



**Desarrollo
Económico**
DE CIUDAD JUÁREZ, A.C.

Propuesta de homologación de
precios de gasolinas automotrices
en la franja fronteriza con precio
tope resto del País (Propuesta temática)

Presenta: Alejandro Sandoval Murillo
Director General
Desarrollo Económico de Ciudad Juárez, A. C.

Contenido

I.- Antecedentes

II.- Viabilidad de la homologación

III.- Coexistencia de sistemas de precios

IV.- El esquema tributario

V.- Externalidades Negativas causadas por la eliminación del precio tope (Resto del País)

VI.- Solicitud

I.- Antecedentes

- Los sistemas de precios homologados en la franja fronteriza, se establecieron hace más de 10 años (1991) a la par de la creación del Comité de Precios, con el propósito de alentar la convergencia de las estructuras de precios México – EE.UU. en el marco de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
- Dicho mecanismo consideraba solamente la homologación del precio en cada zona fronteriza de México respecto al de su similar en la ciudad fronteriza correspondiente de EE.UU.
- Al igual que ahora no consideraba como precio tope el del resto del País, ya que este era superior al precio que operaba en EE.UU.
- El entorno económico era favorable:
 - Inflación de un dígito
 - Estabilidad cambiaria
 - Bajos precios internacionales de petróleo
- **FOMENTO A LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS FRONTERIZAS MEXICO – EE.UU.**

Error de Diciembre 1994

- Los efectos de la devaluación del peso contra el dólar, se cristalizaron en aumentos en los precios fronterizos de más del 40%, rebasando los correspondientes al resto del País.
- Ello se debió a que los precios fronterizos se calculaban en base a los precios en bomba en las ciudades fronterizas del vecino País, que debían ser convertidos a pesos con el tipo de cambio de mercado.
- La gravedad de las consecuencias indujo la decisión de la SHCP de abandonar el sistema de precios homologado, adoptando el precio del resto del País.

