



Fuente: Roberto Gutiérrez R.
Profesor-investigador del Departamento de Economía
de la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma
Metropolitana (UAM).

Subsidios

Se Acabaron los Subsidios a las Gasolinas y el Diésel: el Precio en México, Más Alto que en la Costa Golfo de EUA

Los subsidios a las gasolinas y el diésel están calculados en niveles anuales cercanos a 200 mil millones de pesos, sin embargo, existen razones fundadas para suponer que el cálculo es injusto e incorrecto y que las cifras no parecen corresponder con la realidad

Introducción

Es sorprendente la insistencia de diversos medios informativos y de la iniciativa privada respecto a la urgencia de eliminar los subsidios a las gasolinas y el diésel mediante

políticas de deslizamiento de precios más agresivas. Esto en virtud de que, no obstante que dichos carburantes subieron hasta 9 centavos de peso por litro cada mes durante los últimos años, y en enero de 2013 lo hicieron 11, los calculan en niveles anuales cercanos a 200 mil millones de pesos.

¿Cómo hacen sus cuentas? ¿De qué manera llegan a tales niveles de subsidio? Normalmente, tanto los informadores como el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CEESP) repiten acríticamente las cifras que da a conocer la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP); a partir de ahí, todo el país las

Las gasolinas y el diésel suben por igual para quienes tienen vehículos de trabajo que para las familias ricas con vehículos ostentosos





**“Su mejor opción
en Hot Tapping &
Line Stopping”**



TELÉFONO: (+52) 55 5362 5469

www.gptservices.com

CORREO ELECTRÓNICO: info@gptservices.com

“Somos una empresa que cuenta con certificado de calidad Applus”



Se proponen políticas de deslizamiento de precios más agresivas, cuando los carburantes subieron hasta 9 centavos de peso por litro cada mes durante los últimos años.

toma como buenas. Existen razones fundadas para suponer que el cálculo es injusto e incorrecto. Lo primero porque las gasolinas y el diésel suben por igual para quienes tienen vehículos de trabajo que para las familias ricas que tienen vehículos ostentosos. Lo segundo porque las cifras no parecen corresponder con la realidad, como se trata de demostrar a continuación.

El concepto de IEPS negativo

La dupla gasolinas-diésel es responsable de 80% de las importaciones de productos petrolíferos del país, las cuales efectúa Petróleos Mexicanos (PEMEX) en función de la legislación vigente. El Sistema de Administración Tributaria (SAT) y la SHCP denomina a la diferencia entre el precio local y el internacional de dichos productos “Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) negativo”.

Contablemente, se trata de la diferencia entre el precio del productor, en función de un costo de referencia en el mercado internacional (costa Golfo de Estados Unidos de América, EUA), y el precio administrado (por la SHCP) para el mercado doméstico. Al respecto, y argumentando que la gasolina en México tiene uno de los precios más bajos del mundo, la SHCP autorizó a PEMEX para que, a partir de 2008, aplicara incrementos escalonados (mensuales) a los precios de la gasolina y el diésel que se expenden en las estaciones de servicio del país. Aderezó dichas medidas con el argumento de que, quienes utilizan vehícu-

los automotores, ostentan los mayores niveles de ingreso del país.

Con la excepción de 2009, año excepcionalmente desfavorable para la economía, dichos incrementos se han aplicado como dicta la ley, misma que el Congreso de la Unión amplió para seguir vigente hasta 2014. Aún con ello, la SHCP calcula que el gobierno federal otorgó subsidios a tales productos durante el sexenio de Felipe Calderón por casi 752 mil millones de pesos. En términos del PIB acumulado sexenal, la cifra representa 1.1%, concentrándose el mayor impacto en la segunda parte del sexenio. De ser correctos estos cálculos, implicarían que el incremento a los precios en vez de ayudar a corregir el problema lo empeoró.

