

El mercado de la gasolina, caos e incertidumbre

Víctor Rodríguez Padilla, UNAM

31 de diciembre de 2016

Aumento de precios y desabasto de gasolina son dolores de parto que acompañan el nacimiento del mercado que decretó la reforma energética. Las instancias oficiales niegan con una mano lo que hacen con la otra, prefieren andarse por las ramas diciendo que el problema se debe al mal tiempo en el golfo de México, al robo de combustible en los poliductos, a las circunstancias del mercado internacional, al aumento imprevisto de la demanda, a problemas operativos y logísticos... Algunas de esas razones son válidas, unas son más relevantes que otras, sin embargo su importancia es secundaria. El meollo del asunto está en otra parte.

La causa principal del encarecimiento y desabasto de gasolina en el país se encuentra en la decisión de Enrique Peña Nieto de retirar al Estado como suministrador de combustibles, para dejar el negocio en manos privadas. De eso se trataba la reforma energética que las fuerzas conservadoras, dentro y fuera del país, impulsaron y aplaudieron, incluyendo el sector empresarial que hoy se queja de lo que está ocurriendo. Lo que estamos viendo y sufriendo es simplemente la implementación de la reforma aunque los voceros oficiales se empeñen en negar esa conexión.

El gobierno federal ha estado siguiendo la agenda que se estableció cuando se aprobaron las leyes secundarias de la reforma energética en agosto de 2014. Sólo que en su afán de concluir la privatización antes de que termine el sexenio, ha estado acelerando el proceso, pero lo único que ha logrado con esa precipitación compulsiva es crear caos e incertidumbre, descontento y protesta social.

¿Por qué hay desabasto?

Porque tanto la producción como la importación son insuficientes. En ambos casos el gobierno federal es el responsable, porque a su cargo está la operación de las refinerías y las compras en el mercado internacional de lo que haga falta para abastecer a la economía mexicana. Cabe destacar que la libre importación inició en abril pero la participación privada es todavía irrelevante en comparación con el tamaño del mercado. De igual modo, vale la pena recordar que la seguridad energética del país está a cargo de la Secretaría de Energía, instancia oficial omisa en sus deberes (artículo 80 de la Ley de Hidrocarburos).

Las últimas cifras disponibles, las del mes de noviembre, son reveladoras. Con respecto al nivel mensual más alto alcanzado durante el año, la producción disminuyó **37%**, la importación cayó **17%**, mientras que el consumo se mantuvo prácticamente constante. La conclusión es obvia: la oferta es insuficiente para satisfacer la demanda.

La causa de la escasez está en la incapacidad del presidente Peña y su equipo de colaboradores. El gobierno ha inducido, instruido o forzado a Pemex a reducir no sólo el procesamiento de petróleo crudo (las refinerías trabajan al 50%), sino también las compras foráneas de gasolina, con la única finalidad de acomodar las importaciones del sector privado. El problema es que se le pasó la mano: Pemex redujo demasiado rápido la oferta y los privados no lograron ocupar el espacio, de ahí el desabasto en el centro y norte del país que las compras de pánico han agudizado. El Secretario de Hacienda llama a la calma pero la caja de Pandora ha sido abierta. La especulación está desbocada. El gobierno perdió el control de la transición, liberó fuerzas que ahora es incapaz de controlar. Por su parte, el sector privado no ha logrado responder con rapidez por la sencilla razón de que la infraestructura para transportar y distribuir el combustible es insuficiente y llevará muchos años construir lo necesario para soportar el funcionamiento de un mercado competitivo.

| Evolución del mercado de gasolina 2016 | | | | |
|---|---------------|--------------|------------|---------------------|
| | Importaciones | Producción | Ventas | Dependencia externa |
| 2016 (ene-nov) | 484.6 | 332.9 | 817 | 59% |
| Enero | 421.3 | 375.4 | 773 | 55% |
| Febrero | 427.7 | 405.6 | 810 | 53% |
| Marzo | 401.0 | 401.4 | 827 | 48% |
| Abril | 453.6 | 380.5 | 812 | 56% |
| Mayo | 461.4 | 352.6 | 815 | 57% |
| Junio | 507.1 | 344.8 | 838 | 61% |
| Julio | 565.6 | 308.2 | 825 | 69% |
| Agosto | 531.5 | 299.3 | 827 | 64% |
| Septiembre | 560.3 | 264.8 | 821 | 68% |
| Octubre | 528.9 | 277.8 | 812 | 65% |
| Noviembre | 470.3 | 253.8 | 829 | 57% |
| Nov/max2016 | -17% | -37% | -1.1% | |
| Fuente: VRP, con cifras de Pemex, Indicadores Petroleros, noviembre 2016. | | | | |

¿Por qué aumenta el precio?