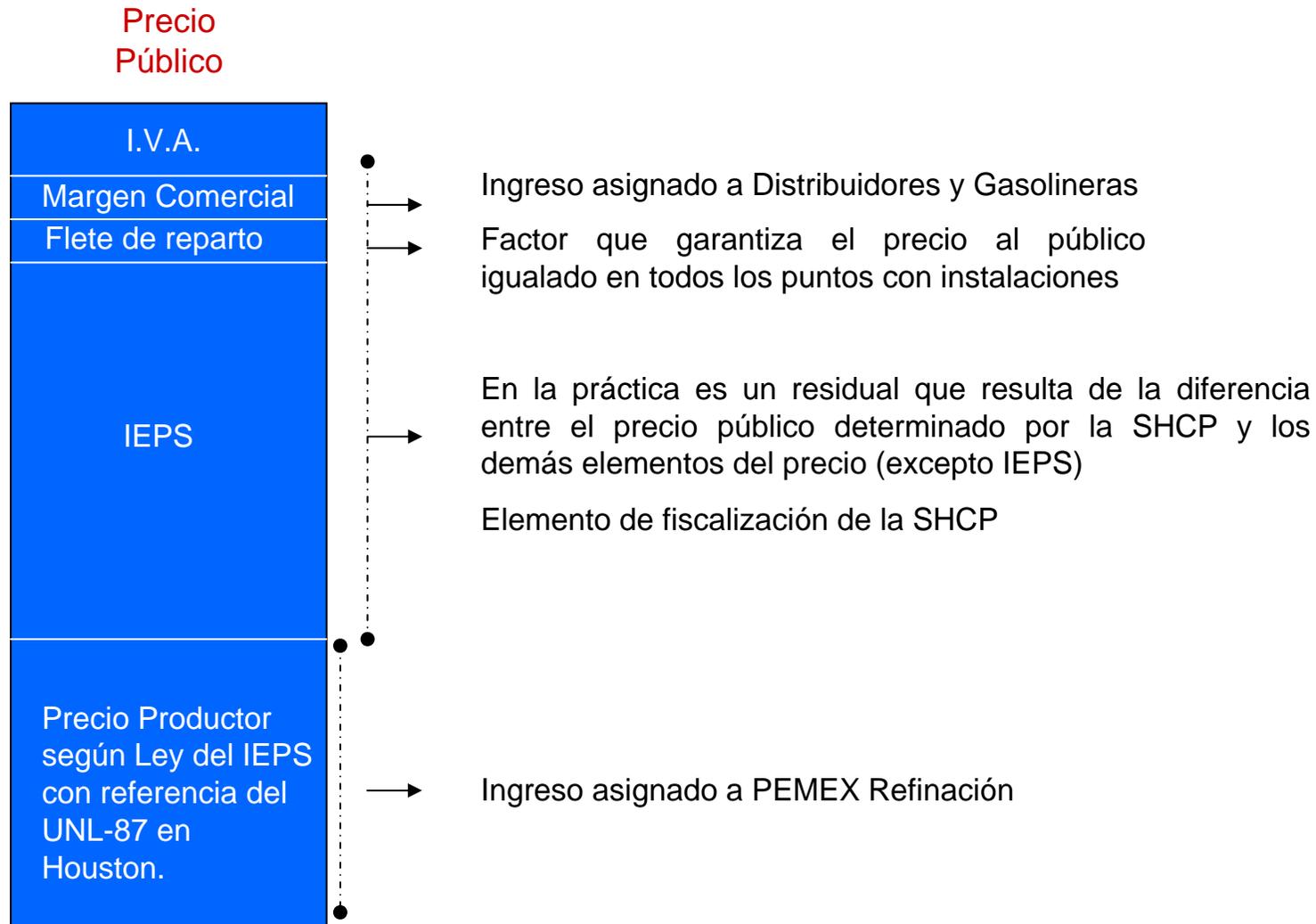
Caída de los precios del petróleo 1999

- El ajuste en los mercados petroleros que se gestó en 1999, causó un efecto inverso; esto es, los precios de las gasolinas en los mercados internacionales disminuyeron significativamente, en tanto que México mantenía su política de precios administrados, remunerativos dada la distribución fiscal del precio.
- A partir de esa fecha inició la peor caída en las ventas de gasolina registrada en la franja fronteriza y el más severo quebranto en las finanzas de las estaciones de servicio de la región y su consecuencia en el detrimento comercial y generalizado en la economía de cada región.
- Las consecuencias se extendieron a prácticamente a toda la economía de consumo fronterizo, ya que la población fronteriza prefería el consumo de básicos y combustibles en EE.UU. **(Aumento de cruces fronterizos, Fuga de Divisas).**

Actualidad

- Hay movimientos erráticos alcistas en los precios de los hidrocarburos
- Durante 2005, 2006 y lo que va de 2007, han tenido suficiente altibajos, como para posicionar a la frontera norte, en ocasiones en ventaja y en ocasiones en desventaja ante la economía norteamericana
- La SHCP a principios de 2006 dio por terminado el mecanismo de salvaguarda de precio tope resto del País en los procesos de homologación de gasolina con las contrapartes americanas.

Estructura de precios típica (Mercado nacional)



II.- Viabilidad de la homologación

- En diciembre de 2002, la SHCP apoyada en estudios técnicos, pruebas piloto y escuchando las solicitudes de los sectores involucrados determinó la reinstalación del sistema de precios homologado en las franjas fronterizas.
- Tres meses después el mecanismo de homologación se perfecciono al establecer como precio máximo el correspondiente al resto del País.
- De esta manera el precio de las gasolinas en la franja fronteriza era:

El más bajo que
resulte de

{ Frontera EE.UU.
Resto del País

- El arbitraje de los consumidores previsto y el tráfico de combustible barato hacia el resto del País se minimizó con un mecanismo de escalonamiento de precios, 45 kilómetros al sur de la franja fronteriza y con sistemas de monitoreo permanente del comportamiento de las ventas de las estaciones de servicio ubicadas hasta 500 kilómetros de distancia de la frontera.
- Con tal política, las ventas de la franja fronteriza se incrementaron en promedio 30%, lo que alivió significativamente el malestar social generado, la economía de las familias y la disminución de la adquisición de bienes de consumo en EE.UU.

II.- Viabilidad de la homologación (segunda parte)

- El primero de enero de 2006, la SHCP eliminó de manera unilateral el precio tope de las gasolina (como precio tope el del resto del País), provocando con esto un incremento de hasta \$1.75 pesos por litro que el del interior del País, durante los siguientes 4 meses. Esto sin contar los negativos efectos inflacionarios que pudieron ocasionarse.
- Esta medida generó un malestar económico en los consumidores fronterizos haciendo crisis en la ciudad de Mexicali, BC, con el bloqueo de la planta de Petróleos Mexicanos durante 48 horas, generando un desabasto de combustible en esa zona.
- Con este hecho extremo por grupos en aquella zona, la SHCP reacciona y establece un precio tope de \$7.41 pesos por litro de gasolina Magna el 6 de mayo de 2006 en toda la franja fronteriza norte, quedando por encima del resto del País.
- Si bien hoy en principio los precios internacionales del petróleo se encontraban a la baja, y por ende en una buena parte de las ciudades fronterizas americanas los precios de la gasolina bajaron aún respecto los del resto del País, la incertidumbre de que vuelvan a subir dichos precios, como ocurre actualmente, provoca que se tope el precio en \$7.41 pesos por litro. Nada garantiza que los precios no vuelvan a aumentar o a bajar y la experiencia indica que para el periodo de verano por el alto consumo de combustibles para automotores en EE.UU. y el invierno por el alto consumo de combustibles para mejorar el clima de lugares cerrados, provoquen alzas en los precios aún por cuestiones cíclicas de la economía.
- Esto continuará dañando los intereses de los consumidores fronterizos mientras no se reestablezca el tope del precio del interior de la República.