Las falacias del cálculo oficial

Evidentemente, existen dos falacias alrededor de los cálculos anteriores. La primera es la generalización temeraria de que “las familias usuarias de autotransportes ostentan los mayores niveles de ingreso del país, por lo que el subsidio a las gasolinas es regresivo”. Hay que observar que el peso específico de los energéticos en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) –10%– y del transporte en general –15%– hacen evidente que casi uno de los cuatro puntos porcentuales que en promedio creció la inflación entre 2009 y 2012 se explica por los incrementos a las gasolinas, el diésel y otros energéticos. Algo similar sucede con los precios productor: 14.5% de

Cuadro 1. Precios promedio de las gasolinas y el diésel en muestra de países. Dls/barril. Último dato disponible

País	Gasolina	Diésel	País	Gasolina	Diésel
Exportadores netos de crudo			Productores no Autosufic. en crudo		
Venezuela	2.3	1.1	Malasia	59	56
Irán	9.7	1.6	Vietnam	88	77
A. Saudita	16	6.7	Argentina	96	105
Libia	17	13	E Unidos	101	107
Qatar	19	38	China	111	104
Argelia	32	19	R Unido	192	198
Egipto	48	32	Dependient. Absolut. de crudo		
Ecuador	53	28	Uruguay	149	144
Irak	78	56	España	156	147
Indonesia	79	51	Japón	160	137
México	79	80	Italia	187	169
Rusia	84	72	Alemania	190	168
Canadá	121	108	Francia	198	174
			Otros		
			Turquía	252	203

Fuentes: chartsbin.com (2012) y EIA (2012)

Nota: los precios para México y Estados Unidos corresponden a mayo de 2012. Para el resto de los países corresponden a finales de 2010.

éstos depende de dos rubros –Transporte, almacenaje y comunicaciones (11.8%), y Electricidad, gas y agua (2.7%) (Banxico, 2012a). Al impactar los costos de producción, el alza de precios a los carburantes tiene un efecto que va más allá de la reducción del ingreso real de los usuarios de transportes con mayor poder adquisitivo.

La segunda falacia tiene que ver con la posición de los precios de las gasolinas y el diésel de México respecto al resto de países. Una revisión a la lista de precios promedio de dichos carburantes en 183 países para los que las agencias especializadas proporcionan información periódica muestra que a éstos se les puede agrupar en tres estratos: i) exportadores netos de petróleo crudo, ii) productores de petróleo crudo no autosuficientes, y iii) dependientes casi absolutos de petróleo. Dentro de estos últimos destacan muchos industrializados. Una muestra representativa de cada

La dupla gasolinas-diésel es responsable de 80% de las importaciones de productos petrolíferos del país

uno de los estratos citados, tomando como referencia los precios promedio de la gasolina y el diésel, aparece en el cuadro 1, del que se destacan cinco puntos para el caso mexicano:

1. El precio por litro de la gasolina que este país expende al público se ubica ligeramente arriba del promedio de los 183 países de que proviene la información, y en un nivel aún superior para el caso del diésel.
2. Es el país no desarrollado del grupo de exportadores netos que vende más caras sus gasolinas y diésel, grupo en que sólo dos

La SHCP autorizó a PEMEX para que, a partir de 2008, aplicara incrementos escalonados (mensuales) a los precios de la gasolina y el diésel

desarrollados, Canadá y Rusia, expenden las primeras a precios más altos, y uno, Canadá, le supera en el del diésel.

3. El precio al que vende su diésel es mayor al de la gasolina, lo que sólo sucede en unos cuantos países del mundo, entre ellos EUA.
4. Los precios a que se expenden las gasolinas y el diésel en México se acercan más a los de un país desarrollado e insuficiente en materia petrolera que a los de uno emergente y autosuficiente en petróleo.
5. Si los cálculos se efectuaran a paridad del poder adquisitivo, se magnificaría en aproximadamente 35% el precio de las gasolinas y el diésel mexicanos. Es decir que el precio promedio ponderado pagado en enero de

2013 por cada litro de gasolinas y diésel no sería de \$11.10, sino de \$14.98.

