

Las gasolinas toman la delantera...

CISC *Comentario*

Año 2016 - Febrero 29 - No. 749

Se autoriza la reproducción total y/o parcial de su contenido siempre y cuando se cite la fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® (CISC)

- En abril inician los permisos para la importación de gasolinas, adelantándose casi un año en los planes de liberalización en la distribución de combustibles.
- Habrá que estar pendientes de que esta apertura no traiga como consecuencia la formación de un nuevo oligopolio en el mercado mexicano.
- Tanto SENER, como la CRE y COFECE, tendrán que trabajar en los puntos finos del proceso, para que éste se lleve a cabo en beneficio de todos.

El gobierno federal hizo el anuncio de que **a partir del primero de abril se otorgarán permisos para la importación de gasolina y diésel, adelantándose casi un año en los planes de liberalización en la distribución de combustibles** (anteriormente pactada para 2017), aunque se mantiene el control de precios por parte del Estado hasta inicios de 2018. Esto representa un paso importante para la apertura, pero como en todo proceso de esta naturaleza **es necesario vigilar los efectos en el mercado y las consecuencias para la producción interna.**



Debido a la falta de capacidad de las refinerías mexicanas para procesar crudo pesado, así como la poca o nula inversión de los recursos generados por PEMEX en actividades productivas, hoy en día nuestro país no es capaz de abastecer por sí solo la demanda interna de gasolinas y diésel. La producción interna sólo representa el 48 % de las ventas totales, por lo que se ha tenido que compensar con mayor importación de combustibles, al grado que hoy supera a la propia producción nacional.

Actualmente México importa casi el 50 % de sus gasolinas de Estados Unidos, país que cuenta con la mayor capacidad refinadora en el mundo, seguido de Japón y China. Con la libre importación de gasolina, es muy probable que PEMEX-refinación se convierta en un área totalmente inviable o que incluso desaparezca, al no poder competir con la misma eficiencia y costos de refinación con otras empresas internacionales.

Los IEPS, junto con el precio de importación, impuestos de entidades federativas, mermas y margen comercial determinan en conjunto el precio de venta de gasolinas; sin embargo, hasta ahora el precio permanece controlado por la SHCP dentro de ciertas bandas mínimas y máximas. **Será sólo hasta 2018 cuando los precios se determinen enteramente bajo condiciones de mercado**, por lo que hasta esa fecha podremos ver condiciones competitivas en los precios de las gasolinas.

Vale la pena preguntarnos ¿Si el precio de las gasolinas no cambiará para 2016, entonces porqué la premura en abrir al mercado a la importación de gasolinas? El punto está en que esta medida permitirá a los nuevos participantes ir conformando una base de infraestructura en actividades relacionadas con el almacenamiento, distribución y transporte de combustibles, que hasta ahora las lleva a cabo PEMEX. Por ello, **es importante que las compañías que quieran incursionar en la importación y distribución de gasolina lleven a cabo previamente estudios de mercado, que consideren el estado actual y futuro en la demanda de combustibles, así como las condiciones y normatividad para operar la infraestructura de PEMEX.** Estos diagnósticos y sus rutas de acción son necesarios, pues **la distribución de gasolinas en México será un nicho de mercado que hasta ahora no había sido abordado por empresas privadas.**

Muchas de las grandes compañías mundiales como Chevron, Exxon, Mobil, Texaco, British Petroleum y Trafigura, ente otras, estarán interesadas en formar parte del mercado de distribución de gasolina en México, pero dado que estos grandes conglomerados operan con esquemas de organización que les permitirá funcionar con menores costos, así como abarcar mayores porciones del mercado, es probable que desde el principio la competencia entre distribuidores sea desigual y paulatinamente existan barreras a la entrada de otros competidores. Por ello, **habrá que estar pendientes que la liberalización de gasolinas no traiga como consecuencia la formación de un nuevo oligopolio en el mercado mexicano.** Esto es un tema que deberá ser vigilado por la COFECE.

Otro punto importante a aclarar es **cómo se podrá utilizar la infraestructura actual de PEMEX.** ¿Cómo se podrá hacer el uso de los ductos y terminales de almacenamiento?, ¿la estructura actual de ductos podrá también usarse para la importación de gasolina?, ¿bajo qué condiciones y a qué empresas se les permitirá el uso de la infraestructura? La Comisión Reguladora de Energía, será quien se encargue de resolver estos temas mediante el otorgamiento de contratos para el uso de la actual infraestructura. **Esperemos que este proceso sea transparente y fomente la competencia sana y en beneficio del consumidor final y de las cadenas productivas, evitando prácticas desleales que puedan dañar el incipiente mercado de distribución de gasolinas de México.**

Tanto SENER, la CRE y COFECE, tendrán que trabajar en los puntos finos del proceso liberalizador, para que éste se lleve a cabo en beneficio de todos. De momento, es seguro que los efectos de la apertura no empiecen a reflejarse en los bolsillos de los consumidores sino hasta 2018. Por ello, es necesario prepararnos e irnos con cuidado.

El tema no se agota aquí y se requieren más estudios que abunden en la naturaleza del tema, tanto del lado de la demanda de combustibles como de la nueva oferta, su organización y su normatividad. La apertura en otros sectores de la economía, nos recuerda que el proceso requiere una adecuada planificación y transparencia, en beneficio de los consumidores y toda la cadena productiva de gasolinas. No caigamos en los errores del pasado. **Hagamos bien las cosas para no tener una liberalización fallida.**