

■ Economics U\$A - Programa #13

Bienes Públicos y Responsabilidad: ¿Hasta Dónde Debemos Llegar?

■ Resumen del Episodio

Este episodio explora el papel del gobierno en la provisión de bienes y servicios que el mercado libre no puede proporcionar eficientemente. A través de tres casos históricos —la Autoridad del Valle de Tennessee (TVA), el sistema de salud Medicare/Medicaid, y la seguridad aeroportuaria después del 11 de septiembre— el programa examina cuándo y por qué el gobierno debe intervenir en la economía. Los estudiantes aprenderán sobre los bienes públicos, el problema del "free rider" (beneficiario gratuito), y los debates sobre el tamaño y alcance apropiados del gobierno.

■ Objetivos de Aprendizaje

Al final de este episodio, podrás:

- ****Explicar**** qué son los bienes públicos y por qué el mercado libre no puede proveerlos eficientemente
- ****Identificar**** las características de los bienes públicos (no excluibles y no rivales) con ejemplos concretos
- ****Analizar**** los argumentos a favor y en contra de la intervención gubernamental en áreas como infraestructura, salud y seguridad

■ Vocabulario Clave

Término Español | English Term | Definición | Ejemplo en Contexto

****Bienes públicos**** | Public goods | Bienes o servicios que benefician a todos y que no se pueden negar a quienes no pagan por ellos | El control de inundaciones protege a toda la región, no solo a quienes pagaron por las represas

****No excluible**** | Non-excludable | Característica de un bien cuando es imposible excluir a las personas que no pagan | No puedes evitar que tu vecino se beneficie del control de inundaciones

****No rival**** | Non-rival | Cuando el uso de un bien por una persona no reduce su disponibilidad para otros | La defensa nacional protege a todos sin importar cuántas personas vivan en el país

****Beneficiario gratuito**** | Free rider | Persona que se beneficia de un bien o servicio sin pagar por él | Pasajeros que querían seguridad aeroportuaria pero no querían pagar costos adicionales

****Falla del mercado**** | Market failure | Situación donde el mercado libre no asigna recursos eficientemente | Las aerolíneas privadas no proporcionaron suficiente seguridad antes del 11 de septiembre

****Redistribución del ingreso**** | Income redistribution | Transferencia de recursos de grupos con mayores ingresos a grupos con menores ingresos | Los impuestos financian Medicaid para personas de bajos ingresos

****Intervención gubernamental**** | Government intervention | Acción del gobierno para regular o proveer bienes y servicios en la economía | La creación de la TVA para controlar inundaciones y generar electricidad

■ Cognados Útiles

Estos términos son similares en español e inglés:

- ****Public** → Público/a**: public goods = bienes públicos
- ****Economy** → Economía**: market economy = economía de mercado
- ****Federal** → Federal**: federal government = gobierno federal
- ****Navigation** → Navegación**: navigation improvements = mejoras de navegación
- ****Protection** → Protección**: flood protection = protección contra inundaciones
- ****Security** → Seguridad**: airport security = seguridad aeroportuaria
- ****Insurance** → Seguro/Seguranza**: medical insurance = seguro médico
- ****Distribution** → Distribución**: income distribution = distribución del ingreso

■ Conceptos Fundamentales

1. Bienes Públicos (Public Goods)

¿Qué es?

Un bien público es un producto o servicio que beneficia a toda la sociedad y tiene dos características especiales: (1) no puedes excluir a las personas que no pagan por él (no excluible), y (2) el uso por una persona no reduce la cantidad disponible para otros (no rival).

¿Por qué importa?

Los bienes públicos representan una falla del mercado libre. Las empresas privadas no tienen incentivo para proveerlos porque no pueden cobrarle a todos los que se benefician. Sin intervención gubernamental, estos bienes importantes simplemente no existirían o existirían en cantidades insuficientes.

Ejemplo cotidiano:

Imagina que tu vecindario necesita alumbrado público en las calles. Una vez instaladas las luces, todos se benefician—incluso las personas que no contribuyeron dinero. Como resultado, muchas personas esperarán que otros paguen (el problema del "free rider"), y si depende solo del sector privado, probablemente nunca se instalarán las luces.

2. El Problema del Free Rider (Beneficiario Gratuito)

¿Qué es?

El problema del free rider ocurre cuando las personas pueden disfrutar de los beneficios de un bien o servicio sin pagar por él. Esto crea un desincentivo para que las personas contribuyan voluntariamente, ya que pueden obtener el beneficio de todas formas.

¿Por qué importa?

