

{vozstart}



Gasolina y pobreza

Alza a combustibles

¿A quién le pega?

Desde los gloriosos tiempos del cambio” foxista, cuando menos, el pretexto perenne del gobierno federal y sus jilgueros (oficiales y encubiertos, con todo y hoja pautada) para justificar

el aumento de los precios de las gasolinas y el diesel ha sido que éste “no afecta” a los sectores de menores ingresos, porque “los pobres no tienen coche y no usan gasolina”, especialmente Premium. Por si fuera poco, dicen, a los de salario mínimo tales incrementos les resultan maravillosos, porque “no generan inflación”.

Pues bien, los defensores de tal política suponen que los productores, los transportistas y los comerciantes, entre tantos otros que conforman la cadena, tampoco usan gasolina ni diesel, ni que éstos repercuten las constantes alzas en los combustibles en sus precios a los consumidores, mucho menos que los incrementos no tienen un efecto multiplicador, y que esto es así porque ellos lo dicen, entonces concluyen que sólo los propietarios de un coche pagan los aumentos. Todo esto como parte del concepto oficial de que el salario mínimo “ya casi nadie lo percibe”, que el mini ingreso “sólo es una referencia para fijar multas” y que, en fin, con 6 mil pesos mensuales se vive de maravilla (coche incluido.)

En otras partes no suponen, sino que documentan una realidad distinta a la oficial. En la Cámara de Diputados, por ejemplo, donde sus centros de análisis concluyen que el alza constante en los citados precios impacta prácticamente de forma automática al resto de la actividad económica. Citan que un par de años atrás, con precios menores a los actuales, los hogares con los ingresos más bajos (que no tienen coche) destinaron en promedio mensual 12.18 por ciento de su percepción monetaria para el consumo de gasolina, diesel y transporte público. En sentido contrario, en los hogares más pudientes (que sí tienen coche) tal promedio fue de 4.63 por ciento. “Si se suma el gasto que realizan los hogares del país por el consumo de gasolina, diesel y transporte público, se observa que los hogares más pobres del país destinan 2.6 veces más de su ingreso monetario para la compra de estos bienes y servicios, que los hogares más ricos del país”.

Un estudio más reciente de la propia Cámara de Diputados (*Análisis de los precios y de los subsidios a las gasolinas y el diesel en México, 2007-2010*) advierte que el aumento de los precios de los citados combustibles “incide directamente en el poder de compra de los salarios de los trabajadores. Por citar un caso, si el propietario de un vehículo decide comprar 40 litros de gasolina o diesel, su gasto se incrementó así: para la gasolina Premium, en el año 2007 hubiera pagado 332.40 pesos; en diciembre de 2010 gastó 404 pesos, 71.60 pesos más respecto de 2007. Para la gasolina Magna, en 2007 hubiera pagado 270.40 pesos; en diciembre de 2010 gastó 350.40 pesos; 80 pesos más respecto de 2007. Y para el diesel, en 2007 hubiera pagado 229.20 pesos; en diciembre de 2010 gastó 364.80 pesos; es decir, 135.60 pesos más”. Lo anterior, aclara, “no considera uno de los problemas más recurrentes que enfrentan los consumidores de gasolina en México, consistente en que prácticamente en todos los expendios de petrolíferos del país los litros son incompletos. Esta práctica impacta adversamente por el lado del gasto o del ingreso a los consumidores del país, teniendo el efecto final de una carga impositiva adicional o de un

sobrepeso por litro de gasolina o diesel adquirido”.

Para el mismo periodo 2007-2010, el salario mínimo pasó de 48.88 a 55.77 pesos diarios, un incremento de 6.85 pesos. El aumento del salario mínimo cubre 9.57 por ciento del incremento del gasto por consumo de la gasolina Premium; 8.56 por ciento del relativo a la gasolina Magna, y 5.05 por ciento del autorizado al diesel. “Podemos asumir que la población que percibe el salario mínimo, por tener ingresos bajos, carece de automóvil, como consecuencia, no consume gasolina o diesel. Sin embargo, la población de ingreso medio y alto está en condiciones de demandar estos petrolíferos; son asalariados que forman parte de la economía formal, cuyos ingresos monetarios se estiman en función del salario medio de cotización del Instituto Mexicano del Seguro Social”.



Así, en el periodo 2007-2010 el salario medio de cotización del IMSS pasó de 209.19 a 235.79 pesos, un incremento de 26.60 pesos. El aumento de este salario cubre 37.15 por ciento del

incremento del gasto por consumo de la gasolina Premium; 33.25 por ciento del relativo a la gasolina Magna, y 19.62 por ciento del autorizado al diesel. “Como se observa, los incrementos salariales en nuestro país únicamente cubren una parte del aumento de los precios de las gasolinas y el diesel. Como consecuencia, el alza de los precios de los otros bienes y servicios ya no pueden ser cubiertos por el incremento salarial, porque todo se destina a cubrir el encarecimiento de estos petrolíferos, lo que se traduce en una pérdida acumulada de su poder de compra”.

Otro efecto negativo lo resume así la Cámara de Diputados: “el incremento de los precios de las gasolinas ha generado un efecto de sustitución en el consumo. Como la Magna es un sustituto perfecto de la Premium, la población está incrementando el consumo de la gasolina más barata (Magna), es decir aumenta la compra de un combustible más contaminante. De 2007 a noviembre de 2010, el volumen de las ventas internas de la gasolina Magna pasó de 658.9 a 750.7 mil barriles diarios, mientras que el consumo de la gasolina Premium pasó de 101.3 a 56.6 mil barriles diarios. En términos reales, de 2007 a noviembre de 2010, el volumen de las ventas internas de la gasolina Magna aumentó 13.93 por ciento, el consumo de la Premium se redujo 44.13 por ciento y el diesel aumentó 8.55 por ciento”.

Lo anterior “podría exacerbar el impacto al medio ambiente, pues “la concentración de azufre en la gasolina Magna es superior a la Premium. El costo de oportunidad que enfrenta el gobierno federal es que incrementa la recaudación del IEPS a través del deslizamiento de los precios de las gasolinas, pero genera un impacto ambiental adverso, porque la población está optando por sustituir el consumo de la gasolina menos contaminante por la que más daño le hace a la calidad del aire”.

Las rebanadas del pastel

¡Qué generoso!: el PRI se dice dispuesto a “asumir el costo político de aprobar la Ley de Seguridad Nacional”, mientras deja a la ciudadanía pagar por la violación de sus derechos, toda vez que la citada legislación permitirá a Gustavo Calderón Ordaz “la atribución de sofocar con el Ejército movimientos sociales, políticos, laborales y electorales, y decretar el estado de excepción en entidades o regiones del país” (La Jornada , Enrique Méndez). ¡Felicidades! La disolución social rediviva.

<http://twitter.com/cafevega>

{vozmeend}