E3: Energía, Ecología, Economía

GASOLINA EN MÉXICO: ¿SUBSIDIOS O IMPUESTOS?

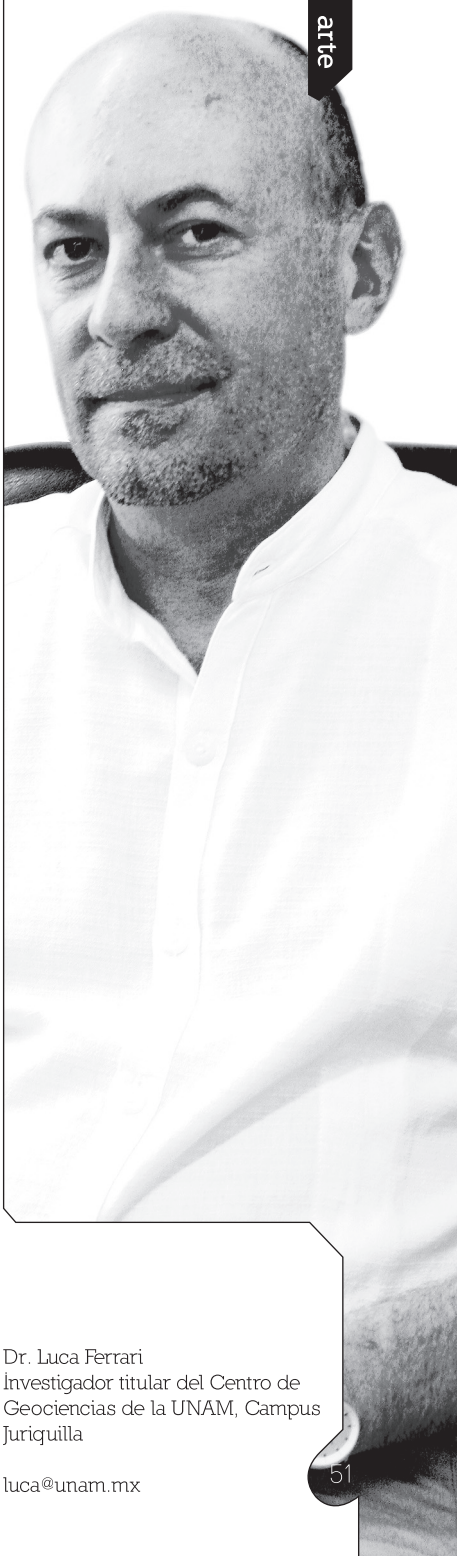
México se considera un país petrolero por su producción y exportación de petróleo crudo (9º y 16º lugar a nivel mundial, respectivamente), y también porque la tercera parte del presupuesto federal depende de la venta de petróleo. Pero esta definición es menos obvia si consideramos la producción de derivados del petróleo, en lo que somos cada vez más dependientes de las importaciones. El caso de la gasolina y el diesel es particularmente grave porque casi la totalidad de la transportación de bienes y personas se basa en estos combustibles.

México posee seis refinerías que procesan solo 60% de la producción de crudo nacional. Además, este sector tiene pérdidas significativas (84,000 millones de pesos en 2013) debido a que las refinerías son antiguas (desde 1979 no se ha construido una nueva), ineficientes (funcionan en promedio a 72% de su capacidad) y porque sólo tres de ellas están equipadas para procesar crudo pesado, que constituye la mayor parte de la producción nacional.

La falta de capital de Pemex, cuyas ganancias acaban subsidiando el presupuesto federal (así como derroches y corrupción), ha impedido invertir en el sector de refinación nacional y ha causado una importación creciente de los EE.UU. que en la actualidad representa ya 44% de la gasolina y 14% del diesel que se consume. Estos productos se compran a precios de mercado (en EE.UU. el precio es liberalizado) pero en México son vendidos a precios controlados siendo, casi siempre, subsidiados por la Secretaria de Hacienda.

A pesar de que la diferencia de precio entre EE.UU. y México es pequeña, y se ajusta periódicamente con pequeños aumentos programados (los famosos «gasolinazos»), el porcentaje tan grande de gasolina importada hace que el subsidio represente una carga considerable para el presupuesto nacional: 800,000 millones de pesos en el sexenio 2006-2012 y poco mas de 100,000 millones de pesos en 2013. En los últimos meses esto se ha revertido, ya que el precio en EE.UU. ha llegado a ser ligeramente más bajo que el precio de venta en México, sin embargo, hasta febrero Hacienda ya había pagado mas de 7,500 millones de pesos y podría volver a pagar el subsidio si el precio del crudo se incrementara de manera repentina.

El precio de producción de la gasolina depende del precio del petróleo, que sólo puede subir debido a los crecientes costos de exploración y producción de los nuevos yacimientos de aguas profundas y del petróleo no convencional. Sobre este precio de producción puede haber subsidios o impuestos, un tema candente. Por un lado, se puede argumentar que los subsidios incentivan el consumo incrementando la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero,



Dr. Luca Ferrari
Investigador titular del Centro de Geociencias de la UNAM, Campus Juriquilla

luca@unam.mx

por lo que deberían eliminarse y más bien habría que poner impuestos al precio de la gasolina como en Europa, Australia y Japón. Por otro lado, muchos consideran que la gasolina ya es cara y que debería más bien bajar de precio porque, a diferencia de los países europeos, aquí no hay transporte público que cumpla con las necesidades de desplazamiento de una parte importante de la población. Pero ¿qué tan cara es la gasolina en México? La respuesta no es sencilla.

Con base en el precio de la gasolina magna, México se ubica en el lugar 52 a nivel mundial, es decir, tiene gasolina más barata que otros 51 países, incluyendo toda Europa, Japón, Australia, pero también Chile, Argentina, Colombia, Brasil y la India. Sin embargo, si consideramos el costo del litro de gasolina como porcentaje del salario mínimo, México se ubica en el lugar 26 y si tomamos en cuenta la cantidad de dinero que el mexicano promedio destina para la compra de gasolina como porcentaje del ingreso promedio anual, estamos en el lugar cuatro.

Es incorrecto evaluar la situación de México con promedios, ya que pertenecemos al club de los países más desiguales del mundo en cuanto a ingreso. Es claro que la gasolina mexicana es barata para 15% más rico de la población, pero ya es cara para 15% que le sigue y que probablemente sólo puede permitirse un coche usado. El restante 70% no tiene coche y, por lo tanto, no se beneficia del subsidio a la gasolina pero sí del subsidio al diésel, con el que funciona casi todo el transporte público en México.

Lo anterior conlleva a que no es justo quitar el subsidio al diésel y tampoco poner impuestos a secas sobre la gasolina. La mejor opción sería la de un impuesto a los coches con motores que consuman más gasolina (por ejemplo, los que tienen cilindraje de más de 2 litros), que son adquiridos por sectores de población que bien puede pagar un precio más alto; mientras que el dinero recabado podría servir para incrementar la red de transporte público, particularmente, el que no funciona con combustibles fósiles (trenes y tranvías eléctricos, metro, etc.).

Finalmente, la decisión es política: por un lado, tenemos el modelo estadounidense, basado en el uso indiscriminado y derrochador del coche; un país que importa casi 40% del petróleo que usa y, donde la educación superior y los gastos médicos son carísimos, y tiene la deuda más grande del mundo; al otro extremo tenemos a Noruega, país exportador de petróleo donde el precio de la gasolina es el más alto del mundo pero la educación superior de calidad y el sistema de salud son gratis para todos, mientras que las ganancias de la venta de petróleo están en un fondo para asegurar un futuro próspero para sus habitantes.