Este problema explica por qué el mercado libre no puede proporcionar eficientemente bienes públicos. Si todos esperan que otros paguen, nadie pagará, y el bien nunca se producirá—aunque todos se beneficiarían si existiera.

Ejemplo cotidiano:

Piensa en la seguridad del vecindario. Si algunos vecinos contratan guardias de seguridad privados, todos en el área se benefician de un vecindario más seguro—incluso quienes no pagaron nada. Por eso, muchas personas preferirían no pagar y simplemente beneficiarse del gasto de otros.

3. Intervención Gubernamental vs. Mercado Libre

¿Qué es?

Este es el debate sobre cuándo el gobierno debe involucrarse en la economía versus cuándo debemos dejar que el mercado libre funcione sin interferencia. Los economistas generalmente están de acuerdo en que el gobierno debe proveer bienes públicos, pero hay desacuerdo sobre otros tipos de intervención.

¿Por qué importa?

Este debate afecta casi todos los aspectos de nuestras vidas: educación, salud, seguridad, infraestructura, y más. La respuesta determina cuántos impuestos pagamos, qué servicios recibimos, y cómo funciona nuestra economía.

Ejemplo cotidiano:

Considera la atención médica. Algunos argumentan que el gobierno debe garantizar atención médica básica para todos (como Medicare/Medicaid), mientras otros creen que el mercado privado de seguros es suficiente. Tu opinión afecta tus impuestos y tu acceso a servicios médicos.

■ Conexión con Tu Vida

Escenario 1: Tu día típico y los bienes públicos

Antes de llegar a la escuela hoy, probablemente usaste docenas de bienes públicos sin pensar en ello. ¿Tomaste agua del grifo? Un sistema público de agua. ¿Caminaste por una acera? Infraestructura pública. ¿Te sentiste seguro en tu vecindario? Policía pública. ¿Respiraste aire relativamente limpio? Regulaciones ambientales del gobierno. Estos servicios son tan comunes que apenas los notamos, pero sin intervención gubernamental, muchos no existirían o solo estarían disponibles para los ricos.

Escenario 2: El debate sobre Medicare en tu futuro

Cuando seas adulto mayor (65+ años), ¿quién pagará tus gastos médicos? Actualmente, Medicare (un programa gubernamental) cubre a los ancianos, pero el programa enfrenta desafíos financieros. Las decisiones que los votantes tomen hoy sobre Medicare afectarán directamente tu vida en 50 años. ¿Deberías pagar más impuestos ahora para garantizar beneficios después? ¿O prefieres menores impuestos y más responsabilidad individual? No hay respuesta correcta única, pero es un debate que te afectará personalmente.

■ Preguntas para Reflexionar

Antes de Ver/Leer:

1. Piensa en los servicios que usas diariamente. ¿Cuáles son proporcionados por el gobierno (como escuelas públicas, carreteras, policía) y cuáles por empresas privadas (como restaurantes, tiendas, aplicaciones de teléfono)? ¿Por qué crees que algunos servicios son públicos y otros privados?
2. Imagina que tu comunidad necesita un nuevo parque. Si dependiera completamente de donaciones voluntarias de los vecinos, ¿crees que se construiría el parque? ¿Por qué sí o por qué no? ¿Qué problemas podrían surgir?

Después de Ver/Leer:

1. Aplica el concepto de "bienes públicos" a un problema actual. Considerando las dos características de bienes públicos (no excluible y no rival), ¿es la educación universitaria un bien público? ¿Qué tal el internet de alta velocidad? Explica tu razonamiento usando vocabulario del episodio.
2. Evalúa los tres casos del episodio (TVA, Medicare/Medicaid, y seguridad aeroportuaria). ¿En cuál caso piensas que la intervención gubernamental fue más justificada? ¿En cuál fue menos justificada? Considera tanto los argumentos económicos como tus propios valores sobre el rol del gobierno.

Economics U\$A

Edición del Siglo XXI

Programa #13

Bienes Públicos y Responsabilidad:

¿Hasta Dónde Debemos Llegar?

Transcripción

© 2012 Educational Film Center & Annenberg Foundation

Economics U\$A: Edición del Siglo XXI

Programa #13

Bienes Públicos y Responsabilidad

¿Hasta Dónde Debemos Llegar?

Annenberg Learner (Logo y Música)

Narrador: La Financiación para Este Programa Es Proporcionada por Annenberg

Learner

DAVID SCHOUMACHER: Era 1927. Una vez más, el caos reinaba a lo largo de los Valles del Mississippi y Tennessee. En medio de la Gran Depresión, el Congreso creó la TVA... un proyecto federal para controlar los estragos del gran Río Tennessee. ¿Por qué alguien se opondría? Los avances médicos han agregado años a las vidas de los estadounidenses... pero no todos pueden costear el alto costo de la atención médica actual. Entonces, ¿por qué no debería el gobierno garantizar un nivel mínimo de atención médica? Y después del ataque del 11 de septiembre, ¿estuvo justificada la toma de control de la seguridad aeroportuaria por parte del gobierno federal?

