

México | Aumentos en precios de gasolinas: una medida adecuada

Carlos Serrano

El Financiero

Los recientes aumentos en los precios máximos de las gasolinas han generado un entendible malestar en la sociedad. Creo, además, que los aumentos fueron un detonante de un enojo que ya existía. Me parece que lo que hay que hacer es analizar la medida en lo particular, y para hacerlo es necesario sopesar los efectos de la alternativa, es decir, la de haber seguido subsidiando los combustibles.

Durante los últimos años los precios de las gasolinas en México habían estado subsidiados. En la actual coyuntura este subsidio iba a ser todavía mayor ya que los costos de las gasolinas han aumentado considerablemente debido a dos factores: i) la depreciación del peso (hay que recordar que cerca de la mitad de las gasolinas que se consumen en México son importadas), y ii) el aumento en los precios internacionales del petróleo.

Alguien tiene que pagar los costos de la gasolina. Hay dos opciones: o lo pagan los consumidores o lo pagan los contribuyentes.

Es mucho más eficiente y justo que los costos los paguen en su totalidad los consumidores. En primer lugar, porque es preferible desde una perspectiva de distribución del ingreso. Los subsidios a las gasolinas constituían un subsidio generalizado y todos los subsidios generalizados son regresivos, es decir, benefician a los que más tienen. En el caso de México, el subsidio ha beneficiado a las clases medias y altas que eran las que más ventajas obtenían de consumir la gasolina a un menor precio que el que debía prevalecer: en concreto, los subsidios de la gasolina beneficiaban al 10% de la población con mayores ingresos al recibir nueve veces más en subsidios que el 10% más pobre del país.

Hay que preguntarnos si de verdad queremos una política que resulte en que las personas más ricas llenen los tanques de sus camionetas y sus coches importados con gasolina subsidiada. Tan solo entre 2007 y 2014 los subsidios a los precios de la gasolina y el diesel ascendieron a 1 billón, 141 mil millones de pesos (6.8% del PIB). Sólo en 2008, el subsidio de cerca de 300,000 millones de pesos representó tres veces todo el programa Prospera. Siempre es mejor no tener un subsidio generalizado, cobrar los bienes de acuerdo con su costo, y, si se quiere ayudar a grupos más vulnerables, otorgar subsidios focalizados, por ejemplo: subsidiando el transporte público. El subsidio resulta injusto con los más pobres y con las generaciones futuras (ya que inevitablemente resulta en deterioros a las finanzas públicas).

En segundo lugar, el subsidio era anti-ecológico y generaba incentivos perversos: se crearon externalidades negativas sobre el medio ambiente al incentivar un mayor consumo, al mismo tiempo que en las ciudades se invirtió más en proyectos de infraestructura que favorecían el uso del automóvil en detrimento del transporte público. En resumen creo que los subsidios a la gasolina representaron un muy costoso error de política en México: fueron regresivos y poco ecológicos.

Los costos de la gasolina reflejan diversos factores, entre ellos los costos de logística y distribución en Pemex. Puede ser que estos costos sean elevados debido a los históricos problemas de eficiencia en Pemex. Pero al respecto se deben de mencionar dos temas. Primero, que Pemex está implementando un plan de negocios que resultará en mayores eficiencias. Y segundo, y más importante, que la reforma energética contempla la entrada de jugadores privados al negocio de distribución y venta de gasolinas. Pronto los consumidores podrán comprar gasolina en donde les ofrezcan mejores condiciones.

Hay que señalar que los aumentos en los precios de la gasolina resultarán en una mayor inflación. Pero

esta será transitoria. Además, y más importante, no será un aumento generalizado en los precios. Se tratará de un cambio en precios relativos que debiese de desaparecer en el 2018. Para ello, desde luego, el Banco de México deberá estar atento a que la medida no resulte en un desanclaje de las expectativas inflacionarias.

Creo que estamos transitando a un mejor equilibrio. Uno en el que los precios de la gasolina no los va a fijar el gobierno, sino la competencia de mercado y en el que no se tengan subsidios que beneficien a quienes más tienen. A veces esto significará que paguemos más por la gasolina y a veces menos. Tal y como sucede en los países desarrollados.

Carlos Serrano Herrera

Economista en Jefe de BBVA Bancomer