



Tenencia: repensar los subsidios

El gobierno de la Ciudad de México anunció que a partir del año entrante prácticamente se triplicará el monto máximo del valor de los vehículos que estarán exentos del pago de tenencia, al pasar de 250 mil a 638 mil pesos. De acuerdo con el secretario de Administración y Finanzas capitalino, Juan Pablo de Botton Falcón, con esta medida se prevé duplicar el número de vehículos registrados en la Ciudad de México, de 150 mil a poco más de 300 mil unidades, “lo que no sólo va a permitir mejorar las finanzas públicas, sino también tener un mejor control y registro vehicular y, con ello, mayor seguridad”. Es decir, se trata de atraer a los propietarios que en la actualidad viajan a los estados de México y Morelos a emplacar sus autos a fin de eludir el cobro del impuesto.

La lógica descrita es denominada por economistas críticos “carrera a la baja fiscal”, pues supone una competencia entre países y regiones para captar contribuyentes ofreciendo tasas cada vez menores. Los sacerdotes del dogma neoliberal aseguran que el autosabotaje fiscal de los Estados es positivo porque aumenta la “competitividad” y el “clima favorable a los negocios”, conceptos que casi siempre disfrazan la instauración de la ley de la selva por parte de los dueños de grandes capitales a expensas del bien común. La tozuda realidad ha mostrado en todo el planeta que esas carreras hacia el fondo tienen como resultado inevitable finanzas públicas precarizadas, endeudamiento desbocado,

infraestructura deteriorada, incrementos exponenciales de la desigualdad y privatización de derechos como la educación, la salud, la vivienda, el espaciamiento y la cultura.

En este sentido, es preciso señalar que las entidades federativas que menos recaudan son también las más pobres, mientras las que más impuestos recogen como porcentaje de su producto interno bruto (la Ciudad de México y Nuevo León) encabezan también la clasificación del Índice de Desarrollo Humano (IDH). Asimismo, de las 17 donde no se cobra tenencia, seis se ubican entre las de menor IDH. Lo que es cierto dentro de México aplica también a nivel internacional: nuestro país está a la cola en recaudación e IDH entre los miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), mientras los que cuentan con sistemas de tributación más robustos gozan de los niveles más altos de bienestar.

Medio siglo de neoliberalismo ha demonizado los impuestos y ha hecho que la mayor parte de los ciudadanos desconozca que una política fiscal bien diseñada y administrada constituye la herramienta más poderosa de reducción de la pobreza y las desigualdades, como se demostró en los “treinta años gloriosos” que sucedieron a la Segunda Guerra Mundial. En ese periodo, los Estados impusieron regulaciones al capital, gravaron fuertemente los ingresos más altos y usaron los recursos obtenidos para impulsar un crecimiento económico aunado a un ensanchamiento inédito de las clases medias. En vez de echar

mano de medidas populares pero nocivas a largo plazo, los dirigentes progresistas deben comunicar todos estos hechos a la población, comenzando por la verdad objetiva de que la inmensa mayoría de las personas, sean trabajadores o pequeños y medianos empresarios, percibe más beneficios de los impuestos que lo que cubre como carga fiscal.

En el caso particular de la tenencia, subsidiar vehículos costosos supone una fiscalidad regresiva (cobrar menos a quienes más tienen) y contradice el Plan General de Desarrollo de la propia administración capitalina, en el cual se plantea la reducción paulatina del parque vehicular privado mediante “infraestructura inteligente que articule con eficiencia los diferentes modos de transporte público, privado, de carga y de servicios, priorizando el transporte público de bajas emisiones”.

La propuesta del diputado Alfonso Ramírez Cuéllar, quien el mes pasado llamó a federalizar la tenencia a fin de evitar la competencia a la baja entre entidades, parece una solución sensata en términos presupuestarios y de desarrollo urbano. El cobro universal no tiene por qué hacerse en perjuicio de las familias: es posible establecer topes a los subsidios en beneficio de las clases medias bajas y de los sectores productivos, con exenciones, por ejemplo, a los 10 vehículos más baratos del mercado y a los estrictamente utilitarios, como los de carga, transporte de pasajeros y pickups con exclusión de las de doble cabina, así como a híbridos y eléctricos de entrada de gama.