DAVID SCHOUMACHER: No todos estamos de acuerdo sobre el papel apropiado y el tamaño deseable del gobierno. Algunos sienten que el gobierno se ha salido de control, mientras que otros sienten que no estamos haciendo lo suficiente en los lugares correctos. Bienes Públicos y Responsabilidad: ¿Hasta Dónde Debemos Llegar? Examinaremos esa pregunta con la ayuda de los analistas económicos Nariman Behraves y Richard Gill en esta edición del siglo XXI de Economics U\$A. Soy David Schoumacher.

(Música Suena - Títulos de Apertura de la Serie)

Parte I

DAVID SCHOUmacher: Todos podemos disfrutar de los beneficios de los servicios públicos como museos, escuelas y carreteras, pero de alguna manera tienen que ser pagados. Y lo son... la mayoría de las veces en forma de impuestos. Una de las preguntas centrales sobre estos servicios es por qué el gobierno debe proporcionarlos. ¿Por qué no podemos depender del mercado libre en su lugar? Es una pregunta controversial, como vemos en el caso de las empresas de servicios públicos privadas versus la TVA.

La gran inundación del Mississippi de 1927 dejó 800,000 personas sin hogar cuando las aguas crecientes desbordaron los diques a lo largo del Río Tennessee y hacia el Mississippi. Miles de acres de tierra agrícola fueron dañados, convirtiendo el norte de Louisiana en un mar interior. El Secretario de Comercio, Herbert Hoover, llamó a la inundación la mayor calamidad en tiempos de paz en la historia del país. El desastre era predecible. El Mississippi había inundado antes. Las autoridades locales intentaron proporcionar control de inundaciones, pero sus esfuerzos fueron desiguales y el sistema de diques es solo tan fuerte como su eslabón más débil. Una solución técnica, la construcción de represas, podría haber prevenido la inundación. En ausencia de iniciativas del sector privado, algunos legisladores sintieron que los fondos federales debían ser usados. Pero enfrentaron una fuerte oposición en el Capitolio. Las represas no solo controlan inundaciones, sino que también pueden usarse para generar grandes cantidades de energía hidroeléctrica... y eso presentaba una amenaza de competencia para las empresas de servicios públicos privadas.

© 2012 Educational Film Center & Annenberg Foundation

ALVIN VOGTLE: "Para justificar el gasto pesado de dinero requerido para construir todas estas represas, tenía que haber algo más como la venta de electricidad... y eso sería producido por estas unidades hidroeléctricas que iban a ser instaladas en las represas. Y fue esa característica la que captó la atención de las personas que se oponían a la TVA porque pensaban que esa era una función en la que el gobierno no debería involucrarse."

DAVID SCHOUmacher: Las empresas de servicios públicos privadas tuvieron éxito en su oposición hasta 1933 cuando una nueva administración, con una visión activista del papel del gobierno, llegó al poder. Franklin Delano Roosevelt creó la Autoridad del Valle de Tennessee... la TVA. William Jennings Randolph fue miembro del Congreso durante la Administración Roosevelt.

WILLIAM JENNINGS RANDOLPH: "La Autoridad del Valle de Tennessee fue un producto del llamado 'Nuevo Trato' (New Deal). Era un programa a largo plazo... No era repartir algo de dinero aquí y allá... Era la planificación de un área en los Estados Unidos de América donde habría desarrollo. Por supuesto... energía hidroeléctrica... eso era parte de ello."

DAVID SCHOUmacher: El plan para proporcionar desarrollo económico a la región de los Apalaches comenzó con la construcción de la Represa Norris en el Río Clinch. El plan de la TVA era ambicioso. Las economías regionales podían mejorarse si las aguas se hacían navegables y los bienes podían fluir hasta el Golfo de México. La TVA construyó viviendas, comenzó un proyecto de control de la malaria, trabajó en el desarrollo agrícola y proporcionó energía eléctrica a esta región deprimida. Algunos pensaron que el gobierno ahora estaba yendo demasiado lejos. Junto con las empresas de servicios públicos, otros que temían pérdidas económicas se unieron a la oposición. Los mineros del carbón temían que la generación de energía hidroeléctrica de la TVA reduciría la demanda de carbón.

