

# ASPECTOS RELEVANTES SOBRE LA LIBERALIZACIÓN DE LOS PRECIOS DE LAS GASOLINAS Y EL DIÉSEL EN 2017

DIRECCIÓN GENERAL DE FINANZAS

ENERO 2017

SERIE: ANÁLISIS DE COYUNTURA



## **Aspectos relevantes sobre la liberalización de los precios de las gasolinas y el diésel en 2017**

El Instituto Belisario Domínguez (IBD), como órgano especializado encargado de realizar investigaciones estratégicas sobre el desarrollo nacional, tiene dentro de sus funciones elaborar análisis de coyuntura en los campos de competencia del Senado de la República.

Lo anterior estará sujeto a los principios de relevancia, objetividad, imparcialidad, oportunidad y eficiencia que rigen el trabajo del Instituto.

En este contexto, una de las funciones de la Dirección General de Finanzas (DGFI) es realizar análisis, estudios e investigaciones sobre la composición y el comportamiento del ingreso, gasto, inversión, deuda y financiamiento públicos en el ámbito de la hacienda federal.

En cumplimiento de esta responsabilidad, se elabora un análisis relevante, objetivo, imparcial oportuno y eficiente de los aspectos más relevantes de la liberalización del precio de las gasolinas y el diésel en 2017, con el fin de contribuir a la toma de decisiones legislativas del Senado y apoyar en el ejercicio de sus facultades de supervisión y control.

El presente documento describe el comportamiento de los precios de las gasolinas y diésel durante 2016, la dinámica y calendario de liberalización del precio establecida para 2017, así como la fórmula diseñada para establecer el precio máximo mientras el precio por litro no sea determinado por el mercado. Se incluye información sobre el comportamiento del IEPS que se aplica a las gasolinas.

## **Aspectos relevantes sobre la liberalización de los precios de las gasolinas y el diésel en 2017**

### **1. Antecedentes**

Entre los cambios estructurales que implicó la reforma energética, se encuentra la liberación de los precios de los petrolíferos y de los permisos para su importación. En este contexto, la Ley de Hidrocarburos incluyó disposiciones específicas con el objetivo de transitar hacia un régimen de libre mercado.

Para gasolina y diésel, se había determinado que del 1 de enero de 2015 y máximo hasta el 31 de diciembre de 2017, el Ejecutivo Federal establecería la regulación sobre precios máximos, considerando las diferencias de costos de transporte por regiones, modalidades de distribución y expendio al público y la inflación esperada. A más tardar en 2018, los precios serían determinados por el mercado. En materia de permisos para la importación de gasolina y diésel, en un principio se estipuló que éstos se otorgarían como máximo al 31 de diciembre de 2016 únicamente a Pemex o sus subsidiarias y en 2017 o antes, si las condiciones lo permitían, a cualquier interesado que cumpliera con las disposiciones correspondientes (IBD, 2015a).

La implementación de las disposiciones anteriores llevó a que la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) se modificara en el marco de la discusión del Paquete Económico 2016 para incorporar un esquema de impuesto de cuota fija, y de manera temporal, la fórmula para la determinación de los precios máximos de la gasolina y el diésel y una banda de fluctuación para dichos precios máximos, entre otros aspectos. En este contexto, para 2016 se aprobó que los valores mínimo y máximo de la banda se ajustaran al alza o a la baja, según la inflación esperada del 3.0% considerada en los Criterios Generales de Política Económica (CGPE) (IBD, 2015b).

Posteriormente, en el Paquete Económico 2017 se aprobó iniciar la apertura del sector durante el año. De esta manera, en la Ley de Ingresos de la Federación (LIF) 2017 se estableció que la Comisión Reguladora de Energía (CRE), con la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), determinaría el ritmo de la liberalización de los precios en las distintas regiones del país durante 2017 y 2018. Se estipuló, además, que en las regiones donde al 1 de enero de 2017 los precios no se determinaran bajo condiciones de mercado, la SHCP publicaría los precios máximos a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con base en una metodología pública que reflejara los precios internacionales del combustible, la calidad y los costos de logística.

Se dispuso además que la CRE, previa opinión de la COFECE, informará a la SHCP sobre aumentos desproporcionados en los precios de los combustibles en las regiones liberalizadas, que no correspondan con la evolución del precio internacional del petróleo o los costos. En este caso, la SHCP podrá establecer precios máximos en las regiones donde sea necesario.

En materia de permisos, en febrero de 2016 se anunció que, a partir del 1 de abril de 2016, la Secretaría de Energía (SENER) podía otorgar permisos de importación de gasolinas y diésel a cualquier interesado que cumpliera con las disposiciones aplicables. Lo anterior, para incentivar la libre competencia, establecer condiciones para que el consumidor tuviera acceso a precios

inferiores al máximo, promover la infraestructura de transporte y almacenamiento a partir de 2016, y propiciar mejores condiciones para la apertura plena de mercado de gasolinas y diésel.<sup>1</sup>

## 2. Comportamiento del precio de la gasolina durante 2016

Debido al esquema de bandas implementado durante 2016, la variación del precio de la gasolina se acotó a un máximo de +/- 3%, acorde a la inflación esperada en CGPE para el ejercicio fiscal 2016. Al respecto, la SHCP anunció que durante 2016 los precios de las gasolinas y el diésel se encontrarían entre los siguientes rangos:

**Cuadro 1. Banda de valor máximo y mínimo del litro de combustible aplicable en 2016**  
(Pesos por litro)

Combustible	Valor máximo	Valor mínimo
Gasolina menor a 92 octanos (Magna)	\$ 13.98	\$13.16
Gasolina mayor o igual a 92 octanos (Premium)	\$ 14.81	\$ 13.95
Diésel	\$ 14.63	\$ 13.77

Fuente: Diario Oficial de la Federación (DOF) 24/12/15.