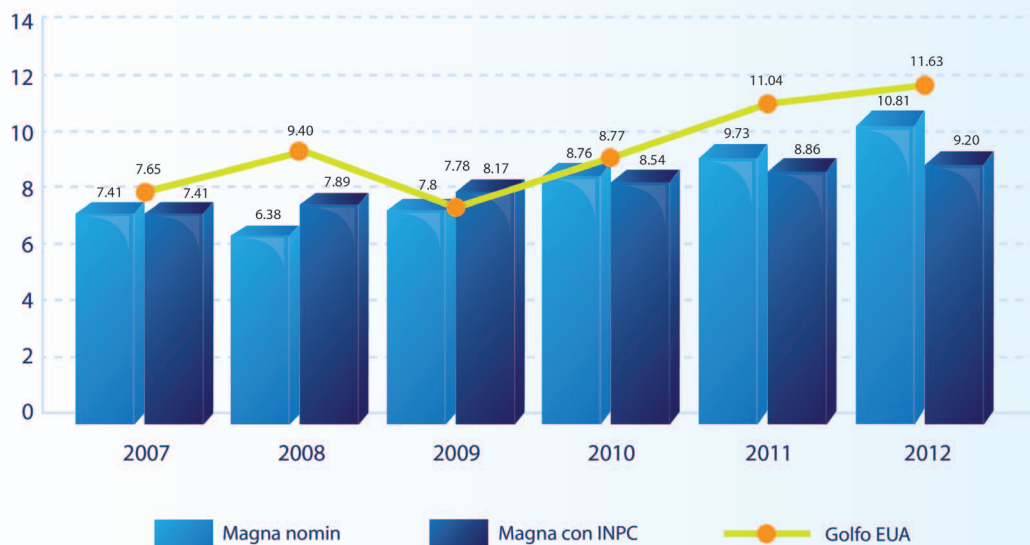
Precio de mercado vs. precio deflactado

Al comparar la evolución del nivel de los precios de la gasolina Magna de México respecto al INPC es posible observar que, si sólo se hubiera aplicado dicho índice para “inflar” los precios a partir de 2008, cuando se iniciaron los incrementos escalonados del aún llamado precio administrado, estos deberían haber sido menores (ver gráfica 1). No fue así porque el precio local buscaba igualarse al de la costa Golfo de EUA, y la igualación tomaría varios años. Así, el diferencial de precios entre ambas regiones bajó de 47.3% en 2008 a sólo 7.6% en 2012, considerando el tipo de cambio establecido en los Criterios Generales de Política Económica para 2012 (12.20 pesos por dólar promedio anual), y un precio estable del crudo internacional durante el segundo semestre de 2012.

Cálculos alternativos

En la práctica, y una vez conocidos los precios de la gasolina en México y EUA al 7 de

Gráfica 1: Precio Promedio Nominal y Deflactado Gasolina Magna en México y Precio de Mercado Gasolina Regular en EUA -Pesos por Litro-



Desde las esferas oficiales se ha privilegiado la venta de automóviles, no el ahorro energético.

LIDER EN LA FABRICACIÓN Y MONTAJE DE ESTRUCTURAS METÁLICAS

TELECOMUNICACION

- Torres autoportadas
- Torres arriostradas
- Torres monopolares
- Camuflajes Ecológicos
- Camuflajes Reloj, Asta Bandera, Campanario, etc.
- Mástiles y soportería
- Sistemas de iluminación
- Shelters
- Unidades móviles con torre (TOW)
- Servicios de Ingeniería, obra civil, transporte y montaje para todos nuestros productos.

TRANSMISION

- Torres de transmisión de energía de 115, 230, 400 y 500KV.
- Estructura para subestación de 115 a 400KV.
- Postes tipo Morelos.
- Todos nuestros productos galvanizados por inmersión en caliente, certificados por LAPEM (CFE).
- Suministro y transporte.

EDIFICACION

- Edificios
- Naves Industriales y Comerciales
- Conjuntos Residenciales
- Con estructura galvanizada por inmersión en caliente ó pintada.
- Servicios de Ingeniería, transporte y montaje de todas nuestras estructuras.

GALVANIZADO

- Por inmersión en caliente de acuerdo con las normas internacionales, en la galvanizadora más grande de América Latina.
- Pailas con dimensiones de 17m x 2.6m x 3.0m y línea semi automática para elementos roscados, tornillos, herrajes, accesorios y anclas de hasta 1.80m de longitud.
- Servicios: Sandblast, decapado, dulling, metalizado y pintura.

www.sisttemex.com

Tel. +55 5240-1480 con 10 líneas

Gob. José Guadalupe Covarrubias No. 22, San Miguel Chapultepec, México, D.F.