WILLIAM JENNINGS RANDOLPH: "Recuerdo cuando los operadores de minas de carbón y los mineros de carbón de Virginia Occidental vinieron a Washington, D.C. Y estaban muy enojados conmigo porque yo era un partidario abierto de la legislación para crear la Autoridad del Valle de Tennessee. Y dijeron: 'Esto nos robará cientos y miles de empleos si esto se hace en un área amplia, convirtiendo estos ríos en lagos y áreas productivas para los sistemas de energía. Eso no se detendrá en la Autoridad del Valle de Tennessee', dijeron, 'sino que se extenderá a otras regiones de los Estados Unidos'. Así que lo vieron como algo que debían oponerse... Y lo hicieron, vigorosamente."

DAVID SCHOUmacher: La TVA argumentó que el control de inundaciones era su objetivo principal... y los ingresos de las ventas de energía solo ayudaban a financiar las represas. La oposición argumentó que el gobierno no tenía derecho a estar en el negocio de la energía. En 5 años, unas 57 demandas fueron presentadas contra la TVA. Finalmente, en 1937, los asuntos legales se resolvieron. La Corte de Distrito de los EE.UU. apoyó a la TVA, dictaminando que los proyectos eran principalmente para las mejoras de navegación y control de inundaciones. El caso legal terminó, pero los problemas políticos persistieron. Por un lado, la TVA había aprovechado las grandes aguas de inundación del valle, impulsando otra actividad económica en esta región que alguna vez estuvo profundamente deprimida. Por

otro lado, las compañías de servicios públicos continuaron afirmando que la TVA era un elemento del "socialismo progresivo". Le preguntamos al analista económico Richard Gill: ¿Cómo determinan los economistas el alcance de la participación gubernamental en una sociedad de mercado libre?

(Aparece el LOGO de ECONOMICS U\$A en pantalla)

(Música Suenan - Comentario y Análisis I)

RICHARD GILL: Desde la época de Adam Smith en el siglo XVIII, incluso los economistas dedicados al principio de una economía de mercado privada han reconocido que hay ciertas áreas que virtualmente requieren intervención gubernamental. Dicho crudamente, si el Tío Sam no lo hace, nadie más lo hará. El proyecto de la TVA de la década de 1930 tenía muchos aspectos diferentes pero, en un aspecto, claramente cumplió con esta prueba. Proporcionó lo que los economistas llaman un bien público... Un bien que tiene que ser proporcionado colectivamente o no proporcionarse en absoluto. Estoy hablando aquí del control de inundaciones y las mejoras de navegación hechas posibles por las represas de la TVA. Estas mejoras estaban en los intereses de la sociedad, pero no habrían estado en los intereses de individuos o negocios privados. ¿Por qué? Bueno, por una cosa, el beneficio del control de inundaciones y navegación se extendió por toda la región y no se limitó a unos pocos clientes que pagan. El control de inundaciones me protege a mí y a mi vecino y a miles de otros en la región y, de hecho, miles más que pueden mudarse después de que se construyan las represas. Este es un beneficio general indivisible y, ya sea disfrutado por mil o un millón de personas, el costo de proporcionarlo no cambia. Y el problema real con un bien público como este es que es imposible, o ciertamente extremadamente difícil, cobrar a cualquier consumidor privado por el beneficio que está recibiendo. Mi vecino decide pagar por el control de inundaciones, pero yo no. Básicamente no hay manera en que pueda ser excluido del beneficio de su control de inundaciones. Así como no hay manera en que pueda ser excluido de los beneficios de, digamos, un programa nacional de vacunas contra la polio, o... el caso más obvio de un bien público... la defensa nacional. Las invasiones de aguas de inundación, enfermedades contagiosas o ejércitos extranjeros solo pueden ser manejadas de una manera: colectivamente. Los bienes públicos proporcionan una razón clara para la intervención gubernamental en la economía... ¡un punto en el que virtualmente todos los economistas pueden estar de acuerdo!

© 2012 Educational Film Center & Annenberg Foundation

Parte II

DAVID SCHOUMACHER: Nuestro país ha aceptado la necesidad de que el gobierno proporcione bienes públicos como represas o semáforos, policía local y defensa nacional, pero eso de ninguna manera cubre todas las preguntas sobre la participación gubernamental en nuestras vidas. ¿Cuáles son, por ejemplo, las responsabilidades del gobierno hacia las personas que no pueden costear necesidades como vivienda decente o comida... o el tema de esta investigación, la atención médica?

