



¿Bajarán los precios de las gasolinas?

Eso dice Videgaray. Será el resultado de la liberalización del mercado, como llama a la privatización energética. Con Pemex, en los últimos 17 años, las gasolinas han aumentado 182% y el diesel 487%. En septiembre, Pemex produjo 356.6 mil barriles diarios de gasolina y se importaron 432.2 mil barriles (54.79%). El FTE ha demostrado que el precio de barril del petróleo crudo de exportación es cada vez más barato que el barril equivalente de gasolina, sea producida internamente o importada. Pemex NO satisface la demanda interna de gasolinas, ¿las transnacionales sí lo harán y las venderán baratas? ¡Já! (FTE).

México SA

¿Gasolina barata en 2016?

Tres lustros de alzas constantes.

Impuestos, una tercera parte.

Por Carlos Fernández-Vega.

Artículo tomado de La Jornada, 3 noviembre 2015.

Se acerca el año nuevo y la promesa adelantada es que en enero de 2016 el precio que pagan los consumidores por la gasolina disminuirá como resultado de la (adelantada) liberalización del mercado del combustible, según notificación del siempre atinado ministro del (d) año.

La promesa del susodicho no ha convencido a muchos, pero lo cierto es que hoy los consumidores mexicanos pagan un precio 34 por ciento superior al que cubren los estadounidenses, país de donde proviene el grueso del abasto de combustibles para el mercado nacional.

Oficialmente el último gasolinazo se registró el primero de enero de 2015, aunque valió para todo el año, pues de un plumazo Hacienda aumentó 1.9 por ciento los precios de los combustibles. Para 2016, según dice, disminuirían marginalmente tales precios, aunque la validez de la aseveración del ministro ha sido puesta en duda por tirios y troyanos, sobre todo

por el ajuste alcista autorizado por el Legislativo en materia de impuesto especial sobre producción y servicios aplicable a los carburantes (el IVA es aparte). En el presente año alrededor de 35 por ciento del precio final al consumidor es producto de los impuestos.

De cualquier suerte, los consumidores mexicanos han pagado con creces. En el tercer año del gobierno zedillista un litro de gasolina Premium se vendía al público en 3.73 pesos; en el tercer año de Peña Nieto se expende a 14.38 pesos, de tal suerte que en el periodo el incremento fue de 285.52 por ciento, contra un aumento de la inflación oficial cercano a 162 por ciento. En el caso del precio del diésel el crecimiento fue de 487 por ciento, con la misma inflación.

El problema se agudiza si se compara el precio de exportación del barril mexicano de crudo y el de venta de los combustibles al consumidor

2015, *elektron* 15 (304) 2, FTE de México nacional. El último día de octubre pasado el barril mexicano se exportó a 39.32 dólares, mientras internamente el barril (159 litros) de magna se vendió a 127 dólares, el de Premium a 134.5 dólares y el de diésel a 133 dólares (considerando un tipo de cambio de 17 pesos por un billete verde). En promedio pues, una diferencia de 3.3 tantos entre el precio de exportación y el de venta al consumidor mexicano.

Cierto es que algunos años el precio interno se mantuvo por debajo del externo, pero como bien documenta el Centro de Análisis Multidisciplinario (CAM) de la UNAM, en México desde 2012 existían las condiciones para bajar el precio de las gasolinas que se venden a los consumidores nacionales. Tres años después, los precios internos son 34 por ciento superiores a los de Estados Unidos, pero con bombo y platillo el ministro promete que en 2016 disminuirán.

En su más reciente análisis, que adelantó a México SA, el CAM detalla que la presente inestabilidad de la moneda mexicana dada su devaluación con respecto al dólar estadounidense tiene diversos efectos negativos en la economía nacional, pero la problemática no recae en el gobierno ni en los dueños de los grandes negocios que bien saben atenuar determinados efectos y algunos hasta beneficiados resultan de esto. Los verdaderos afectados y en quienes recae inmediatamente la inestabilidad económica del país son los trabajadores, pues llevan más de 30 años sosteniendo la pérdida del poder adquisitivo, además de sostener otras tantas pérdidas como sus prestaciones laborales.

Resulta que los trabajadores mexicanos son de los más productivos del mundo y, también, los menos retribuidos, subraya el CAM. Aunado a esto, la estabilidad laboral se ha vuelto casi una imposibilidad. Las familias mexicanas reconocen que cada día están peor, que no pueden comprar sus bienes necesarios en efectivo y que recurren al crédito que además es insostenible y por cierto un negocio enorme para el capital financiero.

El permanente encarecimiento de los combustibles “repercutía en el aumento directo del precio de los alimentos. Por 17 años el gobierno mexicano sostuvo una política de aumentos graduales en los precios de las gasolinas y el gas, y su justificación era ‘proteger’ a los consumidores ante las abruptas oscilaciones de los precios internacionales, pero la verdadera razón era eliminar el subsidio”. ¿Resultado? A estas alturas pagan tres veces más por los combustibles.

El CAM anota que si se compara el precio de las gasolinas en México y Estados Unidos se observa que en ambos países hay un aumento general, pero la tendencia en el caso mexicano es siempre al alza, contrario al caso estadounidense, donde se registran periodos de disminución (2009, 2013 y 2015).

Así, tras 17 años continuos en los que las gasolinas en México sólo aumentaron sus precios, esta política al parecer cambió: 2015 es el primer año que el precio de las gasolinas aumentó sólo una vez. Sin embargo, nos preguntamos si el gobierno será capaz de continuar con la promesa de mantener el precio o incluso bajar el precio de las gasolinas en enero de 2016 como aseguró Luis Videgaray.

Cierto es que México es un país petrolero, pero “no tiene la infraestructura para refinar y producir los derivados del petróleo que se requieren para satisfacer el consumo nacional; la política en términos de energía está enfocada a permitir que las empresas privadas extranjeras y nacionales extraigan el crudo y exploten el recurso, no así refinarlo y distribuirlo en el país. Sirva de referencia que en esos 17 años la importación de gasolina se incrementó 460 por ciento y mil 370 por ciento la de diésel

El gobierno mexicano se negó a desarrollar la infraestructura para refinar el petróleo. Bajo el cobijo de la reciente reforma energética, el grueso de la inversión ya no será mexicana y continuará la dinámica de extracción petrolera; así, cuando México necesite utilizar los productos derivados tendrá que importarlos. Esta política lo único que genera es una mayor dependencia del extranjero, primero porque el precio de los derivados que son necesarios se compraran en dólares y si el tipo de cambio continúa al alza, serán más caras las importaciones, de tal forma que no invertir en la industria nacional será comprar caro aunque la materia prima sea mexicana, además de la devastación ambiental causada por la extracción desmedida de las compañías trasnacionales. Aunado a eso el campo mexicano ha dejado de producir los alimentos que satisfacen las necesidades de su población, y éstos también se han importado a precios elevadísimos.

Las rebanadas del pastel

Entonces, hagan sus apuestas: ¿disminuirá el precio? ¿El ministro sacrificará recaudación con miras a 2018?
Twitter: [@cafavega](https://twitter.com/cafavega)
D.R.: cvmexico_sa@hotmail.com

Frente de Trabajadores de la Energía,
de México