

# El precio de gasolina continuará con alzas hasta 2025: Onexpo

Impuestos, infraestructura y dólar presionan costo, dice  
Gastos en seguridad se trasladan a importe final, advierte

**NOÉ CRUZ SERRANO**

—noe.cruz@eluniversal.com.mx

El precio de las gasolinas va a seguir aumentando por lo menos hasta 2023 o 2025, coincidieron analistas del sector y una de las principales agrupaciones de empresarios gasolineros, la Organización de Expendedores de Petróleo (ONEXPO).

Durante la Mesa de Diálogo *Factores claves en costos de gasolina mexicana*, Álvaro Vallejo, director de negocios de la firma consultora Oil, Gas and Chemical Services; Ramsés Peche de Caraiva y Asociados, y Roberto Díaz de León, presidente de Onexpo, coincidieron en que hay factores que van a seguir impulsando una tendencia al alza en los precios de los combustibles.

La medida que la Comisión Reguladora de Energía (CRE) le exige a gasolineros; los costos de importación, de transformación y de seguridad; la falta de infraestructura en almacenamiento y distribución; el tipo de cambio, y el uso del IEPS, presionan al precio final del producto.

Explicaron que mientras estos factores sigan vigentes “el precio de las gasolinas va a seguir aumentando y no va a bajar”, aunque evitaron hablar del impacto en pesos en los próximos seis o siete años.

Álvaro Vallejo y Luis Fernando Herrera, director de Regulación y Tarifas de la Unidad Petrolífera de la CRE, explicaron que la falta de infraestructura y de una competencia efectiva, impide una real liberalización de precios.

Indicaron que existe la probabilidad de que en cinco o 10 años el sector privado construya nuevas refineras, lo que ayudará a disminuir las compras externas.

El funcionario de la CRE hizo referencia a las declaraciones del se-

cretario de Energía, Pedro Joaquín Coldwell, del pasado 12 de marzo en relación a que “el sector privado está interesado en construir una nueva refinería en el país”

Algunos grupos, añadió, se han acercado a la Sener porque están interesados en el tema.

Vallejo dijo que hay que poner atención al problema de la falta de infraestructura en el mercado de los combustibles, porque “mientras no exista la suficiente infraestructura de almacenamiento y distribución, la gasolina no va a bajar sino hasta 2023 o 2025”

Indicó que entre los factores es la sobreregulación a la que están sometidas las estaciones de servicio.

Son 78 requisitos que están obligados a cumplir y todos tienen un costo mensual o anual que va de los 15 mil y hasta los 30 mil pesos, como las pruebas de laboratorio que deben realizar dos veces al mes; las pruebas de hermetismo o dictámenes que deben entregar anualmente y que al final están impactando sus costos.

Al respecto, el presidente de Onexpo dijo que si bien los precios de las gasolinas se mueven en función del costo del precio del petróleo, “hay otros factores que están incidiendo en el importe final al público, como el costo de transformación del crudo en productos refinados, el tipo de cambio, costos de importación, seguridad y la pulverización del sector, toda vez que más de 75% de las estaciones de servicio son negocios de

monogasolineros o familiares, “los cuales se tienen que trasladar de alguna manera”.

Reconoció que en el mediano plazo los precios nacionales de gasolinas fluctuarán en la misma dirección que los precios internacionales y que la competitividad de las esta-

ciones de servicio no estará sólo determinada por los precios de los combustibles, sino por ofrecer servicios diferenciados.

En el corto plazo, las rutas logísticas y los medios de transporte implican un costo mayor debido a la falta de infraestructura de almacenamiento y este sólo podrá reducirse con la entrada en operación de nuevas terminales marítimas.

Adelantó que se encuentra en marcha el proceso de formación de precios regionales determinados por los costos logísticos.

Respecto al costo de importación, Ramsés Peche detalló que representan entre 15% y 20% de los costos totales del sector gasolinero.

Para transportar un barril de gasolinas tan sólo del mercado estadounidense se paga un centavo por kilómetro en el caso del ducto; dos centavos en buquetanques, seis centavos en ferrocarril y 14 centavos en pipa.