Los costos de atención médica han aumentado astronómicamente en las últimas décadas. La mayoría de nosotros lidiamos con el alto costo de la atención médica a través de seguros... una forma de compartir el riesgo de altas facturas médicas. Pero no todos tienen seguro médico. Aquellos sin él enfrentan ser rechazados de salas de emergencia o ser trasladados a hospitales públicos a muchas millas de distancia. No es ningún secreto que las personas de bajos ingresos carecen de servicios médicos adecuados y tienen una esperanza de vida más corta como resultado. La atención médica solía estar al alcance de uno. Pero, en la década de 1940, los costos de atención médica se volvieron más caros a medida que la tecnología médica avanzó y se volvió más especializada. En el proceso, el costo de la atención médica fue más allá de los medios de la mayoría de las familias. El mercado ofreció una solución... cobertura de seguro privada bajo los Programas Blue Cross/Blue Shield. Al final de la Segunda Guerra Mundial, solo la mitad de la población estaba protegida por alguna forma de seguro hospitalario. Pero muchos, particularmente los ancianos, los pobres y aquellos sin empleos, no tenían cobertura en absoluto.

En 1946, el Presidente Harry S. Truman pidió un seguro nacional de salud para cubrir a todos los estadounidenses. Pero su programa no logró pasar por el Congreso. Su aprobación fue bloqueada por la Asociación Médica Americana. El Presidente de la AMA, Dr. James Sammons...

JAMES H. SAMMONS: "Creo que la oposición de la AMA fue en gran parte responsable de ayudar a derrotar el plan de Truman y algunos otros planes que han surgido. Si los médicos de este país hubieran estado de acuerdo con esos planes, creo que ahora estarían en vigor. En cualquier programa nacional de seguro de salud que se proponga, la AMA va a tener las mismas objeciones que hemos tenido todo el tiempo. Interfiere en la relación médico/paciente... No garantiza la calidad de la atención... Es una forma de racionamiento... Sería increíblemente costoso si se intentara a nivel nacional... y no hay necesidad de ello en este país."

© 2012 Educational Film Center & Annenberg Foundation

HENRY AARON: "Bueno, esa pregunta es una que ha sido debatida larga y arduamente y realmente creo que la evidencia y los argumentos a favor del papel del gobierno son abrumadores. Van desde el hecho de que por una variedad de razones hemos decidido, en todas las sociedades desarrolladas, que en el momento en que las personas se enferman no vamos a requerirles que paguen el costo completo de los servicios que reciben en ese mismo momento."

DAVID SCHOUMACHER: A medida que los costos de la atención médica crecieron, más y más personas favorecieron algún tipo de acción gubernamental. Wilbur Cohen, ex Subsecretario HEW...

WILBUR COHEN: "En 1950, cuando yo era el Director de Investigación y Estadísticas para el Seguro Social, el Administrador de Seguridad Federal me preguntó si tenía una idea de cómo salir de la inactividad en la que estábamos, y dije: 'Sí, tenía una idea... En lugar de cubrir a todos, ¿por qué no cubrir solo a los ancianos que estaban recibiendo Seguro Social?' Él pensó que era una buena idea y me pidió que redactara el Proyecto de Ley, así que, en 1950-51, redacté ese tipo de Proyecto de Ley para él y fue introducido en el Congreso en 1951, 1953, 1955, 1957, 1959, 1960... Pero en 1959 persuadí al Senador John F. Kennedy para que apoyara la idea y eso es lo que cambió toda la situación. Kennedy y Johnson, en la campaña de 1960, salieron a favor de Medicare... Kennedy me nombró el Subsecretario Asistente de HEW para conseguir que el Proyecto de Ley pasara por el Congreso... Pasé 5 años haciendo eso."

DAVID SCHOUMACHER: Finalmente, en 1965, durante la era de la Gran Sociedad, Medicare, un programa de seguro para aquellos de 65 años o más, y Medicaid, un programa de salud federal-estatal conjunto para los pobres, fueron aprobados. El Presidente Lyndon Johnson voló a Independence, Missouri, y, en presencia de Harry S. Truman, firmó el Proyecto de Ley convirtiéndolo en ley. Muchos fueron ayudados por estos programas. Medicaid cubrió los costos de atención médica de millones de personas de bajos ingresos. Le preguntamos a Henry Aaron si eso cumplió con nuestras responsabilidades hacia aquellos que no podían costear la atención médica.

