



By SENTIDO COMÚN

México agota una arma para evitar alzas gasolina regular superior inflación

por Francisco Delgado y César Pérez
Axis Negocios

11 de feb. (Axis Negocios) -- El gobierno de México agotó la herramienta que hasta ahora venía empleando para mantener el precio de la gasolina regular por debajo del alza acumulada de la inflación al anunciar que para la próxima semana renunciará a cobrar la totalidad del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) para ese combustible.

Con ese anuncio, las autoridades financieras reducen sus márgenes de maniobra para complacer la promesa del presidente Andrés Manuel López Obrador de que durante sus sexenio los precios de los energéticos no subirán por arriba de la inflación acumulada, algo que ha logrado hasta ahora para todos los combustibles a excepción del gas natural, que por los incrementos acumulados ya va por arriba del crecimiento del Índice Nacional de Precios al Consumidor --28.8% contra 14.5%, de acuerdo a cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

En el caso de la gasolina regular, el incremento acumulado en el sexenio es de 6.3%, inferior a esa inflación sexenal acumulada, lo que le da a Hacienda un cierto espacio para que el precio de la gasolina pueda subir cerca de 8.2 puntos porcentuales más que el incremento inflacionario de este año a fin de que se mantenga igual al ritmo de avance de los precios al consumidor en el sexenio.

El margen parecería significativo, pero ante las alzas que han mostrado las gasolinas en otros mercados no distorsionados por subsidios o estímulos fiscales, no es realmente grande. Podría incluso evaporarse rápidamente. De hecho, la gasolina regular subió el año pasado 14%, en comparación con una alza general de precios de 7.4%. El incremento así superó en 6.6 puntos porcentuales a la inflación aún cuando el gobierno redujo el cobro del IEPS para evitar alzas mayores.

El aumento del año pasado, no fue suficiente para que el precio de ese combustible rebasase ya a la inflación de los primeros tres años del gobierno de López Obrador porque el precio de la gasolina regular cayó 8.8% en 2020 y a penas subió 0.6% en 2019, dos años en que la inflación tuvo un ritmo de avance de 3.2% y 2.8%.

Con el anuncio de que no cobrará el IEPS la próxima semana, el gobierno dejará de recibir 5.49 pesos de ese impuesto por cada litro de gasolina regular que se venda en el país, a fin de que el mayor costo del

combustible no lo trasladen los dueños de las gasolineras a los consumidores. Esta es la primera ocasión en que el gobierno deja de cobrar la totalidad de ese impuesto desde que estableció un mecanismo de ajustes semanales al IEPS, en 2018 durante el gobierno del presidente Enrique Peña Nieto y que mantuvo López Obrador.

En cuanto al caso de otros combustibles, como la gasolina premium, o de alto octanaje, y el diésel, la situación está también tocando niveles extremos, ya que Hacienda anunció en el *Diario Oficial de la Federación*, que elevó al máximo hasta ahora el estímulo fiscal, vía el no cobro del IEPS, para ambos combustibles. La dependencia optó, por ejemplo, por no cobrar un mayor porcenta del impuesto a la gasolina premium al ampliar de 71.5 a 83.5% la ventaja fiscal, o el mayor nivel desde que existe el esquema de regulación de los precios vía la reducción del cobro del IEPS. El gobierno recabará así solo 0.8 pesos de ese impuesto por cada litro de gasolina premium que vendan las gasolinerías y no los 4.64 pesos establecidos en la ley para este año.

En el caso del diésel, el gobierno también elevó a un nivel récord el estímulo al renunciar al cobro de 89.6% de la tasa impositiva versus 81% de la semana previa. La decisión equivale a dejar de cobrar 5.41 pesos de impuesto por cada litro.

Los estímulos vía la renuncia del cobro del IEPS para los tres tipos de combustible reportaron además su séptima semana consecutiva de incremento.

En buena medida, el aumento al estímulo se da como resultado del incremento observado en los combustibles en el mercado de Texas, Estados Unidos, o del lugar desde donde México importa la mayoría de las gasolinas que consumen los conductores en México. Los precios de la gasolina regular subieron 3.5% durante solo la última semana en Texas, mientras que la gasolina premium aumentó 2.9% en ese lapso, de acuerdo con datos de Energy Information Administration (EIA), una dependencia estadounidense.