El Congreso de la Unión amplió la ley de incrementos a los precios de la gasolina y el diésel hasta 2014

Cuadro 2. Subsidios a las gasolinas y el diésel. Artículo 2-A, Fracc. I, Ley IEPS (Miles de pesos)

Año	SHCP/Legislat.	El autor	Diferencia
2007	48,324,000.00	14,901,092.98	33,422,907.02
2008	223,716,000.00	197,503,701.20	26,212,298.79
2009	15,140,000.00	-1,266,544.29	16,406,544.29
2010	76,963,000.00	985,465.16	75,977,534.84
2011	165,900,000.00	86,830,202.16	79,069,797.84
2012*	202,000,000.00	54,372,145.59	147,627,854.41
Total	732,043,000.00	353,326,062.80	378,716,937.20

*Cálculos anualizados a partir de información al 1er. trimestre.
 Valor negativo indica que precio nacional > internacional.
 Fuentes: con base en información de SHCP (2012 y misma fuente para años anteriores), Pemex (2012), EIA (2012), y Banxico (2012b).

enero de 2013, es posible afirmar que el diferencial de la Magna mexicana y la Regular estadounidense no sólo se eliminó, sino que se revirtió: el precio de la primera (10.92 pesos por litro) superó al de la segunda, que se situó en 3.17 dólares el galón, en virtud de que en todo EUA el precio de los carburantes se fija de acuerdo con las oscilaciones del mercado internacional. Al hacer la conversión a litros (3.78 por galón) y aplicar el tipo de cambio representativo de transacciones con el exterior a esa fecha, establecido por el Banco de México (12.77 pesos por dólar), se observa que el precio en la Costa Golfo se situó en 10.71 pesos ¡21 centavos de peso mexicano abajo de la Magna nacional! Dada la tendencia de los precios internacionales de dichos carburantes a bajar o estabilizarse durante 2013, debido a las amplias reservas de hidrocarburos no convencionales descubiertas recientemente en EUA, que quizá lo hagan autosuficiente en ocho años, y una ligera disminución de la demanda mundial de dichos productos por la desaceleración económica, es previsible que la brecha siga aumentando, lo que implicará que el IEPS negativo deberá reconocerse como positivo. Además, todo parece indicar que el peso

mexicano se seguirá apreciando frente al dólar estadounidense.

Las imprecisiones de cálculo por parte del gobierno mexicano se observan para todo el sexenio que acaba de terminar. El punto de partida para corroborarlo es aplicar las diferencias de cálculo de la SHCP y de este autor a los poco más de 1.1 millones de barriles diarios de gasolinas y diésel consumidos en el país a partir de 2008¹. Debe notarse que con este método no puede quedar excluida la gasolina maquilada en el exterior (hasta 135 mil barriles diarios en la refinería de Deer Park, Texas, que PEMEX posee al 50%, junto con Shell Oil Co.) En estricto sentido, dicha gasolina no forma parte de las importaciones, y si así la clasifica PEMEX, debería crear un nuevo rubro, “autoimportaciones”.

Para fines de cálculo, al consumo nacional aparente se le multiplica por el diferencial de

¹ El cálculo se elabora a partir de la fórmula de consumo nacional aparente, utilizada en el sistema de cuentas nacionales $CNA=QG+QD+MG+MD-XG-XD$, donde CNA =consumo nacional aparente, QG =producción de gasolinas, QD =producción de diésel, MG =importaciones de gasolinas, MD =importaciones de diésel, XG =exportaciones de gasolinas, y XD =exportaciones de diésel. En adición, hay que recordar que la gasolina Magna representa casi 70% de la factura total de gasolina y diésel importados por el país.