HENRY AARON: "Esto no sería un problema si todos los estados proporcionaran beneficios tan generosos como aquellos en, digamos, el tercio superior o la mitad superior de la distribución. Algunos estados en

los Estados Unidos, sin embargo, proporcionan beneficios de Medicaid extremadamente escasos... menos de diez días al año de hospitalización, límites severos en el número de visitas médicas que uno puede recibir, una gama estrecha de servicios cubiertos... de modo que incluso enfermedades moderadas pueden no estar completamente protegidas bajo el Programa de Medicaid. Además de lo cual, la población que puede ser servida por el Programa de Medicaid en muchos estados está realmente definida de manera bastante estrecha. Así que a pesar del hecho de que Medicaid es el programa federal de salud para los pobres, millones de estadounidenses pobres, de hecho, no están cubiertos por los beneficios de Medicaid y, de hecho, no están cubiertos por ningún beneficio de ningún tipo en absoluto. No tienen protección gubernamental... No tienen seguro privado porque han estado desempleados o porque trabajan en tipos de empleos que no proporcionan tal cobertura... y el resultado es que del orden del 15 al 20% de la población estadounidense en el momento actual tiene poca o ninguna protección de seguro de salud, ya sea a través de seguro privado o a través de programas gubernamentales."

DAVID SCHOUMACHER: En la década de 1970, el costo de Medicare y Medicaid aumentó. A medida que las cargas sobre los gobiernos estatales aumentaron, los programas enfrentaron críticas de los

Gobernadores estatales como Ronald Reagan...

RONALD REAGAN: "Encontramos que Medi-Cal, como llamamos nuestro Programa de Medicaid en California, está aumentando un 50% al año. En sus primeros dieciséis meses fue presupuestado por 746 millones de dólares... Pero se gastaron 876 millones de dólares, lo que significa que este programa se endeudó por 130 millones de dólares en ese tiempo limitado. Y se nos ha informado que esa deuda tiene que ser pagada con el presupuesto de trabajo de este año. Estamos en problemas graves en esta fase de la asistencia social. Solo en California, la legislación redactada apresuradamente en este campo puede llevar a la quiebra a nuestro estado a menos que tengamos revisiones importantes."

DAVID SCHOUMACHER: En 2010, el Congreso aprobó, y el Presidente Barack Obama firmó legislación histórica para expandir los beneficios de atención médica, incluyendo una disposición para proporcionar atención a todos los estadounidenses. Luego, en 2011, cuando la nación enfrentó una crisis presupuestaria y muchos se opusieron a las disposiciones de "mandato individual", la nueva Ley de Reforma de Atención Médica reavivó una tormenta de controversia. Le preguntamos al economista Richard Gill si continúa habiendo una justificación económica para la atención médica subsidiada por el gobierno.

(Aparece el LOGO de ECONOMICS U\$A en pantalla)

(Música Suena - Comentario y Análisis II)

RICHARD GILL: El argumento fundamental para la atención médica subsidiada por el gobierno para los ancianos, y especialmente para los pobres, es que una economía de mercado no distribuye el ingreso de la manera que la mayoría de las personas consideran justa y deseable. Tenga en cuenta, una economía de mercado sí tiene su propio principio de distribución del ingreso, y no es insignificante. Muy generalmente, una economía de mercado paga a las personas más... cuanto más productivas económicamente sean. Este no es un principio trivial: Probablemente mantiene el proceso productivo funcionando bastante suavemente y esto finalmente proporciona más abundancia para todos nosotros. Sin embargo, muchas personas pueden quedar excluidas en este proceso y el caso de personas que son tanto pobres como enfermas es un caso claro. Cuando una persona pobre se enferma gravemente, su ya baja productividad sufre un golpe severo mientras, al mismo tiempo, su necesidad de apoyo aumenta bruscamente... a menudo catastróficamente, de hecho, ¡dados los monumentales costos médicos de hoy! Lo que el Programa de Medicaid dice, en efecto, es que esta carga es demasiado grande para que cualquier individuo la soporte solo. El mercado puede tener una apreciación justa de las habilidades pero no tiene una apreciación justa de las necesidades. La sociedad tiene que intervenir. Por supuesto, siempre hay algún costo para esto. Cuando comienzas a redistribuir el ingreso, estás aumentando las cargas fiscales sobre los grupos económicamente más productivos en la economía. Además, los Programas de Medicare y Medicaid sí tienen una tendencia a aumentar los costos médicos en general. Como en tantos asuntos económicos, la pregunta no es "sí", sino "¿cuánto?" Una pregunta planteada no con poca frecuencia durante la última década.

Parte III

DAVID SCHOUmacher: Hasta 2001, la seguridad en los aviones y en los aeropuertos era manejada por los gerentes de aeropuertos y las compañías aéreas. Los pasajeros se movían rápidamente desde las líneas de boletos hasta los asientos de los aviones. Hubo momentos en que fueron necesarias medidas de seguridad más estrictas. Pero pronto los viajes aéreos volvieron a la normalidad. Luego llegó el 11 de septiembre y todo cambió. ¿Por qué el

gobierno federal decidió que era hora de quitarle la seguridad aeroportuaria al sector privado?