Por una sencilla razón: se necesita un precio alto para que el negocio de la importación, distribución y venta de gasolina sea rentable para el sector privado, de otra manera no invertiría y no se podría crear el mercado decretado por la reforma energética. El Secretario de Hacienda niega que el aumento de precio esté asociado a dicha reforma, miente para proteger a su jefe cuya popularidad está en el suelo. La verdad es que nada de esto estaría ocurriendo si el gobierno, con apoyo del Congreso, no hubiera tomado la decisión de transferir el suministro de gasolina al sector privado.

¿Qué tan alto debe ser el precio de la gasolina? Por lo menos los suficiente para cubrir:

- El incremento del precio de los combustibles en el mercado internacional.
- La devaluación del peso que encarece las importaciones.
- El costo del comprar el producto del otro lado de la frontera y traerlo hasta los distintos mercados en México.
- El costo de la nueva infraestructura (ductos, tanque, terminales, estaciones de servicio...), pero también el costo del márketing y las nuevas franquicias (Shell, Chevron, Total, BP...).
- El margen de ganancia de los importadores, distribuidores y comercializadores.
- Los impuestos que quiera recaudar la Secretaría de Hacienda y que hoy suman más de 6 pesos por litro.
- Los subsidios en la logística del combustible incluyendo las pérdidas por el robo desenfrenado en los sistemas de transporte y distribución.

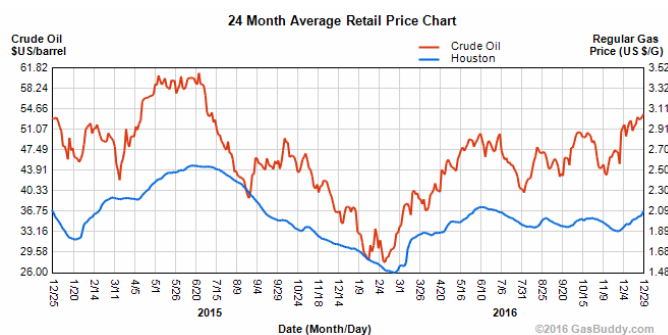
La estructura de costos explica por qué el *gasolinazo* está siendo mucho más importante de lo previsto

| Pesos/litro | Magna | Premium | Diésel |
|----------------------------|---|---------|--------|
| Diciembre 2016 | 13.98 | 14.81 | 14.63 |
| 1 Enero – 3 febrero 2017 | 15.99 | 17.79 | 17.05 |
| Incremento | 14.2 % | 20.1% | 16.5% |
| A partir del 4 febrero | Dos ajustes semanales y luego ajustes diarios | | |
| A partir del 18 de febrero | Ajustes diarios | | |

El propósito esencial del aumento de precios es acelerar la transferencia del mercado al sector privado. La creación de ese jugoso negocio recaerá en la ciudadanía, de manera directa en los consumidores de gasolina y de manera indirecta en toda la población por encarecimiento del transporte, los productos

básicos y la mayoría de los bienes y servicios. La gasolina será más cara en los lugares remotos y de difícil acceso donde hay pobreza y marginación y más barata en los barrios ricos de alta demanda. En Polanco y Las Lomas se pagará menos que en la sierra norte de Puebla, Guerrero, Oaxaca y Chiapas. El nuevo sistema de precios profundizará la pobreza.

El Secretario de Hacienda justifica el *gasolinazo* en el aumento en el precio del petróleo, sin embargo, el precio de la gasolina en el área de Houston, origen de las exportaciones hacia México, ha crecido a un ritmo notoriamente inferior.



El Secretario también asegura que el precio estaba rezagado con respecto a la cotización internacional y que era necesario evitar el impacto del “subsidio” en las finanzas públicas. El argumento es interesante pero falso porque supone que vender por debajo del costo de oportunidad es lo mismo que subsidiar. De ahí que sea un despropósito asegurar que un apoyo de un peso en cada litro consumido signifique un subsidio de 190 millones de pesos diarios y que “uno de cada cinco pesos de todo lo que México debe, fue por decisión de mantener el bajo precio de la gasolina” (La Jornada 29.12.2016).