Cancún-Riviera Maya
5 al 8 de junio 2013



“Talento para innovar, compromiso de hoy para el México del mañana”



**Invitan al Congreso Mexicano del Petróleo
donde se contará con:**

Cursos Precongreso

Exposición Industrial - 200 Empresas

Nacionales e Internacionales

Programa de Conferencias de Talla Internacional

3 Conferencias Plenarias

3 Almuerzos Conferencia

160 Conferencias Especializadas

56 Sesiones e-poster

Eventos Sociales, Culturales y Deportivos

Se discutirán temas como:

Explotación de campos maduros

Yacimientos no convencionales

Explotación de yacimientos en aguas profundas

Producción de crudo extrapesado

Recuperación mejorada

Geociencias aplicadas a la exploración de hidrocarburos

Organización

Tel. +52(55) 5260-6537

+52(55) 5260-6848

www.cipm.org.mx

www.congresomexicanodelpetroleo.com.mx

Cuadro 3. Número de automotores registrados en circulación

Año	Total	Automóviles	Cam. pasajeros	Vehíc. carga	Motocicletas	% Autos
1980	5,758,330	3,950,042	60,388	1,470,816	277,084	68.6
1985	7,725,623	5,281,842	79,028	2,114,395	250,358	68.4
1990	9,862,108	6,555,550	93,275	2,964,736	248,547	66.5
1995	11,317,646	7,469,504	120,497	3,598,685	128,960	66.0
2000	15,611,916	10,176,179	202,396	4,939,417	293,924	65.2
2001	17,300,530	11,351,982	273,536	5,394,206	280,806	65.6
2002	18,784,594	12,254,910	299,365	5,860,797	369,522	65.2
2003	19,806,960	12,742,049	308,101	6,317,293	439,517	64.3
2004	20,878,438	13,388,011	264,585	6,707,535	518,307	64.1
2005	22,138,478	14,300,380	268,817	6,980,738	588,543	64.6
2006	24,907,229	16,411,813	310,189	7,462,918	722,309	65.9
2007	26,747,197	17,696,623	322,078	7,849,491	879,005	66.2
2008	29,287,903	19,420,942	333,287	8,453,601	1,080,073	66.3
2009	30,890,136	20,519,224	337,465	8,835,194	1,198,253	66.4
2010	32,338,820	21,639,633	359,323	9,182,991	1,156,873	66.9

Fuente: INEGI (2012b)

Casi uno de los cuatro puntos porcentuales que en promedio creció la inflación entre 2009 y 2012 se explica por los incrementos a las gasolinas, el diésel y otros energéticos

precios observado entre las gasolinas Magna y Regular, previa conversión de dólares a pesos a la paridad representativa de transacciones internacionales en el caso de la segunda². Se llega así a los valores presentados en la columna tres del cuadro 2.

El subsidio total calculado oficialmente para el sexenio asciende a 732 mil millones de pesos, lo que conduce a un promedio anual de 122 mil millones, 1.1% del PIB de ese lapso. Los cálculos del autor establecen que, en promedio, dichas cifras deberían ser de menos de la mitad (353.3 miles de millones de pesos totales; 58.9 miles de millones de pesos promedio anual, lo que equivale a 0.5% del PIB anual). Es de resaltarse que, con métodos de cálculo detallados, la Cámara de Diputados (2012) estima el subsidio acumulado en una cifra prácticamente igual: 354.7 miles de millones de pesos. La diferencia sexenal de los cálculos de la SHCP y de este autor, mostrada

² Debe notarse que, para ser congruentes con los cálculos de la SHCP, la Cámara de Diputados y otros órganos del Ejecutivo y el Legislativo, se aplica el subsidio a toda la gasolina y diésel consumidos en el país, aunque lo justo sería tomar como referencia únicamente los carburantes importados, sin incluir los de Deer Park.

en la última columna del cuadro 4, asciende a 378.7 miles de millones de pesos totales, 63.1 miles de millones promedio anual, cifras virtualmente iguales a las de la Cámara de Diputados.

El parque vehicular

Evidentemente, el subsidio sobrestimado es una forma de desviación de recursos a partir de la suplantación de información, lo que constituye un daño moral para los usuarios, sobre todo aquellos que poseen vehículos de motor, cuyo número de unidades pasó de 15.6 millones en 2000 a 32.3 millones en 2010: más que se duplicó en una década (cuadro 3). Esto se logró en virtud de una política de promoción orientada a reforzar a la industria automotriz que, aún siendo una gran productora y exportadora de vehículos, sólo coloca en el mercado local uno de cada cinco automóviles que fabrica. Dicha política ha consistido en: campañas publicitarias, facilidades de crédito, reducción del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN), eliminación progresiva en las entidades federativas del impuesto anual a la tenencia de automó-



viles, y apertura a las importaciones de todo tipo de modelos, sin mayor preocupación por su cilindraje y eficiencia. Es decir, desde las esferas oficiales se ha privilegiado la venta de automóviles, no el ahorro energético.