No hace muchos años, podías aparecer sin reserva, comprar un boleto en el mostrador de la aerolínea, facturar tus maletas y caminar hacia un avión. Luego, en la mañana del 11 de septiembre de 2001, diecinueve terroristas violaron los puntos de control de seguridad y abordaron cuatro aerolíneas comerciales. En cuestión de horas, dos aviones se estrellaron contra el World Trade Center de Nueva York. Otro avión se estrelló contra el Pentágono. Los eventos del 11 de septiembre fueron una llamada de atención para una revisión muy necesaria de la seguridad aérea de Estados Unidos. La pregunta era: ¿puede la seguridad aeroportuaria dejarse en manos de las aerolíneas?

SEN. JOHN MCCAIN: "La situación actual no es aceptable. Las personas que ahora hacen estos trabajos están mal pagadas y mal entrenadas. Al menos la federalización parcial, al menos los 140 aeropuertos principales en Estados Unidos deberían tener empleados federales llevando a cabo estas funciones muy vitales de asegurar la seguridad en los aeropuertos."

SEN. JOHN KERRY: "Necesitamos tener un sistema que tenga un estándar nacional con empleados nacionales, no diferente a una patrulla fronteriza o aduanas."

DAVID SCHOUmacher: La discusión continuó en los pasillos del congreso durante otros dos meses...

REP. LEE TERRY: "Hasta ahora, las aerolíneas han estado a cargo de la seguridad en nuestros aeropuertos. Ellas, a su vez, por la oferta más baja... contratan compañías..."

REP. STEPHANIE TUBBS JONES: "Necesitamos promulgar legislación que federalizará el personal de seguridad de las aerolíneas..."

© 2012 Educational Film Center & Annenberg Foundation

SEN. JAY ROCKEFELLER: "La aplicación de la ley tiene que ser cumplida por el gobierno federal. Todos están de acuerdo en eso..."

REP. JACK KINGSTON: "El asunto es proteger a mis hijos, mi familia, mis seres queridos, y los asociados comerciales y seres queridos de ustedes, cuando viajan."

DAVID SHOUMACHER: El debate económico sobre la toma de control de la seguridad de las aerolíneas por parte del gobierno no fue tan unilateral como el debate político. ¿Era la seguridad un bien público o privado? El Congreso parecía estar diciendo que era un bien público.

PETER VAN DOREN: "Hay dos características de los bienes: la capacidad de restringir el consumo a aquellos que pagan por ellos, y si el consumo es rival o no. Los bienes privados son, puedes restringir el consumo a aquellos que pagan, y el consumo del bien es rival y aquí es donde llegamos a las aerolíneas. ¿Deberían las aerolíneas proporcionar su propia seguridad? entonces la pregunta es: ¿son bienes públicos puros? es decir, no puedes restringir el consumo a aquellos que pagan, y el consumo no es rival."

ALICE RIVLIN: "Consideraría la seguridad aeroportuaria un bien público. Está protegiendo al público que vuela y al público que está en edificios o dondequiera... en los que se podría volar. Claramente tenemos un interés en no tener otro 11 de septiembre o incidente similar al 11 de septiembre."

DAVID SCHOUMACHER: Con la aprobación de la Ley de Seguridad de Aviación y Transporte, terminó la competencia entre aerolíneas sobre seguridad.

PRESIDENTE GEORGE W. BUSH: "Los eventos del 11 de septiembre fueron un llamado a la acción y el congreso ahora ha respondido. La ley que firmaré debería dar a todos los estadounidenses mayor confianza cuando vuelen. Por primera vez, la seguridad aeroportuaria será una responsabilidad federal directa."

© 2012 Educational Film Center & Annenberg Foundation

DAVID SCHOUMACHER: El gobierno federal gastó millones para mejorar la seguridad de las aerolíneas. Las puertas de la cabina fueron reforzadas... oficiales encubiertos armados fueron colocados en vuelos de pasajeros. Muchos artículos de equipaje de mano fueron prohibidos, y el equipaje facturado comenzó a fluir a través de un sistema de detección de explosivos.

No solo el gobierno federal pagaría por el aumento de la seguridad, sino que también la proporcionaría a través de la administración de seguridad del transporte. El personal de seguridad aeroportuaria se duplicó con creces. Esta revisión masiva cambió para siempre los viajes aéreos. Ya no puede un pasajero aparecer 10 minutos antes del despegue y caminar hacia un avión.

¿Cómo está funcionando para los pasajeros?