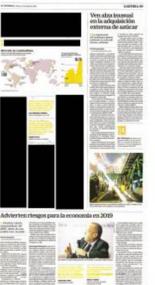
A ello, dijo, hay que agregar los costos por seguridad privada de los empresarios del ramo, que llega a ser entre 15% y 20%.

Esto es importante, añadió el especialista, “porque cómo le brindas seguridad al inversionista en un entorno de incertidumbre”.

Además, criticó el uso del IEPS para mitigar posibles aumentos de precios de combustibles, porque esto significa simplemente que “la liberalización del mercado no existe”.

Deberíamos, añadió, usar esos recursos para crear la infraestructura que el mercado de combustibles del país requiere.

Todo ello, indicaron los analistas, presiona a los empresarios del ramo y es una “curva o periodo de transición de varios años en la que tendrán que erogar gastos y trasladar esos costos”. ●



**“Existe la probabilidad de que en cinco o 10 años el sector privado construya nuevas refinerías, lo que bajaría importaciones”**

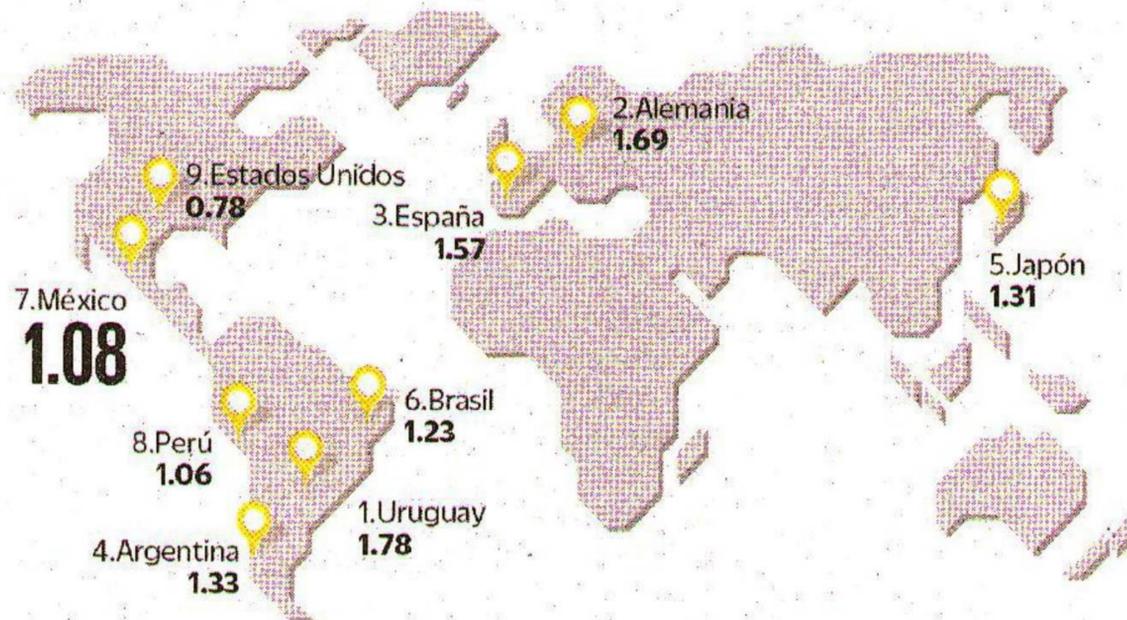
**LUIS FERNANDO HERRERA**  
Director de Regulación de la CRE

**“El uso del IEPS para mitigar alzas de precios de combustibles significa que la liberalización del mercado no existe... se deberían usar para crear infraestructura”**

**RAMSÉS PECHE**  
Analista de Caraiva y Asociados

## Mercado de combustibles

Precio de la gasolina Magna en el mundo  
(Dólares por litro el 9 de abril de 2018)



Fuente: Globalpetrolprices.com

Precio promedio de la gasolina Magna en México  
(Pesos por litro)

