

Una manera sencilla de ayudar al desarrollo de las poblaciones rurales aisladas y al crecimiento económico de México en general

Marco González Navarro

México es uno de los pocos países en el mundo donde la gasolina tiene el mismo precio en cualquier parte de la nación. Una de las ventajas de este sistema es que la gente puede planear con mayor precisión sus costos de combustible al viajar por el país. Asimismo, no hay problemas relacionados con que los expendedores de gasolina en una determinada ciudad se coludan para obtener ganancias extra normales. Esto se debe a que PEMEX, al tener el precio de venta de gasolina fijo, determina las ganancias por litro de los expendedores de la misma. En otros países, las ganancias de un expendedor de gasolina dependen principalmente de dos aspectos: el primero es la cantidad vendida, y el segundo es el margen de ganancia por litro vendido. Fuera de México, un expendedor de gasolina que vende poco volumen porque se encuentra ubicado en una población pequeña, pero que tiene un buen margen de ganancia por litro vendido, puede tener una utilidad total similar a un expendedor ubicado en una ciudad grande donde vende muchos litros pero con un margen menor. En cambio, en nuestro país, el único parámetro de relevancia para el expendedor es la cantidad vendida, ya que el margen por litro es determinado de manera independiente, por PEMEX.

Ahora bien, vale la pena recordar que cualquier nueva gasolinera que se construye en México lo hace bajo el esquema de franquicias. Es decir, los inversionistas eligen el lugar donde quieren poner una gasolinera y luego firman un contrato con PEMEX para la provisión de gasolina. Como expliqué en el párrafo anterior, al no tener libertad sobre el precio de la misma, el inversionista sólo se preocupa por poner la gasolinera en un lugar donde se vendan muchos litros. ¿Qué sentido tiene construir una gasolinera en un poblado pequeño, digamos de unos 5,000 habitantes, si se puede construir una gasolinera en un poblado mayor donde se vendan más litros?¹

Es obvio entonces que una de las consecuencias negativas de este sistema de precio único en todo el país es que las gasolineras tienen muy pocos incentivos a instalarse en poblados pequeños y aislados. Tengo la impresión de que este es un punto al cual se ha prestado poca atención en los últimos años, y que puede resultar un factor importante para explicar el estado de pobreza y falta de desarrollo de las comunidades muy pequeñas de México.

Datos del INEGI señalan que 25 millones de mexicanos viven actualmente en localidades con menos de 2,500 personas. El 80% de estas localidades presentan grados de marginación alto y muy alto. Esta situación llama la atención porque en otros países no siempre ocurre lo mismo. Por ejemplo, en Estados Unidos no existe una correlación clara entre el tamaño de una localidad y el nivel de marginación de la misma.

Es claro que si se liberara el precio de la gasolina en poblaciones que aún no cuentan con gasolinera no se acabaría instantáneamente el problema de pobreza de las mismas. Pero sí es un hecho que la situación actual condena a una población pequeña y alejada de otros poblados a, ya sea un costo de combustible ineficientemente alto, o simplemente a una vida sin motores de combustión interna. La primera razón se debe a que aun si la población tiene vehículos automotores, éstos deben transportarse a la ciudad más cercana con ese servicio, gastando tiempo y dinero (en términos de combustible). En el peor de los casos, la distancia provoca que simplemente la gente no use vehículos de gasolina. En tal caso, la población no tiene más opción

¹ Aquí estoy suponiendo que el mercado urbano no está saturado ya de gasolineras.

que transportarse con burros y caballos (¡a pesar de que tuvieran ingreso suficiente como para tener un auto!).

Esto no quiere decir que porque haya gasolina disponible la gente del campo ya no va a usar animales para desplazarse. Pero una vez que hay gasolina disponible suele generarse un sistema de transporte público, ya sea formal o informal, de camionetas, combis y pickups y que por lo general provoca un enriquecimiento de la comunidad, por medio de mejores precios de venta de la producción local y menores precios de compra de alimentos y otros productos de consumo.