PASAJERO 1: "Es la era en la que estamos ahora y no es que nos guste, pero tenemos que vivir con ello."

PASAJERO 2: "Es un poco molesto, pero si es por la seguridad del avión, estoy a favor."

PASAJERO 3: "Probablemente no me importa quitarme los zapatos, creo que las máquinas y todo, parece que está llegando un poco más allá de donde me siento cómodo."

PASAJERO 4: "No tengo problema en quitarme los zapatos, quitarme el cinturón, darles mi teléfono celular y dejarles verlo todo."

DAVID SCHOUMACHER: Cuando se introdujeron los escáneres de cuerpo completo, el tema de quién debería proporcionar la seguridad de las aerolíneas estuvo nuevamente en las noticias. ¿Haría el sector privado un mejor trabajo, por menos?

PETER WALLISON: "Si lo devolvemos a la empresa privada, podría haber una preocupación de que las aerolíneas estarían más interesadas en hacer que los pasajeros pasen por la seguridad rápidamente, que en asegurarse de que esos pasajeros estén completamente verificados en el proceso de seguridad, y si lo miras en términos de qué sería mejor en general para los viajeros, y para las aerolíneas, creo que la respuesta tendría que ser, en general, que el gobierno probablemente

debería estar haciendo eso."

DAVID SCHOUmacher: Lo que pasamos en nombre de la seguridad cuando abordamos un avión es inconveniente y ocasionalmente invasivo. Pero la conveniencia y la privacidad ya no son las fuerzas impulsoras para decidir quién es responsable de mantenernos seguros cuando volamos. Le pedimos a Nariman Behravesht que explicara por qué.

(Aparece el LOGO de ECONOMICS U\$A en pantalla)

(Música Suena - Comentario y Análisis III)

NARIMAN BEHRAVESHT: Los economistas clasifican un bien como un bien público si satisface dos condiciones. Primero, en la jerga de la economía, ¿es no excluible? Es decir, un bien o servicio para el cual las personas que no están pagando por él aún pueden usarlo. Segundo, en la jerga de la economía, ¿es no rival? ¿El uso de una persona disminuye el uso de otras personas? La defensa nacional es un ejemplo clásico de un bien público. Todos están protegidos y es imposible evitar que cualquier persona individual se beneficie de esa protección.

Es difícil determinar cuánto vale un bien público para cada individuo porque pueden beneficiarse de él sin tener que declarar cuánto vale para ellos. Esto se llama el "problema del beneficiario gratuito" (free rider). La mayoría de los economistas están de acuerdo en que la seguridad de las aerolíneas es un bien público. Beneficia a todos conjuntamente y no puedes evitar que alguien que no está pagando por ella esté cubierto por ella. No es sorpresa entonces, que antes del 11 de septiembre, muchas personas no querían pagar el costo extra de la seguridad y las aerolíneas no las obligaron a hacerlo. En su lugar, las aerolíneas redujeron costos y, en el proceso, redujeron la efectividad de la seguridad.

Los mercados libres casi siempre "sub-suministran" los bienes públicos. La solución para corregir este tipo de "falla del mercado" es hacer que el gobierno proporcione el bien o servicio y gravar a las personas para pagarlo. Aunque el sistema actual de seguridad de aerolíneas proporcionada públicamente no ha sido una panacea, el registro, en términos de la prevención de más ataques terroristas, habla por sí mismo.

DAVID SCHOUmacher: Desde la época de la fundación de esta nación, se ha reconocido que a pesar de las ventajas del sistema de libre empresa, hay ciertos

© 2012 Educational Film Center & Annenberg Foundation

bienes y servicios que el mercado no proporcionará. Por lo tanto, generalmente se ha aceptado que el gobierno proporcionará esos servicios. Las responsabilidades del gobierno han evolucionado, sin embargo, empujando más allá de las razones económicamente bien definidas para la participación del gobierno hacia arenas sociales más amplias. Hasta dónde debemos ir en esta dirección depende de la percepción del público de las necesidades—de la efectividad del gobierno en servirlos—y, por supuesto, de nuestra disposición a pagar. Para la Edición del Siglo XXI de Economics U\$A. Soy David Schoumacher.

(MÚSICA SUENA – Aparece el LOGO de ECONOMICS U\$A en pantalla)

(Aparecen los CRÉDITOS en pantalla)

Narrador: La Financiación para Este Programa Es Proporcionada por Annenberg

Learner

Narrador: Para Información sobre Este y Otros Programas de Annenberg

Learner Llame al 1-800-Learner y Visítenos en

[Www.Learner.Org](http://www.Learner.Org)

© 2012 Educational Film Center & Annenberg Foundation