Para la determinación de los precios máximos mensuales de las gasolinas y el diésel en 2016, se diseñó e implementó la siguiente fórmula<sup>2</sup>:

$$P_{max} = P_{ref} + Margen + IEPS_{Artículo\ 2,fracción\ I,inciso\ D} + Otros\ conceptos$$

$$De\ donde:\ Otros\ conceptos = IEPS_{Artículo\ 2,fracción\ I,inciso\ H} + IEPS_{Artículo\ 2º-A} + IVA$$

Al respecto,  $P_{ref}$  se refería al precio de referencia internacional; *Margen*, consideraba la suma del flete, merma, margen comercial, transporte, ajustes de calidad y costos de manejo;  $IEPS_{Art\ 2,fracción\ I,inciso\ D}$ , se refería a la cuota fija establecida del IEPS y *Otros conceptos* donde se incluyó el IEPS a combustibles fósiles establecido en el artículo 2, fracción I, inciso H, el IEPS correspondiente a entidades federativas establecido en el artículo 2º-A y el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

Sin embargo, a las cuotas fijas del IEPS para gasolina Magna y Premium establecidas en el artículo 2, fracción I, inciso D de la Ley del IEPS se les aplicó un estímulo fiscal que corresponde a 0.50 centavos por litro de gasolina Magna, equivalente a 11.95% de la cuota fija, y 0.60 centavos por litro de gasolina Premium, equivalente a 16.95% de la cuota fija.<sup>3</sup>

Adicionalmente, con base en la Ley del IEPS se estableció una cuota complementaria que tuvo el objetivo de asegurar que el precio máximo se ubicara dentro de los valores máximos y mínimos. En ese sentido, si el resultado de la fórmula era mayor al valor máximo señalado por la banda aplicable en 2016, la cuota del IEPS se reduciría a través de la implementación de la cuota complementaria.

<sup>1</sup> Ver Secretaría de Energía, "Aviso por el que se informa que, a partir del 1 de abril de 2016, la Secretaría de Energía podrá otorgar permisos de importación de gasolinas y diésel a cualquier interesado que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables", DOF 23/02/2016.

<sup>2</sup> Los subíndices relacionados al IEPS, hacen referencia a artículos de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios.

<sup>3</sup> Decreto por el que se establecen estímulos fiscales en materia del impuesto especial sobre producción y servicios aplicables a los combustibles que se indican, DOF 24/12/15

De manera opuesta, si el precio se encontraba por debajo del valor mínimo de la banda, la cuota complementaria mantendría al precio en el valor mínimo.

El incremento en el precio internacional del petróleo durante 2016 provocó un aumento en los precios de referencia de las gasolinas y con ello, un incremento en el precio de las gasolinas determinado a través de la fórmula establecida para la gasolina. En el caso de la Magna (menor de 92 octanos), el valor máximo de la banda se alcanzó en septiembre de 2016; la Premium (mayor o igual a 92 octanos) alcanzó su valor máximo en agosto y el diésel en octubre del mismo año. Desde dichos meses, el precio de referencia continuó aumentando, por lo que la cuota complementaria se volvió negativa, convirtiéndose en el factor de ajuste para evitar el incremento del precio al público por encima del techo de la banda del 3%. De esta manera, la cuota complementaria negativa redujo el IEPS efectivamente cobrado por litro de combustible a fin de respetar el techo de la banda de precios.

**Cuadro 2. Comportamiento del precio máximo para la gasolina Magna, Premium y diésel**  
(Pesos por litro)

<b>Magna</b>	Ene	Feb	Mar	Abr	Mayo	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Precio de Referencia	5.44	5.14	4.78	5.43	5.28	5.39	5.66	6.13	6.57	6.84	7.02	7.19
Margen	1.78	1.79	1.79	1.79	1.80	1.80	1.81	1.81	1.82	1.82	1.83	1.83
IEPS	3.70	4.00	4.35	3.69	3.84	3.73	3.66	3.66	3.24	2.97	2.78	2.60
Ley IEPS	4.16	4.16	4.16	4.16	4.16	4.16	4.16	4.16	4.16	4.16	4.16	4.16
Estímulo Fiscal	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50	-0.50
Cuota Complementaria	0.03	0.33	0.68	0.03	0.18	0.06	0.00	0.00	-0.43	-0.70	-0.89	-1.06
Otros Conceptos	2.24	2.24	2.24	2.24	2.24	2.24	2.28	2.35	2.36	2.36	2.36	2.36
IEPS 2° fracción I inciso H	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11
IEPS 2°-A	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37
IVA	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.80	1.87	1.88	1.88	1.88	1.88
<b>Precio Máximo observado</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.40</b>	<b>13.96</b>	<b>13.98</b>	<b>13.98</b>	<b>13.98</b>	<b>13.98</b>
<b>Precio Máximo sin cuota complementaria</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.16</b>	<b>13.41</b>	<b>13.95</b>	<b>14.41</b>	<b>14.68</b>	<b>14.87</b>	<b>15.04</b>

<b>Premium</b>	Ene	Mar	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	<b>Diésel</b>	Ene	Jul	Sep	Oct	Nov	Dic
Precio de Referencia	6.07	5.60	6.80	7.19	7.41	7.57	7.74	Precio de Referencia	5.23	5.36	6.27	6.52	6.86	7.14
Margen	2.56	2.58	2.61	2.61	2.62	2.63	2.63	Margen	1.18	1.20	1.21	1.21	1.21	1.22
IEPS	2.92	3.35	2.87	2.47	2.24	2.07	1.89	IEPS	5.06	4.91	4.58	4.48	4.14	3.86
Ley IEPS	3.52	3.52	3.52	3.52	3.52	3.52	3.52	Ley IEPS	4.58	4.58	4.58	4.58	4.58	4.58
Estímulo Fiscal	-0.60	-0.60	-0.60	-0.60	-0.60	-0.60	-0.60	Estímulo Fiscal	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cuota Complementaria	0.00	0.43	-0.06	-0.46	-0.69	-0.85	-1.03	Cuota Complementaria	0.48	0.33	0.00	-0.10	-0.44	-0.72
Otros Conceptos	2.42	2.42	2.54	2.54	2.54	2.54	2.54	Otros Conceptos	2.30	2.30	2.39	2.42	2.42	2.42
IEPS 2° fracción I inciso H	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	IEPS 2° fracción I inciso H	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
IEPS 2°-A	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	IEPS 2°-A	0.30	0.30	0.31	0.31	0.31	0.31
IVA	1.86	1.86	1.98	1.98	1.98	1.98	1.98	IVA	1.86	1.86	1.95	1.98	1.98	1.98
<b>Precio Máximo</b>	<b>13.98</b>	<b>13.95</b>	<b>14.81</b>	<b>14.81</b>	<b>14.81</b>	<b>14.81</b>	<b>14.81</b>	<b>Precio Máximo</b>	<b>13.77</b>	<b>13.77</b>	<b>14.45</b>	<b>14.63</b>	<b>14.63</b>	<b>14.63</b>
<b>Precio Máximo sin cuota complementaria</b>	<b>13.98</b>	<b>13.95</b>	<b>14.87</b>	<b>15.26</b>	<b>15.49</b>	<b>15.66</b>	<b>15.83</b>	<b>Precio Máximo sin cuota complementaria</b>	<b>13.77</b>	<b>13.77</b>	<b>14.45</b>	<b>14.73</b>	<b>15.07</b>	<b>15.36</b>