II.- Viabilidad de la homologación (tercera parte)

- Ese daño citado, radica en la generación de presunciones inflacionarias, que tanto han dañado al País en el pasado y que tanto se ha hecho por contrarrestar.
- Una revisión simple de las presiones inflacionarias generadas, da cuenta de que el subir el precio tope de la frontera por encima al resto del País ocasiona lesiones para la economía de esa región. Durante el periodo 2006-2007(p) se han pagado \$1,187,797,936 de pesos más de gasolina “magna” en toda la frontera norte, por no tener el precio tope resto del País. Esto, por supuesto ocasiona no solo presunciones inflacionarias, sino lisa y llanamente, inflación.
- No se buscan mecanismos para dar ventajas a la frontera específicamente a expendedores de gasolina; se busca contrarrestar cualesquier afectación que impida la competencia economía que se aspira tener el en marco de una economía de libre mercado, como la mexicana.
- En una economía de libre mercado teórica, ningún precio de bienes o servicios en el mercado debería ser prefijado por la autoridad. Dado que la política de precios de combustibles de nuestra Nación continua siendo controlada y administrada por el gobierno federal, es menester dar soporte a las economías heterogéneas que componen a México, como el caso de la frontera.
- Por lo anterior, la homologación de precios de gasolina con precio tope resto del País, es el mecanismo idóneo, de nuevo, no para dar ventajas extraordinarias, sino para impedir estancamientos o retracciones en la competitividad de la región, que tiene contextos sumamente diferentes a los del resto del País, pero que requiere atención de su gobierno federal y autoridades competentes para atender sus necesidades básicas en materia económica.

III.- Coexistencia de sistemas de precios

- El mantenimiento de una política de precios administrados de gasolinas tiene costos que se recrudecen en los límites de su vigencia, es decir, cuando los consumidores se habilitan para decidir su compra en uno u otro mercado.
- El arbitraje conocido por los diferenciales de precio México – EE.UU. es de los consumidores nacionales; el caso contrario, y pese a que la señal de precios indicara a los automovilistas de EE.UU. la posibilidad del mercado Mexicano, en los hechos no se da.
- Sin duda, los precios administrados en México son fundamentales para el control de la inflación y equilibran los sistemas de costos de los agentes económicos, favoreciendo la administración de un solo productor y comercializador de primera mano de gasolina.
- La homologación de precios de gasolinas en la frontera y el establecimiento de un tope (Precio en el resto del País), permite el equilibrio en los sistemas de costos y desarrollo de los mercados naturales fronterizos, que se orientan siempre al precio más bajo, sea este en el resto del País o en EE.UU.

IV.- El esquema tributario

- Recientemente la SHCP autorizó un esquema fiscal que compensa las tasas de IEPS negativas causadas por los elevados precios en los mercados internacionales.
- Suponiendo y sin conceder que no existiera el sistema de compensación mencionado a PEMEX Refinación, el régimen fiscal de PEMEX establece el pago de impuestos por concepto de la Extracción de Petróleo que compensa las disminuciones en el pago de IEPS.
- La importación de gasolinas no es exclusiva para el consumo fronterizo sino que, cubre en gran medida el consumo en el resto del País, lo que debilita el argumento del mantener elevados precios en la frontera norte.
- Resulta paradójico que ahora, con elevados precios de exportación de crudo, que alivian el gasto y los indicadores financieros del Gobierno, se margine a los consumidores fronterizos haciéndolos pagar elevados precios de gasolina similares a los de EE.UU., que no compite con los establecidos en el resto del País. Destacando que los sistemas de precios fronterizos deben adaptarse a las señales de los mercados vecinos, es decir, EE.UU. o México (Resto del País).

V.-Externalidades Negativas causadas por la eliminación del precio tope (Resto del país)

- Presión sobre nivel general de precios de no solo las ciudades fronterizas sino a nivel nacional, destacando que estos índices son utilizados para la actualización de otros precios en México.
- Potencializa la posibilidad de tráfico de combustibles del resto del País a la frontera.
- Daño a la economía de las familias que han manifestado su inconformidad por tal medida y se recrudecen las diferencias en el poder adquisitivo y nivel de vida de la población en la zona fronteriza.
- Muestra la desventaja y vulnerabilidad en que se encuentra la frontera ante cambios en las circunstancias económicas, como depreciaciones cambiarias y por igual, disminuciones o alzas significativas en los precios internacionales del crudo.

VI.-Solicitud

- Considerando la gravedad de los elementos mencionados y la necesidad del establecimiento de un mecanismo de precios de gasolinas que fortalezca el desarrollo de las economías y mercados fronterizos y no siga afectando el nivel de vida de la población, se solicita a la SHCP modifique dichos mecanismos, en función de la experiencia reciente y del éxito con que operó el precio tope resto del País.
- Así las cosas, solicitamos reestablecer los mecanismos en los precios homologados, como se aplicó antes de enero de 2006 (precios tope resto del País) con el IVA al 10% según su propia legislación, quedando de la siguiente manera:

El más bajo que
resulte de

{

Frontera EE.UU.
(promedio semanal por región)

Resto del País

- **Objetivo final: Proveer de alcances de competitividad a una región que compite directamente con una región sumamente mas poderosa en materia económica.**