



Impacto del precio de la gasolina en los hogares mexicanos

Por Reyna Vergara González y Judith Huerta Quiroz

La política de desliz gradual a los precios de los energéticos durante la administración de Felipe Calderón Hinojosa tuvo como objetivo que recursos ahorrados fueran destinados a programas sociales de combate a la pobreza; sin embargo, entre el 2012 y el 2014, el número de personas en situación precaria aumentó 1.9 millones (Coneval, 2017). Actualmente, en la administración de Enrique Peña Nieto se está implementado un esquema abierto en la competencia de los precios de los combustibles, los cuales son determinados por el mercado internacional; en ese sentido, a partir de la tercera semana de febrero del 2017 inició el ajuste diario y diferenciado de las tarifas, hecho que impactó el gasto de las familias que perciben los ingresos más bajos.

Al revisar el comportamiento del precio de los hidrocarburos durante el periodo 2011-2017 se observan dos aspectos importantes: primero, el diésel registró un aumento significativo y se mantuvo por encima de las gasolinas Magna y Premium; segundo, existe una brecha constante

entre el avance de los precios de los combustibles y el del salario mínimo. Entre agosto del 2011 y agosto del 2017, el costo del diésel creció 63%, mientras que el salario mínimo sólo presentó un incremento de 38% (INEGI, 2017).

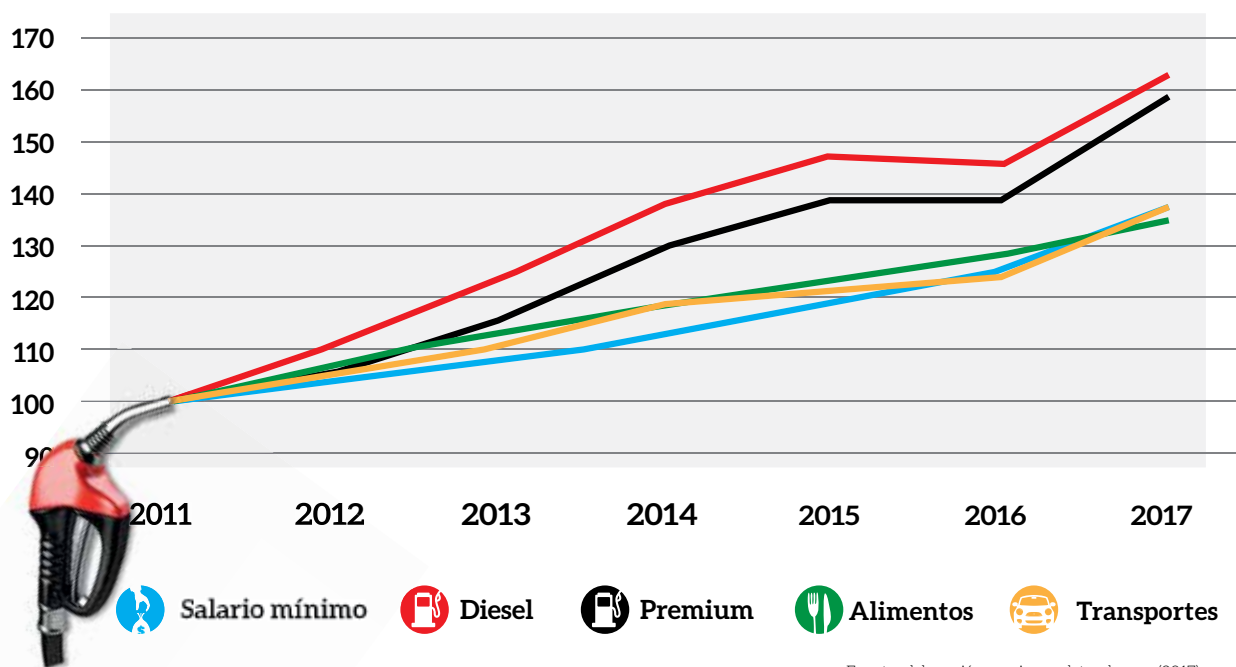
Derivado de ello, al comparar el alza de las gasolinas con la de los alimentos y del transporte se evidencia la afectación en el poder de compra de las familias. Del 2011 al 2016, el incremento acumulado de los precios de los alimentos y transporte fue de 35 y 38%, respectivamente, que han estado por debajo de los registrados por los combustibles, pero por arriba de los correspondientes al salario mínimo (Gráfica 1).

De acuerdo con los resultados de la última Encuesta de Ingreso-Gasto de los Hogares (ENIGH), 2014, publicada por el INEGI, los primeros dos deciles¹ (dos grupos de

¹ De acuerdo con el INEGI (2017), los deciles se calculan identificando todos los ingresos del hogar (el valor bruto menos los descuentos legales) y se dividen por la cantidad de integrantes de cada grupo familiar la distribución del ingreso en México se divide en 10 grupos de hogares según el ingreso que perciben (deciles), siendo el decil I el del menor ingreso y el decil X el de mayor ingreso.



Gráfica 1. Precio de la gasolina, bienes básicos y salario mínimo 2011-2017
(incrementos acumulados 2011=100)



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2017) y SHCP.

hogares con bajos ingresos) destinan en promedio 61% de su ingreso a alimentos y transporte (48.8 y 12.2%, respectivamente), mientras que los que se ubican en el noveno y el décimo decil (con mayores ingresos), 53.9% (33.9 y 20% a alimentos y transporte, respectivamente).

Específicamente, el gasto en el transporte público² realizado por quienes habitan los hogares ubicados en los deciles I y II constituye 6.2% en promedio de su ingreso total, mientras que para los deciles IX y X es de apenas 3.1%. De acuerdo con estos datos, los más afectados por el incremento de los combustibles son quienes perciben menores ingresos (INEGI, 2017), debido a los costos de

traslado de los productos básicos al consumidor final.

En conclusión, los ajustes a los precios de productos de consumo general fueron provocados, entre otros factores, por la liberación del precio de la gasolina, que afectó ineludiblemente el gasto de los hogares, principalmente en los de menores ingresos. A pesar de los esfuerzos realizados en las dos últimas administraciones federales, continúa el aumento de población en condiciones

de pobreza, y la reforma energética no ha logrado la meta prometida (el bienestar de las familias), pues claramente lo demuestra el estudio aquí presentado. 

Referencias

- Coneval (2017), "Coneval informa los resultados de la medición de pobreza 2014". <<http://www.coneval.org.mx/Evaluacion/IEPSM/Paginas/Consideraciones2017.aspx>> [14 de febrero del 2017].
- INEGI (2017), "Banco de Información económica". <<http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>> [21 de agosto del 2017].
- SHCP (2017), "Precios de combustibles". <<https://www.gob.mx/cre>> [21 de agosto del 2017].



Reyna Vergara González es profesora e investigadora en la Facultad de Economía de la UAEM y miembro del SNI. Es doctora en Economía por la Universidad Autónoma de Madrid y sus líneas de investigación son política monetaria y macroeconomía.



Judith Huerta Quiroz es profesora de asignatura en la Facultad de Economía de la UAEM. Es maestra en Economía Aplicada por la misma universidad y su línea de investigación es macroeconomía.

² El gasto en transporte se divide en transporte público y mantenimiento de los vehículos (refacciones, combustible y servicio).