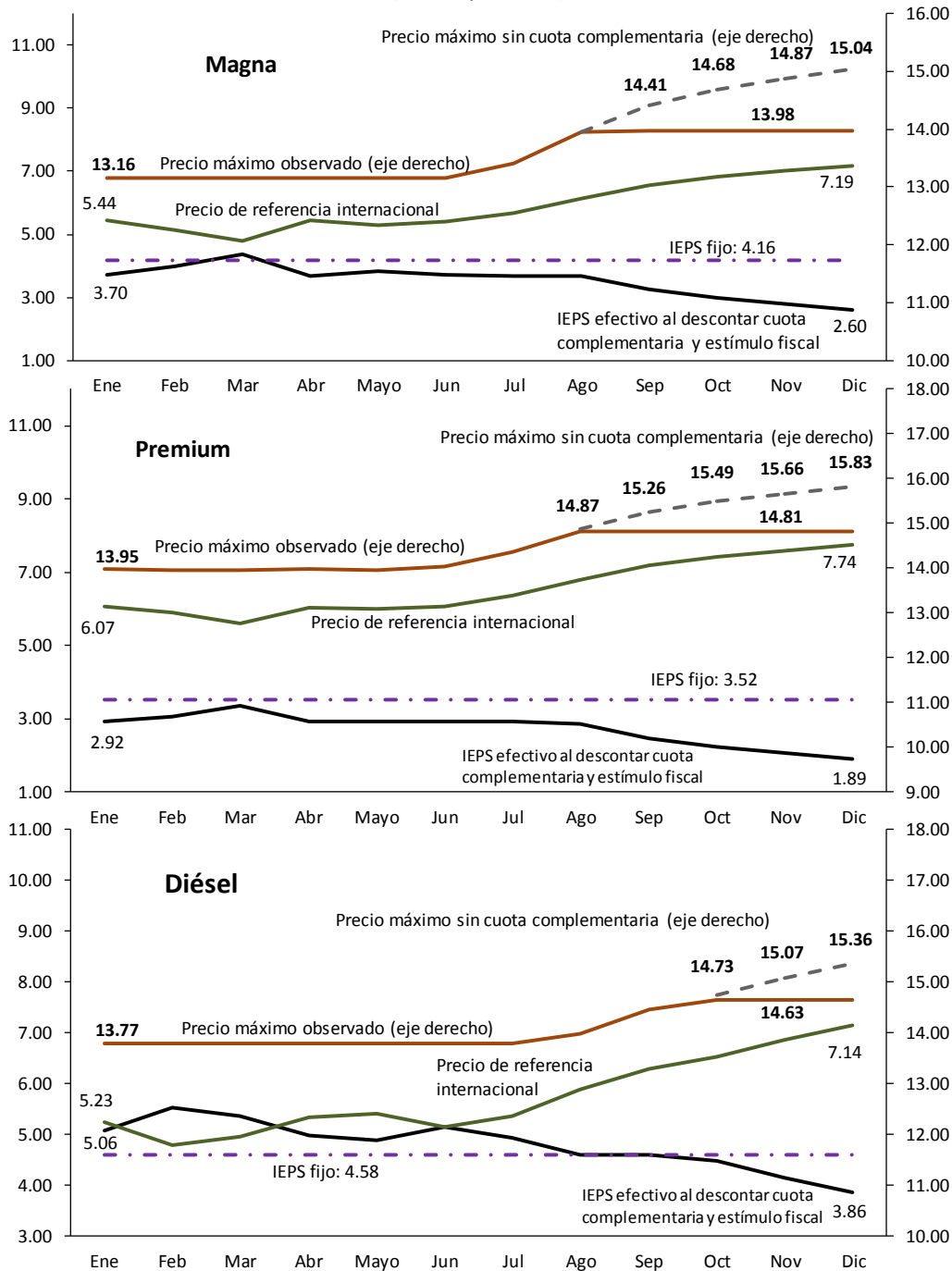
**Nota:** El concepto Ley IEPS se refiere a la cuota fija establecida en el artículo 2, fracción I, inciso D.

**Fuente:** Elaboración propia con información de la SHCP en el DOF, publicación mensual.

En el caso particular de la gasolina Magna, la de mayor consumo en el país y que tiene mayor ponderación en el cálculo del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), la cuota complementaria en diciembre de 2016 fue de -1.06 pesos por litro de gasolina. Esto es, aunque el IEPS se estableció en una cuota de 4.16 pesos por litro de gasolina Magna, se tuvieron que restar 1.06 pesos por litro a la cuota para mantener el precio en el valor máximo de la banda establecido en la Ley. Destaca que, si no se hubiera acotado el precio conforme el esquema de bandas

establecido en la ley a \$13.98 pesos por litro, éste se hubiera incrementado de manera gradual y en diciembre de 2016 hubiera alcanzado \$15.04 pesos por litro. En tanto, en el caso de la Premium hubiera alcanzado \$15.83 pesos por litro y el diésel, \$15.36 pesos por litro al final del año.

**Gráfica 1. Comportamiento de los componentes del precio máximo para la gasolina Magna, Premium y diésel (Pesos por litro)**



**Fuente:** Elaboración propia con información de la SHCP en del Diario Oficial de la Federación, publicación mensual y de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios.

### 3. Precios de la gasolina para 2017

El 8 de diciembre de 2016, la COFECE dio a conocer la opinión que la CRE tomó en cuenta para emitir el cronograma para que, en 2017 y 2018, los precios al público de las gasolinas y el diésel fueran determinados bajo condiciones de mercado en las diferentes regiones del país.

