

Qué hacer con los subsidios a la gasolina y el diesel

Escrito por José Antonio Cerro
Lunes, 23 de Junio de 2008

Una manera de acercarnos a las raíces de este problema, sería hacernos las preguntas más importantes sobre el mismo.

-¿Cuál era el sistema de precios de los combustibles anteriormente vigente y cuál es el actual?

Anteriormente existía un sistema de precios administrados donde el precio de la gasolina se incrementaba automáticamente en relación al índice de precios al consumidor, con excepción de la frontera norte, donde dicho precio seguía prácticamente el precio del sur de los Estados Unidos, para evitar que vengan a comprar masivamente.

En el caso actual, el precio es fijado por el gobierno, e implícitamente incluye un subsidio que resulta de la aplicación del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IESP) negativo. Dicho impuesto es un impuesto a la venta de ciertos productos principalmente gasolina, alcoholes, tabaco y cerveza. El subsidio se calcula como la diferencia entre el precio externo de la gasolina con el precio al que Pemex vende en el país, tomando como referencia los precios al mayoreo en México y en el sur de los Estados Unidos

Actualmente, y como resultado de dicho subsidio, el precio al que vende Pemex es 20.2 por ciento menor al precios internacional (5.82 vs. 7.37 pesos por litro), mientras que en el caso del diesel la diferencia es 45.2 por ciento menor al precio internacional.

-¿Cuál es el monto del subsidio a gasolina y diesel, y cómo ha evolucionado?

Para este año se estima un gasto por parte del gobierno para los subsidios a la gasolina y el diesel del orden de los 200 mil millones de pesos (aproximadamente 19 mil millones de dólares), mientras que en 2007 fue de 42 mil 693 millones de pesos debido a los precios administrados. Desde 1989 hasta 2006 el precio en México fue superior al de Estados Unidos, modificándose dicha situación desde entonces. Esto debido a que mientras en Estados Unidos el precio de la gasolina sigue relativamente la tendencia de los precios internacionales del petróleo, en el caso de México los precios se han mantenido mas altos cuando los del petróleo estaban relativamente bajos y viceversa. A partir del 5 de enero de este año se implementó un sistema de incremento mensual en los precios por un periodo de 18 meses, del siguiente modo:

- Gasolina magna, 2 centavos por litro, por mes, o sea 36 centavos en 18 meses.
- Gasolina Premium UBA, de 2.44 centavos, o sea 43.92 centavos por los 18 meses
- Diesel, 1.66 centavos, o sea 29.88 centavos

Dicho sistema es el actualmente vigente y las diferencias con los precios de importación están cubiertas por el subsidio

- ¿Cuál es la justificación de dicho subsidio?

Evitar que el enorme aumento de los precios internacionales del petróleo se transfieran al mercado interno creando fuertes presiones inflacionarias, y evitar que el ambiente internacional adverso impacte más a la población.

No hay que olvidar que la gasolina y el diesel son insumos utilizados prácticamente por cada sector productivo, con fuertes efectos indirectos además del alza en el precio del propio sector.

-¿Cuáles serían las objeciones a dicho subsidio?

Es un subsidio regresivo pues favorece proporcionalmente más a los sectores de altos ingresos, premia la contaminación en lugar de atacarla, tiene un alto costo para el gobierno e incentiva compras fronterizas, debido al diferencial de precios con los Estados Unidos

- ¿Cuáles son los efectos de dicha situación en el nivel de precios?

En un contexto de una combinación de una contracción económica, resultante de la crisis de los Estados Unidos, con un aumento en el nivel de precios, impulsado por los precios de los alimentos, el efecto del aumento de los precios de gasolina y diesel sería un fuerte impulso a las presiones inflacionarias.

De hecho, el utilizar políticas monetarias tradicionales nos lleva a una situación contradictoria donde atacar la inflación contrae aun más la economía y viceversa.

De decidirse la eliminación del subsidio, en el contexto actual de altos precios del petróleo, tendría efectos inflacionarios inmediatos, y de no hacerse una reducción gradual los efectos sería muy rápidos y profundos.

-¿Qué pasa con los llamados excedentes petroleros?

De acuerdo con la información oficial no hubo excedentes en el primer trimestre de 2008 debido al monto del subsidio, menores exportaciones y un dólar débil, a lo que habría que sumarle parte del cierre de 2007 por 32 mil 51 millones de pesos por el desfase entre una venta y el pago de impuestos (en este caso el subsidio).

El calculo total del subsidio al consumo de gasolinas y diesel durante el primer trimestre fue de 54827 millones de pesos en su totalidad, que se registra como un IEPS negativo (con 20 mil 637 millones asociados a las importaciones).

-¿Qué pasa con las importaciones de gasolina?

Las importaciones de gasolina representaron en 2007, alrededor del 40 por ciento del consumo, aproximadamente 9 mil 937 millones de dólares, mientras los primeros cuatro meses del año 2008 fueron de 4 mil 511 millones de dólares, 76.5 por ciento mas que igual periodo en 2007. Los estimados de la propia Secretaría de Energía son de que en la próxima década, de no medir decisiones inmediatas para aumentar la producción, las importaciones superarían el 50 por ciento del consumo de gasolina.

-¿Cuáles podrían ser algunas de las posibles soluciones?

En el largo plazo incrementar sensiblemente la producción de gasolina en México, reduciendo las importaciones, aumentando significativamente la capacidad instalada actual, a lo que habría que agregar medidas para reducir el consumo, mediante un uso más eficiente y la utilización de fuentes alternativas. Esto debe formar parte de un plan energético integral de largo plazo, que contemple de manera especial las fuentes alternativas, con combustibles renovables y ecológicos, y la ya mencionada necesidad de reducir nuestra dependencia de las importaciones de gasolina.

En el corto plazo, mantener el subsidio con reducciones graduales según el comportamiento de los precios internacionales, con subsidios que sean focalizados.

Se crea la interesante oportunidad de utilizar el hecho de los altos precios combinado con políticas públicas que desalienten el uso de vehículo individual e incentiven, particularmente en las ciudades grandes el sistema de transporte colectivo.

José Antonio Cerro, Universidad Iberoamericana