; ante la fuerte presión de que cerrarían, conjuntamente, sus establecimientos comerciales, como efectivamente lo hicieron, el Ministerio después de 15 días de negociaciones con los comerciantes, modificó drásticamente la medida y la definió así:

Descuentos del 30% de todos los repuestos para autobuses del transporte público;

20% vehículos de carga de 6 toneladas y sobre un listado restringido de repuestos

10% para lista restringida de repuestos, de vehículos en general.

"Los descuentos fijados se aplicarán sobre los precios existentes al 16 de agosto del presente año" y quedan sujetos a revisión por parte del Ministerio de Economía.

Lo anterior es una reseña rápida de lo sucedido, a partir de lo cual surgen varias interrogantes que conducen al análisis un poco más detallados sobre esta situación:

Para el caso, ¿Qué impacto causa en ambas vías los márgenes impuestos?, es decir, ¿esos descuentos realmente limitan las ganancias y reducen los costos de los usuarios?; pareciera ser (en base a entrevistas personales con Técnicos del Ministerio de Economía) que no existe la suficiente evidencia empírica que dé base para determinar esos niveles; además, que es de sobra conocido las manipulaciones que a través de revaluaciones de inventario efectúan los comerciantes, y que por otra parte, algunos (usuarios) han revelado enfáticamente (atrevido a mencionar) niveles de ganancias de 500% ó más. De ser cierto esto último los márgenes de descuento no tienen ninguna incidencia sobre los precios, ya que el mismo acuerdo permite que en las revisiones que realizará el MEC (Ministerio de Economía) se tomarán en cuenta los precios existentes al 16 de agosto y posteriormente la variación de los precios internacionales, del tipo de cambio y de los costos de internación, esto por supuesto permite una permanente actualización (lease inflación) de costos.

A 1984 existía un parque de vehículos de 151.664 (matriculados) de los cuales 122.306 correspondían a vehículos particulares (el 80.6%), en estos están comprendidos la mayor parte de vehículos a los cuales solo les descuentan un 10%, lo que indica que el margen que será aplicado básicamente es el del 10%.

El margen de 30% solo se aplicará a los buses y vehículos que transportan productos derivados del petróleo (esto es un concepto muy vago pero así apareció consignado en el acuerdo). Los buses representan únicamente el 3.6% del parque de vehículos.

Vehículos Automotores de Carretera Matriculados 1985.

Comercial	-----	10.928
Alquiler	-----	2.705
Bus	-----	5.452
Nacional	-----	5.080
Particular	-----	123.807
Otros	-----	3.692
		<u>151.664</u>

FUENTE: Indicadores Económicos y Sociales Julio de 1982/1983.

Como en definitiva lo que se busca es una medida de control de precios, esta se ve limitada en su aplicación, dada la misma conformidad del acuerdo el cual tiene carácter restringido.

Los repuestos que se han señalado en el acuerdo que gozarán de descuento, se supone que han sido considerados atendiendo la demanda de los mismos, por otra parte como es una lista restringida la medida se vuelve parcial sin señalar que sucede con el precio de los otros repuestos.

Por otra parte, al tratar de encontrar una explicación del porqué en la urgencia de aplicar una medida con respecto al control de precios a los repuestos pareciera ser que se buscaba una respuesta inmediata al problema del transporte

colectivo de pasajeros quienes insisten en que su actividad es deficitaria, debido principalmente al incremento en los costos, entre ellos los de los repuestos; es por eso que la medida inicial (margenes de ganancia) tuvieron mucho sentido político; existe un estudio técnico de fondo que respalda esa decisión y aun así fue eliminada, dado el peso que tiene el sector privado en el área económica; la salida a este problema ha sido este acuerdo modificado que se comenta, pero que comparado con la medida inicial, su efectividad parece ser sumamente limitada y todavía carente de un profundo respaldo técnico; más precisamente impresa de un acentuado sentido político orientado a favorecer al sector oligopólico empresarial en el área de la distribución de repuestos.

LA POLITICA ECONOMICA DE DUARTE FAVORECE AL GRAN CAPITAL

El gobierno democristiano ha demostrado una vez mas, que su política económica se orienta, decididamente, hacia la satisfacción de los intereses de la clase dominante; en éste caso, después de intentar regular las ganancias de los distribuidores de repuestos para vehículos automotores, mediante un decreto emitido el 16 de Agosto; ha dado la media vuelta y retrocedido, en menos de un mes a una política de rebaja de precios, que no solo, no beneficia a las cooperativas del transporte colectivo; sino que, contribuye al deterioro de su ya aguda crisis financiera. Es decir que, muy a pesar de sus declaraciones populistas, el regimen de Duarte se muestra impotente, ante la presión del gran Capital; ya antes ha quedado mostrada ésta impotencia; por ejemplo, en el caso de la apertura de líneas de refinanciamiento, la concesión de divisas, la revaluación de los productos de exportación, etc... todas asignadas a la gran empresa.

Impotencia o Prepotencia

La política antipopular de Duarte puede caracterizarse además por sus decretos orientados a negar la satisfac---