Entre otros aspectos, la COFECE señaló que la liberalización de los precios de las gasolinas y diésel implicaba que dichos precios debían reflejar los costos de cada actividad de la cadena de valor y logística. En este sentido, debían fluctuar de manera diferenciada y a lo largo del territorio nacional debido a los siguientes factores:

- El precio de los productos en el mercado nacional o de referencia (los componentes principales son el precio del petróleo crudo y el margen de refinación).
- La disponibilidad de alternativas logísticas de transporte, almacenamiento y distribución.
- El nivel de impuestos.
- Las condiciones de competencia en los mercados de mayoreo y expendio al público.

De acuerdo con la COFECE (2016), la liberalización de los precios podría facilitar el arbitraje en el mercado, producto de la asimetría entre los precios ofrecidos en las zonas liberadas y en las que la SHCP establezca los precios, por lo que recomendó que ésta última considere las cotizaciones del precio de referencia actualizadas, así como costos logísticos diferenciados por regiones.

La COFECE (2016) señaló que con el propósito de que los precios de venta al público reflejaran un mercado competitivo, era indispensable contar con fuentes de abastecimiento y alternativas de suministro, tanto de la producción del sistema nacional de refinación como de importaciones. No obstante, advirtió que las seis refinerías de PEMEX presentaban una baja utilización y problemas operativos que generaban problemas logísticos e inestabilidad en la operación de la industria, por lo que propuso: que hasta que no mejoren las condiciones de operación en dichas refinerías o se generen nuevas inversiones, se debe dar impulso a las actividades de importación; garantizar el acceso de los importadores a los sistemas logísticos de internación operados por PEMEX; así como el acceso abierto a los ductos y terminales de almacenamiento en los puertos mexicanos, instalaciones y servicios asociados. También señaló que sería necesario desarrollar nueva infraestructura en los puertos ya que el 80% de la gasolina importada se interna vía marítima.

La COFECE emitió las siguientes consideraciones para efectos de que la flexibilización en el mercado de combustibles automotrices se presentara de forma ordenada:

1. **Existencia de opciones de suministro estable y eficiente para cubrir la demanda regional.** Lo anterior debe llevarse a cabo a través de la producción en las refinerías nacionales e importaciones.
2. **Disponibilidad de infraestructura de transporte y almacenamiento.** En este caso, las regiones con acceso a sistemas desarrollados de transporte y almacenamiento y con alternativas logísticas viables tendrán mayores probabilidades de operar eficientemente bajo un régimen de precios liberados.
3. **Costos de abasto por región.** Con la liberalización se observarán diferencias de precios regionales ocasionadas por los distintos costos asociados a cada eslabón de la cadena de valor y suministro.

4. **Características de los mercados regionales de expendio al público.** Es necesario que se tomen en cuenta los niveles de concentración en los mercados minoristas en las diferentes regiones, pues los mercados donde exista mayor competencia estarán mejor preparados para la flexibilización.
5. **Integridad.** La COFECE propuso que los precios debían ser liberados primero las zonas que cumplieran con las condiciones mínimas de suministro, logística y expendio al público y, después, en donde de acuerdo con el propio cronograma se construyeran dichas condiciones mínimas.

Por otro lado, entre las recomendaciones que la COFECE (2016b) hizo para llevar a cabo una mejor transición a los mercados de gasolina y diésel destacan las siguientes: contar con disposiciones generales que permitan transparentar el cálculo de las tarifas de transporte y almacenamiento aprobadas a Pemex; realizar un análisis que contraste los objetivos de seguridad energética frente a los costos que podrían generar los inventarios mínimos definidos; que la SENER prevea la creación de un sistema integrado de transporte por ductos administrado por un gestor independiente, a fin de garantizar acceso abierto a dicha infraestructura; desarrollar instalaciones portuarias para el manejo de petrolíferos por parte de terceros; reformar la Ley de Inversión Extranjera Directa para permitir a los extranjeros invertir en el transporte de combustibles por mar, en el suministro de estos productos para embarcaciones, aeronaves y equipo ferroviario, así como en el auto transporte de carga; y homologar la Norma Oficial Mexicana con los estándares internacionales de referencia en cuanto a la calidad de los combustibles importados.

En materia de estaciones de servicio se recomendó, entre otras cosas, eliminar las regulaciones estatales que establecen distancias y superficies mínimas para dichas estaciones pues limitan injustificadamente el abasto y la competencia en 13 estados de la República (COFECE, 2016b).

#### ***Cronograma de flexibilización de precios, precios máximos y metodología***

Con base en las consideraciones y recomendaciones emitidas por la COFECE, el 26 de diciembre de 2016 la CRE dio a conocer el cronograma de flexibilización de precios de gasolina y diésel a realizarse en 2017 (CRE, 2016). Para ello, analizó las características de las estaciones de servicio por región, su ubicación y cercanía entre ellas, así como las fuentes de suministro y medios de transporte y almacenamiento.

Se buscó también que la flexibilización de los precios en todo el país fuera congruente con el calendario de apertura de la capacidad disponible de la infraestructura de almacenamiento y transporte por ducto de Pemex Logística. Este procedimiento implicó la asignación a Pemex Transformación Industrial de la reserva de capacidad autorizada por la CRE, suficiente para garantizar el abasto nacional en la etapa de transición, mientras que la capacidad restante se ofrecerá por medio de un mecanismo denominado Temporada Abierta, es decir, mediante una subasta donde cualquier participante pueda contender por la capacidad que requiera. Pemex Logística ofrecerá su capacidad de transporte y almacenamiento hasta cubrir su totalidad antes de finalizar 2017.<sup>4</sup>

