

El subsidio a las gasolinas

En nuestro país los precios de las gasolinas y el diesel son administrados por el gobierno federal. Frente a los altos precios del petróleo existentes en el mercado internacional (shock externo) y el rápido deslizamiento cambiario, los precios de estos petrolíferos se ajustan con lentitud mediante decretos del gobierno federal; a diferencia de lo que ocurre en Estados Unidos, donde los ajustes se reportan semanalmente, respondiendo a estrictos criterios determinados por la evolución del mercado mundial de los hidrocarburos.

Reyes Tépac M.

Un efecto adverso para el consumidor por mantener este sistema rígido de determinación de precios en nuestro país, es que ante descensos en los precios internacionales de los hidrocarburos, el gobierno federal puede decretar su congelamiento o incrementos en los precios de las gasolinas y el diesel; el consumidor norteamericano, por el contrario, al estar sometido a un modelo flexible se beneficia de periodos de abaratamiento.

Este escenario se presentó entre agosto y diciembre de 2008, cuando el precio promedio de la mezcla de petróleo crudo de exportación de los miembros y no miembros de la OPEP descendió de 114.0 a 39.64 dólares por barril. En ese periodo, nuestros equivalentes de las gasolinas y el diesel en Estados Unidos descendieron: el precio de la Premium pasó de 10.72 a 6.88 pesos por litro; la Magna Sin pasó de 10.07 a 5.96 pesos por litro y el diesel pasó de 11.47 a 8.65 pesos por litro.

En contrapartida, los precios administrados en nuestro país se incrementaban, la Premium pasó de 9.13 a 9.57 pesos por litro; la Magna Sin pasó de 7.33 a 7.70 pesos por litro, y el diesel de 6.48 a 7.33 pesos por litro.

Este sistema diferenciado para fijar los precios de estos petrolíferos entre México y Estados Unidos también es el factor más importante para la conformación del subsidio, el cual surge cuando los precios de las gasolinas y el diesel (en una moneda homogénea) que pagan los consumidores en México es inferior a los que pagan los consumidores

en Estados Unidos, nuestra principal referencia internacional.

En abril de 2010 el subsidio al precio de la gasolina Premium en México era 0.20 pesos por litro, aun cuando se han autorizado cuatro deslizamientos en su precio en lo que va del año, equivalentes a 0.21 pesos por litro. La gasolina Magna Sin mantiene un subsidio de 1.10 pesos por litro, pese a los

seis deslizamientos sufridos desde diciembre de 2009, equivalentes a 1.12 pesos por litro. El diesel mantiene un subsidio de 1.40 pesos por litro aun cuando se han autorizado cinco deslizamientos desde diciembre de 2009, equivalentes a 0.35 pesos por litro.

Con base en los pronósticos elaborados por la Administración de Información Energética de Estados Unidos, si eliminamos el subsidio de estos petrolíferos al cierre de 2010, el precio promedio de las gasolinas en México se podría incrementar hasta 10.34 pesos por litro y el diesel en 11.02 pesos por litro, considerando un tipo de cambio promedio anual de 13.80 pesos por dólar. Estos precios, sin duda, elevarían los costos de producción y afectarían el poder de compra del ingreso monetario de los hogares del país.

Mantener un sistema de precios administrados sólo se justifica si el gobierno federal ejecuta una política energética con enfoque productivo y social, im-

pulsando la actividad económica, manteniendo el precio de los energéticos a niveles competitivos y preservando el poder de compra del ingreso monetario de los hogares del país. Para lograr estos objetivos, tendría que reducirse el ritmo de deslizamiento de estos

precios, medida absolutamente justificada, considerando que si las condiciones del mercado petrolero mundial no sufren cambios drásticos, la mezcla mexicana del petróleo de exportación podría ser hasta 15 dólares por barril, superior a la proyección elaborada por el Congreso de la Unión, y si mantenemos constante la plataforma de exportación, durante el año tendremos ingresos excedentes petroleros, tal como ocurrió en el primer trimestre de 2010, estimándose preliminarmente en 11 mil 667.5 millones de pesos.

Si la prioridad recaudatoria se antepone a la visión productiva y social, se justificaría la aplicación de una política de liberación de pre-

cios, abandonado el modelo de administración. Bajo las reglas del mercado, el consumidor mexicano pagaría un precio alto cuando el costo de los hidrocarburos se encarezca, en contrapartida, se beneficiaría de periodos de abaratamiento cuando los precios de los hidrocarburos descendieran. Con esta medida, la determinación del precio de las gasolinas y el diesel respondería exclusivamente a las condiciones que determine el mercado mundial de los hidrocarburos, eliminando el factor recaudatorio o cualquier otro criterio de carácter político. ☒

Investigador del Servicio de Investigación y Análisis del Centro de Documentación, Investigación y Análisis de la Cámara de Diputados. El contenido de este artículo es responsabilidad del autor y no representa el punto de vista de la institución.

reyes.tepach@yahoo.com.mx