Soluciones

Cancelar la liberalización. El gobierno se fue por la vía fácil de crear un mercado basado en importaciones y no en producto nacional. Teniendo del otro lado de la frontera al mercado más grande del mundo –el de los EU– el gobierno consideró que lo más rápido y directo para crear el anhelado “mercado competitivo” era liberalizar las importaciones y dejarlas crecer sin límites. Los mexicanos estamos pagando las consecuencias de la imprudencia gubernamental. El desplazamiento de la producción local por importaciones implica en lo inmediato menor uso de las refinerías de Pemex y su cierre definitivo a mediano plazo a menos que se privaticen a precio de guate mojado.

Por lo pronto es imposible crear un mercado competitivo con la infraestructura existente, construida durante décadas con una óptica de mínimo costo. Para crear un mercado como el que plantean los manuales de economía neoliberal se necesitan crear sistemas redundantes y eso significa cuantiosas inversiones que a final de cuentas acabará pagando el consumidor. Las compañías petroleras vienen a México a hacer negocios no a regalar el dinero. Un ejemplo: en la actualidad hay alrededor de 11,500 gasolineras en el país y son suficientes para satisfacer la demanda, sin embargo, con la apertura se construirá el doble lo cual implica 11 mil millones de dólares de inversión que pondrá el sector privado (de acuerdo con las estimaciones de la CRE), pero que los consumidores acabarán pagando junto con los intereses y las ganancias de capital. El precio de la gasolina no podrá ser más que ascendente en el modelo de mercado que adoptó la reforma energética

Ahora bien, la construcción de más refinerías en el país no solucionará el problema por sí sólo, ya que en un mercado con fronteras abiertas la gasolina se venderá como si **toda** fuera traída de los EU. Es indispensable construir refinerías que funcionen a plena capacidad y de manera eficiente, pero también se necesita cambiar la política de precios basada en el costo de oportunidad, en otras palabras, se

requiere poner fin a la política de precio máximo que maximiza las ganancias de productores e intermediarios.

Hacienda tiene que dejar de tratar al consumidor de gasolina como prisionero o rehén al que puede despojar impunemente de su salario, ingresos y dinero. En los primeros 11 meses del año el gobierno obtuvo 263 mil 545 millones de pesos por el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) a las gasolinas y el diésel, cifra que significa un incremento de 29.3% con respecto a lo captado en el mismo periodo el año pasado. Sería la mayor recaudación por el IEPS en la historia reciente de México. “La razón por la cual el gobierno federal logró ese nivel de recaudación fue porque a partir de este año se estableció una cuota fija de IEPS por cada litro de gasolina vendido en el país, lo cual garantiza a la hacienda pública una recaudación estable y mucho mayor a la que había tenido en los años anteriores. Dicha cuota fue de 4.16 pesos para el caso de la gasolina Magna, 3.52 por litro de Premium y 4.58 pesos en el diésel” (Juan Carlos Miranda, La Jornada, sábado 31 de diciembre de 2016). A ese impuesto especial hay que agregar el IVA de 16%. El gobierno de Peña Nieto se encaja con los que menos tienen por su incapacidad y escasa voluntad para cobrar impuestos a las clases pudientes de la sociedad, que no han pagado lo que deben y que no contribuyen a la altura de sus posibilidades.

Con esa política de impuestos a la gasolina Hacienda no se diferencia demasiado del crimen organizado que cobra “derecho de piso” (sí quieres gasolina ¡paga la cuota!). La diferencia es que las leyes le permiten al gobierno federal cobrar impuestos. Lo que molesta es el abuso ya que los consumidores no pueden dejar de consumir ni pueden remplazar la gasolina por otro producto, al menos no en lo inmediato. Los carros de gasolina se hicieron para consumir gasolina y la familia que ya compró un automóvil no tiene para donde hacerse, a menos que invierta en la reconversión del motor para consumir otro combustible, que de cualquier manera incluirá los impuestos que se le antoje al fisco.

A mediano plazo la solución pasa por reducir sustancialmente el consumo de gasolina mediante su remplazo por una canasta diversificada de combustibles y de medios de transporte. En cualquier caso, se debe privilegiar el insumo eléctrico y el transporte público masivo, eficiente, cómodo, versátil y económico. A largo plazo la solución pasa por erradicar los combustibles fósiles de nuestras vidas. No será fácil (México es el cuarto consumidor per cápita de gasolina en el mundo), pero esa decisión valiente y comprometida permitirá mejorar el bienestar de las personas, disminuir los desechos y la contaminación, así como mejorar la delicada salud del planeta. CE: energia123@hotmail.com y en Facebook.