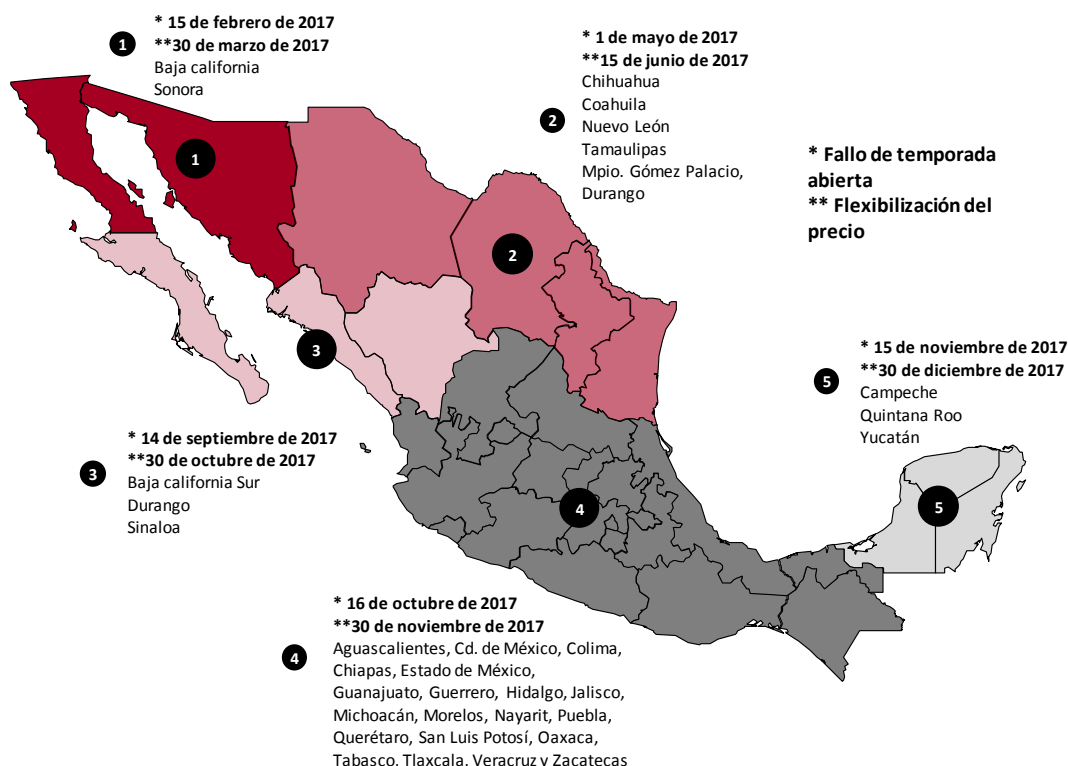
---

<sup>4</sup> Una explicación breve del procedimiento de temporada abierta de almacenamiento y transporte por ducto se encuentra en Pemex, <http://www.pemex.com/nuestro-negocio/logistica/temporadas-abiertas/Paginas/inicio.aspx>



De esta manera, se determinó el siguiente calendario descrito en la ilustración 1 para la liberalización de los precios de gasolina y gas por condiciones de mercado.

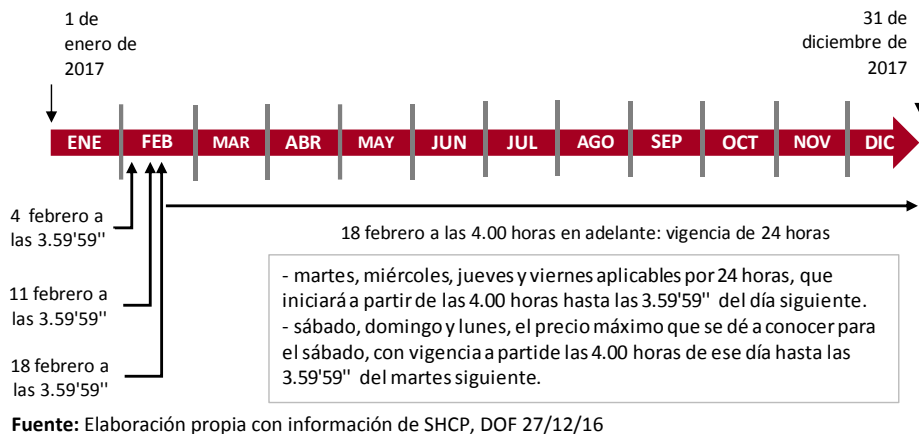
**Ilustración 1. Etapas de la estrategia de la liberalización de los precios de gasolinas y diésel**



Fuente: Elaboración propia con información de CRE, DOF 26/12/16; SHCP, DOF 27/12/16.

Con base en lo anterior, el 27 de diciembre de 2016, la SHCP publicó el acuerdo para dar a conocer las regiones en que se aplicarán precios máximos al público de las gasolinas y el diésel, así como la metodología para su determinación (SHCP, 2016). Se estableció que existirán 90 regiones en el país, 7 en la frontera y 83 en el interior, y que las diferencias en los precios obedecen a los distintos costos de transporte y logística, así como a los diferentes tipos de infraestructura para el transporte y distribución del combustible se haría en cuatro periodos. Primero, el precio máximo anunciado para cada región a través de la fórmula prevalecerá hasta el 4 de febrero, posteriormente se actualizará y permanecerá hasta el 11 de febrero. En tercer lugar, se determinará un precio máximo para cada región del 11 al 18 de febrero y, por último, a partir del 18 de febrero el precio máximo se actualizará diariamente y se mantendrá en aquellas regiones donde los precios no se determinen bajo condiciones de mercado, conforme lo establecido en el calendario de la CRE.

## Ilustración 2. Vigencia de los precios máximos al público, 2017



Los precios máximos al público de las gasolinas y el diésel aplicables en las regiones en que los precios de dichos combustibles no se determinen bajo condiciones de mercado, se determinarán mediante la siguiente fórmula:

$$P_{\text{máx}} = P_{\text{ref}} + \text{Ajuste por calidad} + \text{Costos de logística} + \text{Margen comercial} + \text{IEPS}_{\text{Art 2, fracción I, inciso D}} + \text{Otros}$$

$$\text{Donde Otros} = \text{IEPS}_{\text{artículo 2, fracción I, inciso H}} + \text{IEPS}_{\text{artículo 2°-A}} + \text{IVA}$$

De esta manera:

**Precio de referencia ( $P_{\text{ref}}$ ).** Se determina a partir del promedio de las cotizaciones medias de combustibles de referencia internacional. En el caso de la gasolina menor a 92 octanos (Magna), se utiliza el precio spot de la referencia para la gasolina Unleaded 87, USGC, Houston, Waterborne. Para la gasolina mayor a 92 octanos (Premium), la gasolina Unleaded 93, USGC, Houston Waterborne y para el diésel, el diésel Ultra Low Sulfur (USLD), USGC, Houston, publicados por Platts US MarketScan. Este precio se reporta en dólares, por lo que la conversión a pesos se hará conforme el tipo de cambio de venta del dólar publicado por el Banco de México.