Otra importante ventaja de tener vehículos automotores disponibles es que cualquier paciente con una emergencia médica puede ser llevado rápidamente al hospital más cercano. No es necesario que toda la población tenga transporte privado para obtener ventajas de los automóviles. Basta que la comunidad tenga acceso a transporte automotor. Lo que se señala en este artículo es que existe una situación ineficiente para ciertas poblaciones rurales a quienes les convendría tener vehículos automotores, que tienen ingreso para sufragarlo, pero que no los adquieren porque no hay gasolina disponible en las inmediaciones del poblado. Podemos entonces concluir que el sistema de precio único de la gasolina magnifica el atraso en que viven las poblaciones aisladas y pequeñas de México.

Lo más interesante de este problema es que existe una manera simple de que esas poblaciones tengan más gasolineras sin que PEMEX ni el gobierno realicen gasto alguno. Basta con introducir un nuevo tipo de franquicia PEMEX que autorice la venta de gasolina a un precio liberado siempre y cuando no haya otra gasolinera en las inmediaciones, por ejemplo, si no hay gasolinera a menos de una hora de camino. El precio de venta, que el propio expendedor quedaría en libertad de fijar, y que por razones obvias sería mayor al que prevalece en las ciudades, permitiría que la poca cantidad vendida en las poblaciones rurales se pueda compensar con un mayor precio de venta, lo cual está terminantemente prohibido actualmente. No es difícil imaginar el diseño de expendios pequeños de gasolina, que podrían, por ejemplo, servir la gasolina desde un tractocamión, lo cual tendría costos mínimos de instalación, sin renunciar a ciertos estándares de seguridad fijados por PEMEX.

La pregunta relevante es, ¿qué situación es preferible para un poblado, tener gasolina disponible a un precio mayor al de las ciudades o no tener gasolina? La respuesta es obvia. Para el inversionista que está considerando construir una gasolinera, la perspectiva de vender en una población pequeña pero con un alto margen de ganancia haría la inversión atractiva en muchos casos.

Todos hemos visto ejemplos en nuestro país en que el precio único de la gasolina ha sido un factor que ha inhibido la construcción de un expendio de la misma. Por ejemplo, hace poco viajaba en la carretera que va entre San Luis Potosí y Matehuala. En el camino observé en varias ocasiones a individuos al lado de la carretera con tambos de gasolina para vender. En ese momento noté que en ese tramo las gasolineras no abundan. La cantidad vendida debe ser poca, ya que el precio es alto y sólo quien está en emergencia se detiene a comprar. El tambo debe transportarse a diario entre la casa de la persona y la carretera. Además de los problemas de seguridad que el negocio representa tanto para usuario como para el emprendedor, la actividad es ilegal bajo las leyes mexicanas actuales. Lo que se propone en este artículo permitiría que la actividad de esas personas -básicamente vender gasolina a un precio mayor al legal debido a que la venta es poca- no fuera un crimen sino una fuente de empleo legal, un expendio de gasolina más seguro, y un paso más en el desarrollo económico de nuestro país.

Otro caso que conozco de manera directa es el de un agricultor cuyo rancho está bastante alejado de la ciudad, unos 120 kilómetros. Tiene una pipa con la que transporta combustible hasta su tierra. En las inmediaciones hay algo de rancherías, un ingenio, y, yo calculo, unas 4,000 personas con unos 200 vehículos. Ha tenido la intención de poner una gasolinera en el lugar, para proveer a los vecinos, pero el volumen que vendería sería tan bajo que no compensaría el costo de construcción y operación de la misma. Si pudiera tener un margen mayor por litro vendido, sería un buen negocio. Los que viven cerca tienen que transportarse unos 120 kilómetros de ida y 120 kilómetros de regreso para obtener gasolina. Si consideramos que un vehículo tiene autonomía de 500 kilómetros por tanque, no es difícil ver que el costo de procuración del combustible y el tiempo que se gasta en ir a la ciudad sería mejor utilizado en otras actividades. La población cercana estaría mejor pagando un precio más alto que el que prevalece en la ciudad por gasolina expedida en la puerta de su casa.

Hoy en día hay mucha gente que se pregunta cómo podría México crecer más rápido. Lo primero que podemos y debemos hacer para crecer más es quitarnos las múltiples trabas al crecimiento que nos hemos autoimpuesto, una de las cuales claramente es el precio único de gasolina en todo el país.