

¿Aumentar el precio de la gasolina debería repercutir en la inflación?

Apenas el 8 de octubre de 2011 se aplicó el décimo aumento a las gasolinas y al diesel en lo que va del año, y en la mente del ciudadano común priva la idea de que el alza del precio en el combustible generará presiones inflacionarias, pero la realidad parece ser otra y esto puede convertirse en regla con lo experimentado desde 2008, aunque haya quien lo use de pretexto para querer incrementar las tarifas de bienes y servicios.

Dicha idea se sustenta en la siguiente secuencia de eventos: aumentar el precio de la gasolina, por una parte, incide en el alza del precio del transporte de taxis y colectivos que utilizan gasolina (otros ocupan gas LP). Por otra parte, se incrementa el costo de la producción de bienes y servicios que emplean a la gasolina como insumo y, sobre todo, por el alza de su costo de transportación.

Sin embargo, la idea de que el aumento del precio de la gasolina provoca una inflación en cadena se ha magnificado más en la mente de las personas que en términos efectivos, por lo que se propone demostrar que el denominado "gasolinazo" es una exageración, y que podría ser neutralizado por un pacto económico en el que participen todos los sectores económicos.

POCO A GASOLINA

En primer lugar, según la encuesta de Ingresos y Gastos de los Hogares elaborada por el INEGI se conoce que el presupuesto de las familias, en los ámbitos rural y urbano se destina principalmente a erogaciones relacionadas con la vivienda (26%), con el consumo de alimentos, bebidas y tabaco (23%), con el transporte (13%) y con la educación (12%).

Destaca el hecho que 13 pesos de cada 100 se destinen a transporte, por lo que podría argumentarse que el aumento del precio de la gasolina es inflacionario. Sin embargo, considere que el transporte foráneo emplea diesel y el metro ocupa energía eléctrica.

Asimismo, dentro del rubro transporte la mayor parte del gasto se destina a la compra de autos, seguros y el pago de tenencia (4.1%). Respecto al gasto total de gasolina de bajo octanaje sólo representa 3.2%, la de alto octanaje 0.5%, gasto similar en taxi, el transporte colectivo 1.8% y el autobús urbano 1.3%.

Así que el gasto de las familias en los dos tipos de gasolina equivale a 3.7%, lo que significa que su precio aumentara en 10% su impacto en la inflación sería apenas de 0.37 por ciento. Esto sin considerar que la gasolina se identifica como un bien inelástico (entre -0.2 y -0.6), es decir, que cuando aumenta su precio su cantidad demandada casi no se reduce porque no hay productos que le sustituyan, así que cuando sube su precio, el gasto en gasolina crece y las familias tienen que dejar de consumir otros productos, lo que reduce las presiones inflacionarias en otros artículos.

A esto hay que agregarle que 65% del gasto en el hidrocarburo lo realizan 20% de las familias con mayores ingresos, 29% las de ingresos medios y sólo 6% de las familias de bajos ingresos.

TRANSPORTE REGULADO

En segundo lugar, el Índice de Precios al Productor de Bienes Intermedio, elaborado por el Banco de México como una herramienta para anticiparse a presiones inflacionarias, debido a que puede identificar "focos de originación" del proceso inflacionario y ver cómo puede desplazarse a la cadena productiva, revela que hay insumos más importantes en ponderación que los de la gasolina, ya que ésta sólo participa con 18 centavos de cada 100 pesos gastados por los productores en materias primas, tal es el caso de la harina de maíz (4%), el autotransporte de carga (2.6%, menos el efecto que los tráileres y la maquinaria empleada en el sector construcción que emplean diesel), accesorios para computadoras, agua, entre otros.

En lo que compete al Índice de Precios al Productor, pero ahora de bienes terminados, resalta la importancia del gasto en taxis y autobuses. De cada 100 pesos se gastan dos para el primero y un peso para el segundo, lo que podría sugerir que cada vez que se incrementa el precio de la gasolina deberían transmitir su efecto a las tarifas, pero esto no sucede porque las tarifas del servicio público están reguladas por la Secretaría de Transporte y Vialidad (Setravi) en el caso del Distrito Federal, así que un aumento en el precio de la gasolina sí afecta a este sector, pero los consumidores finales no lo resienten debido a la fijación de precios impuesta por el gobierno.

SUBSIDIOS INCONSISTENTES

En tercer lugar, los precios de la gasolina en México no los determina el mercado a través de las fuerzas de la oferta y la demanda; por el contrario, los fija el gobierno federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Este es el motivo de la existencia de un diferencial entre el precio de la frontera norte y el resto del país, cuyo origen se fundamentó en la obtención de una mayor recaudación vía clientes no mexicanos.

Su implicación en materia inflacionaria es relevante, ya que la variación de los precios internacionales de gasolina pudiera incidir para que los precios bajaran o subieran siguiendo la tendencia de los mercados internacionales, beneficiando así al consumidor final o a las finanzas públicas, ya que al ser inelásticos los impuestos incrementan los ingresos fiscales.

Sin embargo, lo que parece correcto se convierte en algo pernicioso. Hoy en día la desviación de los precios nacionales de la gasolina respecto a los internacionales han incidido para que los millones de automovilistas se beneficien con el subsidio a la gasolina, pese a que 65% del gasto lo realiza 20% de las familias con mayores ingresos; por lo que deberíamos preguntarnos si en México nos podemos dar la libertad de subsidiar a las familias que no lo necesitan, ya que uno de cada dos mexicanos padece algún grado de pobreza.

Investigación realizada por: Miguel Cervantes Jiménez, Pablo López Sarabia y Jocelyne Montiel Alejo, de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

energíahoy 92

SUBSIDIOS EL MEJOR COMBUSTIBLE PARA INCENDIAR EL ERARIO



LA ELECTRICIDAD, LA GASOLINA, EL GAS LP Y OTROS COMBUSTIBLES RECIBEN CADA AÑO 200,400 MDP, EN PROMEDIO, DEL PRESUPUESTO PARA HACERLOS ACCESIBLES AL CONSUMIDOR; EL RESULTADO NO ES EL ESPERADO, QUIENES MÁS LO NECESITAN NO SON LOS BENEFICIARIOS

Ng

NEGOCIOS
Página 8

Ev

ENERGÍA
VERDE
Página 18

Md

MEDIDOR
Página 54

Dr

DIRECTORIO
Página 61

Año 8, Número 92



38 PESOS NO. 5 DÓLARIS U.S.

Llévala contigo
energíahoyiPad

BUSCALA EN APLICACIÓN



SÍGUENOS EN