**Ajuste de calidad.** Se considera un ajuste por octano y presión de vapor para las gasolinas.

**Costos de logística.** Considera costos de transporte e importación de combustible, así como los costos de distribución de Pemex en el punto de venta al mayoreo a los expendios de venta al público o al distribuidor y puede variar por región.

**Margen comercial.** Representa el valor estimado de margen comercial para el combustible.

**Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS).** Cuota fija del IEPS<sup>5</sup>, considerando los estímulos fiscales aplicables. Estas cuotas se actualizaron a partir del INPC<sup>6</sup>, por lo que en términos reales no presentan variación.

<sup>5</sup> Establecida en el artículo 2°, fracción I, inciso D) numeral 1 de la Ley del IEPS

<sup>6</sup> Conforme a lo dispuesto en el artículo 17 A del Código Fiscal de la Federación.

En el artículo 16 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2017 se otorgaron estímulos fiscales a las personas con actividades empresariales, a efecto de que pudieran deducir el diésel o biodiésel que utilizaran en maquinaria en general (excepto vehículos), transporte público y privado, de personas o de carga, turístico; vehículos marinos que acrediten las disposiciones del SAT y para las personas que utilicen el diésel o biodiésel en las actividades agropecuarias o silvícolas. También se otorga un estímulo fiscal por la cuota correspondiente al IEPS aplicable a estos productos a combustibles fósiles combustibles fósiles, a quienes los utilicen en sus procesos productivos pero que no los destine a la combustión.

En el caso de los estímulos otorgados para la zona de la frontera norte del país, el 27 de diciembre de 2016 en el DOF se estableció que parte del diferencial de precios de las gasolinas entre las localidades colindantes de México y los Estados Unidos se debía a los impuestos por lo que era necesario considerar estas diferencias.

Sin embargo, el Gobierno Federal anunció la reducción de esta tarifa a través de un estímulo fiscal con el propósito de contener posibles afectaciones económicas. En ese sentido, el estímulo fiscal para la gasolina Magna es de 1.12 pesos por litro; para la Premium de 0.05 pesos por litro y para el diésel de 1.15 pesos por litro.

**Cuadro 3. Cuota fija del IEPS.**  
**Artículo 2º, fracción I, inciso D) numeral 1 de la Ley del IEPS y modificación**  
(pesos por litro)

Combustible	Cuota original (A)		Estímulo fiscal (B)		Cuota disminuida (A)-(B)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Magna	4.16	4.30	0.50	1.12	3.66	3.18
Premium	3.52	3.64	0.60	0.05	2.92	3.59
Diésel	4.58	4.73	0.00	1.15	4.58	3.58

**Nota:** Total puede no coincidir debido al redondeo. La cuota original se actualizó con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor, por lo que en términos reales no presenta variación.

**Fuente:** Elaboración propia con información del DOF 27/12/16.

**Otros conceptos.** Incluye las cuotas de IEPS establecidas a los combustibles fósiles,<sup>7</sup> las que corresponden a entidades federativas<sup>8</sup> y el Impuesto al Valor Agregado (IVA) correspondiente. Las cuotas del IEPS se actualizaron a partir del INPC por lo que en términos reales no presentan variación.

**Cuadro 4. Cuota fija del IEPS aplicada a combustibles fósiles.**  
**Artículo 2º, fracción I, inciso H) numeral 3 y 5 de la Ley del IEPS**  
(pesos por litro)

Combustible	Cuota	
	2016	2017
Magna	0.111	0.114
Premium	0.111	0.114
Diésel	0.134	0.138

<sup>7</sup> Especificadas en el artículo 2º, fracción I, inciso H), numerales 3 y 5 de la Ley del IEPS.

<sup>8</sup> Establecidas en el artículo 2º-A de la Ley del IEPS.

**Cuadro 5. Cuota fija del IEPS que corresponde a entidades federativas.  
Artículo 2°-A, fracción I, II y III de la Ley del IEPS  
(pesos por litro)**

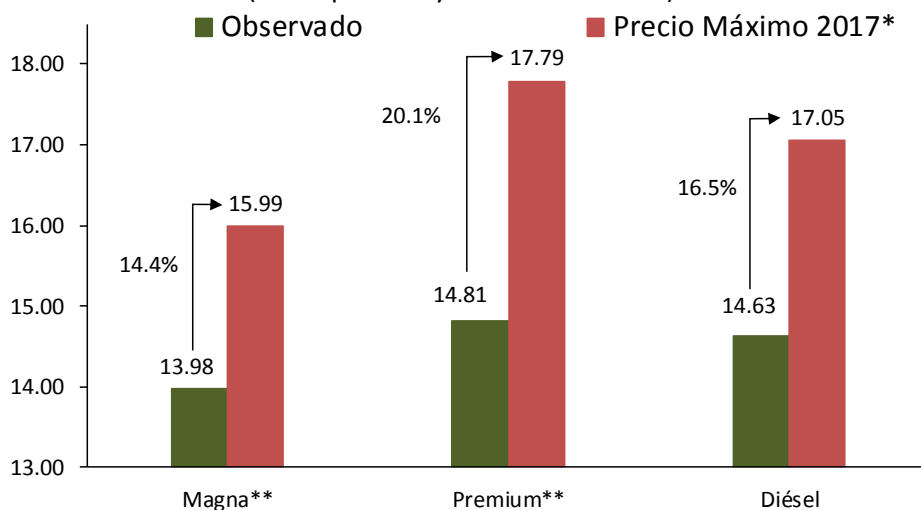
Combustible	Cuota Cierre 2016	Cuota 2017
Magna	0.37	0.38
Premium	0.45	0.46
Diésel	0.31	0.32

**Nota:** Durante 2016, la cuota registró variaciones mensuales conforme lo establecido en el artículo tercero del Acuerdo por el que se actualizan las cuotas que se especifican en materia del impuesto especial sobre producción y servicios. Publicado el jueves 24 de diciembre de 2015.

**Fuentes:** Elaboración propia con información del DOF 27/12/16.

En ese sentido, la SHCP informó que los precios promedio a nivel nacional vigentes a partir del primero de enero y hasta el 4 de febrero de 2017 serán: \$15.99 para la gasolina Magna, \$17.79 para gasolina Premium y \$17.05 para el diésel, aunque cada una de las 90 regiones tendrá sus propios niveles.<sup>9</sup> Los precios promedio representan incrementos nominales para las gasolinas Magna, Premium y el diésel de 14.4%, 20.1% y 16.5% respectivamente, con respecto al precio máximo observado al cierre de 2016 (SHCP, 2016). Las variaciones respecto al precio de cierre de 2016, de no haberse aplicado las cuotas complementarias negativas durante dicho año, habrían sido de 6.3%, 12.4% y 11.0% respectivamente.