De este enorme parque vehicular, que implica que en México existe un vehículo por cada tres habitantes, no todos son particulares: un tercio de ellos se usan para trabajar (camión de pasajeros, camión o camioneta de carga y motocicletas, que son las de menor peso en el total, 3.4%). Dichos vehículos son, por su cilindrada y antigüedad, los que consumen la mayor parte de la gasolina y el diésel del país, y son también los que más contaminan. Entre ellos se cuentan no sólo los autobuses urbanos e interurbanos, sino también las flotillas de pipas, camiones y camionetas de PEMEX, así como de las empresas energéticas privadas, nacionales e internacionales, que operan en las zonas petroleras, como se puede corroborar visitando éstas.

Conclusiones

A partir de la aparición de los decretos de la reforma energética (noviembre de 2008) se han detectado múltiples irregularidades con el manejo de los recursos de PEMEX, asociados en parte a la mayor discrecionalidad con que dicha entidad se maneja, mismas que incrementan sus egresos y que, debido a los mecanismos de contabilización de las finanzas públicas, recaen en el contribuyente. En este contexto, es sorprendente que los medios informativos y la iniciativa privada no se solidaricen con los consumidores, sino con la supuesta necesidad de eliminar el subsidio a los carburantes, sin considerar que la ley de incremento escalonado de precios de las gasolinas y el diésel regirá hasta 2014, a pesar de que el precio en la Costa Golfo de EUA ya es más alto al de México. En el fondo, lo que parece preocupar a la iniciativa privada no es el sangrado de recursos que se impone a los ciudadanos con precios tan altos, sino que a ellos no les aumenten el impuesto sobre la renta y el impuesto especial a tasa única, o les endurezcan las normas recaudatorias mediante la eliminación de regímenes especiales, exenciones fiscales, consolidación fiscal y creación de nuevas formas de recaudación.



Los errores de cálculo de la SHCP los conoce la Legislatura 2012-2014, como demuestra el estudio al respecto elaborado por encargo de la propia Cámara de Diputados (2012). Empero, dicha Legislatura no sólo sostuvo el nivel del ajuste de precios durante los tres últimos meses de 2012, sino que lo incrementó en enero de 2013. Así, contravino la ley del IEPS que en ese mismo recinto legislativo se había aprobado cinco años antes, basada en un cálculo aritmético sin mayores complicaciones. Es tiempo de corregir este error, dejar de tratar a los mexicanos como dilapidadores de gasolinas y diésel, y exigir al gobierno federal que sea preciso en sus cálculos, en beneficio de la credibilidad de las instituciones.

Los precios a que se expendan las gasolinas y el diésel en México se acercan más a los de un país desarrollado e insuficiente en materia petrolera.

Referencias bibliográficas

- Banco de México (Banxico) (2012a), Informe Anual 2011, México.
- (2012b), Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) y tipos de cambio representativos de operaciones con el exterior, www.banxico.org.mx consultado en diciembre de 2012.
- Cámara de Diputados (2012), "Análisis de los precios y de los subsidios a las gasolinas y el diésel en México, 2007-2012", México, diciembre.
- Charts Bin (2012), "Worldwide retail prices of gasoline", <http://chartsbin.com>, consultado en diciembre de 2012.
- Energy Information Administration (EIA) (2012), www.eia.gov consultado en diciembre de 2012.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2012a), Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), www.inegi.org.mx consultado en diciembre de 2012.
- (2012b), "Estadística de vehículos de motor registrados en circulación", en www.inegi.org.mx consultado en diciembre de 2012.
- Petróleos Mexicanos (Pemex) (2012), Indicadores Petroleros, en www.pemex.com.mx consultado en mayo de 2012.
- US Department of Energy (2012), en www.fueleconomy.gov consultado en diciembre de 2012.