En lo que va de 2022, la gasolina regular estadounidense acumula un alza de 8.6% y la premium de 6.5%, de acuerdo con datos del organismo de estadística y análisis del Departamento de Energía de Estados Unidos. En México, en cambio, la regular registró un incremento de 1.7% en enero y la premium de 1.3% el mes pasado, en buena medida por la decisión gubernamental de cobrar semana tras semana una menor proporción del IEPS.

Los precios de los combustibles han aumentado a lo largo de los últimos meses como reflejo de los aumentos a los precios del crudo en los mercados internacionales por los problemas con su suministro, las menores reservas y las pobres perspectivas de una mayor producción.

La Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y sus aliados no han cumplido siquiera con sus promesas de producción y la Agencia Internacional de Energía, con sede en París, Francia, piensa que los precios del crudo podrán seguir subiendo por eso y otros factores. Hoy los precios del barril de petróleo estadounidense, o West Texas Intermediate (WTI), y del crudo del Mar del Norte, o Brent, concluyeron ocho semanas de ganancias y perforaron niveles no vistos en siete años.

"El precio del petróleo sube a nivel global por una mayor demanda global, menores reservas y temores por un posible conflicto armado entre Rusia y Ucrania", dijo Gabriela Siller, directora de análisis económica de Grupo Financiero Base en una respuesta escrita para Axis Negocios.

El crudo tipo Brent ha ganado 21.2% y el WTI 23.2% solo en lo que va de 2022, que se suman a las ganancias de 26 y 27% de todo 2021, de forma respectiva.

Ante la continuidad del escenario alcista del petróleo, las perspectivas para los combustibles no son distintas, lo que aumentará las dificultades para que el gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador pueda seguir manteniendo el precio de los combustibles por debajo de la inflación sexenal.

Si bien el precio de la gasolina regular se mantiene por debajo de la inflación sexenal, no es impensable prever que esto no sea sostenible en el tiempo, a menos de que el gobierno este dispuesto a pagar un alto costo, implementando otras medidas. Una de esas otras opciones podría ser que el gobierno comience a otorgar un subsidio directo a los vendedores de los combustibles. La última vez que las gasolinas tuvieron ese tipo de subsidio fue en 2017, año en que la administración de Peña Nieto optó por eliminarlo para no seguir cargando con esos gastos fiscales. El razonamiento detrás de esto fue que el beneficio del subsidio ayudaba más que nada a los ciudadanos con mayor poder adquisitivo, por ser propietarios de un vehículo, y no a los que menos tienen --un argumento que rechaza el presidente López Obrador por las alzas que generalmente desatan los mayores precios de la gasolina en otros productos como el transporte y las mercancías.

Si bien esas alzas son ciertas, los economistas indican que siempre son inferiores a lo que aumentan las gasolinas, por lo que el impacto en la población es menor que el que enfrentan las personas más acaudaladas y que, para muchos, no deben beneficiarse con subsidios o estímulos para contener las alzas de los precios de los combustibles. Muchos economistas incluso dicen que los recursos recabados con el cobro completo del IEPS a las gasolinas, podrían emplearse para paliar el impacto de los mayores precios en quienes menos tienen, vía programas sociales.

Muchos no descartan que el gobierno actual incurra de nuevo en subsidiar a la gasolina por el empeñamiento presidencial de mantener los precios de los combustibles por debajo de la inflación, sin medir a quien beneficia más eso y a quien más perjudica.

"Es posible que puedan poner de las finanzas públicas, pero sería otro punto más de presión que elevaría la probabilidad de recorte en la calificación crediticia de México", dijo Siller. Esto no es "financieramente viable en niveles altos, pues se comprometen recursos que están destinados a otros programas" sociales.

La calificación soberana de México está a un escalón de perder el grado de inversión para Fitch Ratings, y a dos para S&P Global Ratings, con presiones por una perspectiva de crecimiento moderada para este año, por la desconfianza de la inversión en las políticas del gobierno actual adversas al libre mercado y por los lastres que significa para las finanzas los apoyos a Petróleos Mexicanos que ha realizado el presidente.

Otra opción, que ya ha usado este gobierno, aunque quizás sea derrocada en tribunales, podría ser fijar un precio máximo a las gasolinas para que los dueños de las estaciones de servicio puedan recuperar sus costos, pero tengan que limitar o sacrificar sus ganancias, como ocurre hoy día con el gas licuado de petróleo o gas

LP. Claro que esta medida de política pública podría ser contraria a la Constitución por lo que podría terminar en la Suprema Corte de Justicia de la Nación.