**Gráfica 2. Comparativo del precio máximo de diciembre de 2016 con el precio máximo vigente del primero de enero al 4 de febrero de 2017  
(Pesos por litro y variación nominal)**



\*Se toma el precio máximo promedio reportado por la SHCP. Los precios máximos que se fijen posteriormente, se moverán de acuerdo a los componentes de la fórmula establecida, por lo que se podrán ver afectados por variaciones en los precios internacionales del petróleo y combustibles, por variaciones en el tipo de cambio o por los costos de logística, almacenamiento, distribución.

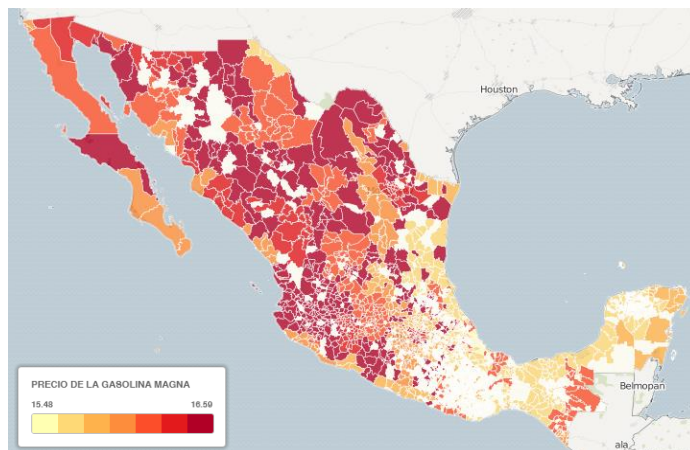
\*\* Magna o gasolinas menores a 92 octanos y Premium o gasolinas mayores o iguales a 92 octanos.

<sup>9</sup> En las zonas de la frontera con Estados Unidos, el precio máximo que se establezca deberá limitar la diferencia entre los precios de las ciudades mexicanas y las ciudades estadounidenses del otro lado de la frontera y se llevará a cabo a través de ajustes en los impuestos correspondientes.

**Fuente:** Elaboración propia con información del DOF 29/11/16 y 27/12/16.

Como se observa en la siguiente ilustración, los precios máximos por región de la gasolina Magna para el primer periodo, variarán de la siguiente manera.

### **Ilustración 3. Precios máximos promedio de la gasolina Magna**



**Fuente:** Panorama del alza en el precio de las gasolinas, Coordinación Ejecutiva de Investigación, IBD.

#### **4. Estímulos fiscales a los combustibles fósiles**

Para 2016 y 2017, existen estímulos fiscales que se señalan en la LIF y en diversos decretos presidenciales<sup>10</sup>. En específico:

- Estímulo fiscal referente a la cuota fija del IEPS (artículo 2, fracción I, inciso D de la Ley del IEPS):
  - 2016: equivalente a 11.95% de la cuota fija establecida para la gasolina Magna y a 16.95% de la Premium. Estos montos representaron \$0.50 y \$0.60 pesos por litro, respectivamente.
  - 2017: equivalente a \$1.12 pesos por litro de gasolina Magna, \$0.05 pesos por litro de Premium y \$1.15 pesos por litro de diésel.
- Estímulo fiscal referente a la cuota fija del IEPS (artículo 2, fracción I, inciso D de la Ley del IEPS) a contribuyentes que enajenen las gasolinas dentro de los 45 kilómetros de la franja fronteriza.
- Estímulo fiscal, consistente en el acreditamiento del IEPS para auto transportistas que adquieran diésel y hagan uso automotriz en vehículos destinados al transporte público y privado de personas o de carga, así como turístico; para el diésel utilizado en maquinaria general, excepto vehículos y el diésel marino utilizado en vehículos marinos.
- Estímulo fiscal a las personas que adquieran gasolina Magna o diésel que se dediquen a actividades pesqueras y agropecuarias.
- Estímulo fiscal, consistente en el acreditamiento del IEPS al sector agropecuario y silvícola.

<sup>10</sup> Decreto por el que se establecen estímulos fiscales en materia del impuesto especial sobre producción y servicios aplicables a los combustibles que se indican, DOF 24/12/15 y Acuerdo por el que se dan a conocer las regiones en que se aplicarán precios máximos al público de las gasolinas y el diésel, así como la metodología para su determinación, DOF 27/12/15.

- Estímulo fiscal a personas que hagan uso de combustibles fósiles en procesos productivos para la elaboración de otros bienes y que no implique su combustión.

Dichos estímulos fiscales representan pérdidas recaudatorias, que de acuerdo al Presupuesto de Gastos Fiscales 2016 equivalen a las cifras mostradas en el Cuadro 6.

**Cuadro 6. Gastos fiscales correspondientes a diversos estímulos a los combustibles, 2016 y 2017**  
(millones de pesos)

Estímulo fiscal	2016	2017
Sobre el monto de cuota fija del IEPS (Artículo 2, fracción I, inciso D de la Ley del IEPS) y el correspondiente a las regiones ubicadas en una distancia de hasta 45 kilómetros de la franja fronteriza	28,603.0	N.D.
Acreditamiento del IEPS en diésel	30,097.0	26,862.0
Autotransportistas	19,496.0	17,400.0
Utilizado en maquinaria en general, distinta a vehículos	9,044.0	8,072.0
Diésel marino utilizado en vehículos marinos.	1,557.0	1,390.0
Otros	9,133.0	7,994.0
A los sectores pesquero y agropecuario	5,038.0	4,295.0
A los sectores agropecuario y silvícola	4,080.0	3,683.0
A los combustibles fósiles usados en procesos productivos y que no se destinen a la combustión	15.0	16.0

N.D.: No Disponible

Fuente: Elaboración propia con información del Presupuesto de Gastos Fiscales 2016.

## 5. Algunos estudios sobre la incidencia de los subsidios a la gasolina

El aumento en el precio de las gasolinas y el diésel como consecuencia de la flexibilización del mercado ha ocasionado visiones encontradas. Sin embargo, existen elementos que es necesario tener en consideración debido a su impacto redistributivo y en las finanzas públicas.

Desde 2013, diversos estudios señalaron la regresividad de los subsidios a la gasolina. De acuerdo con el IMCO (2013), la fórmula anterior para la determinación del precio de los combustibles automotrices ocasionaba que cuando el precio internacional era mayor al fijado en la Ley, se otorgaran subsidios que beneficiaban mayoritariamente a la población de altos ingresos, pues por cada peso de subsidio que recibía el decil de menores ingresos, el de mayores ingresos recibía 32 pesos. El 20% de la población con mayores ingresos del país recibía casi el 60% del beneficio total, mientras que el 20% más pobre recibía sólo el 3%. En cambio, en otras políticas de combate a la pobreza como las becas educativas de Oportunidades, el 65.3% del beneficio lo recibía el 30% de la población más pobre; y en el caso del Seguro Popular, el 70% de los afiliados pertenecía al 50% de la población con menores ingresos.

Además, la existencia de subsidios a los combustibles genera otro tipo de problemas como el mayor uso de automóviles y de combustibles fósiles que afectan al medio ambiente. La propuesta del IMCO (2013) se orientaba a la eliminación del subsidio a los hidrocarburos dada su escasa capacidad redistributiva y al establecimiento de un impuesto al consumo de combustibles automotrices, cuyos recursos debían destinarse al financiamiento de mejoras en el transporte público y movilidad peatonal.

En el mismo sentido, Scott (2013) argumentó que los subsidios energéticos son inefectivos y que generan altos costos ambientales y diversos problemas tales como: enfermedades respiratorias, congestión vehicular y calentamiento global, entre otros. Este estudio, además encontró que se transferían recursos fiscales a la población de los estratos de mayores ingresos pues dichos recursos se distribuían en función de la capacidad de consumo de los hogares. De acuerdo al autor, de 2006 a 2012 el subsidio a los energéticos representó un monto acumulado del 14% del PIB, situación que limitó la inversión pública y la sostenibilidad fiscal y ambiental.

Sin embargo, Scott (2013) reconoció que, aunque los subsidios a los energéticos eran regresivos, su existencia no implicaba que éstos no beneficiaran a la población en situación de pobreza o que no contribuyeran a disminuir la desigualdad. A pesar de su regresividad, la distribución de estos subsidios era menos desigual que la distribución del ingreso. En este sentido, los subsidios energéticos llegaron a representar, en promedio, 11% del ingreso de los hogares en el decil más pobre, pero sólo el 2% para los hogares del decil de mayores ingresos. Por lo anterior, proponía que la eliminación de los subsidios debía llevarse a cabo sustituyéndolos por instrumentos más progresivos a fin de no dañar a los estratos más pobres de la población. Entre los programas donde el autor encuentra una clara progresividad se encuentran: Oportunidades, Seguro Popular y 70 y más.

De acuerdo con Antón y Hernández (2013), el subsidio a la gasolina genera tres grandes costos a la sociedad. El primero de ellos se refiere a la contaminación atmosférica que ocasiona problemas de salud a los habitantes; en segundo lugar, está la congestión vehicular, que eleva los costos en productividad y, en tercer lugar, están los accidentes con costos en vidas humanas y discapacidades físicas.

Estos autores consideran que el subsidio a las gasolinas se compone de dos elementos: uno directo que se refiere al que efectivamente recibe la población y uno implícito que es el dejar de pagar un impuesto para mitigar los costos que se generan al manejar un automóvil. De esta manera, si se considera que el subsidio a las gasolinas es perjudicial para las finanzas públicas y el medio ambiente, resultaría necesario eliminarlo y sustituirlo por un impuesto que permitiera contar con recursos para promover el transporte público masivo, mitigar la contaminación, la congestión y los accidentes vehiculares, entre otros problemas.

## **6. Consideraciones finales**

En el marco de la discusión de la liberalización de los precios de la gasolina y el diésel se debe considerar que el artículo 124 de la Ley de Hidrocarburos establece que las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, de Energía y de Desarrollo Social deben evaluar la conveniencia de instrumentar programas de apoyos focalizados que contribuyan al suministro adecuado y oportuno a precios asequibles de combustibles de consumo básico en zonas rurales y urbanas marginadas. La Ley de la Industria Eléctrica, a través del artículo 116, establece lo mismo para el caso de la electricidad. Adicionalmente, el artículo vigésimo noveno transitorio de la Ley de Hidrocarburos se estipuló que antes de que se liberalizara el precio del gas licuado, se debía instrumentar un programa de apoyos focalizados a los consumidores. En este contexto, existen instrumentos que permitirían disminuir los efectos negativos a la población de menores ingresos, derivados de la flexibilización del mercado de los combustibles en los próximos meses.

Finalmente, ante la posible alza de precios derivada del aumento en el precio de los combustibles, el 9 de enero el Ejecutivo anunció el Acuerdo para el Fortalecimiento Económico y la Protección de la Economía Familiar en el que se concertó, entre otras cosas, que el sector privado coadyuvaría a evitar que se presente un aumento injustificado en los precios de los productos de la canasta básica; que el sector laboral y del campo trabajarían para mejorar su productividad. El Gobierno Federal impulsaría acciones para: mantener la estabilidad de los precios de la canasta básica, así como para vigilar y sancionar los abusos en la materia; modernizar el transporte público y la movilidad urbana; mejorar las condiciones del crédito que otorga la Banca de Desarrollo; fomentar la inclusión laboral de los grupos vulnerables y facilitar la entrega de recursos del sistema de ahorro para el retiro a los adultos mayores de 65 años que tengan el derecho pero que no lo hayan recibido.

Los diversos sectores se comprometieron también a continuar impulsando la recuperación del salario mínimo y la libre competencia. Por su parte, el Gobierno Federal se comprometió a impulsar el empleo, la repatriación de capitales mantenidos en el extranjero, a elevar la inversión y a mantener la estabilidad económica del país, además de preservar y fortalecer el estado de derecho.

## Referencias

Antón, A. y Hernández, F. (2013). Los pobres y la gasolina. En Nexos, 1 de septiembre de 2013. Disponible en: [www.nexos.com.mx/?p=15457](http://www.nexos.com.mx/?p=15457)

COFECCE (2016), *Resumen de la Opinión de la COFECCE que tomará en cuenta la CRE para emitir los acuerdos o el cronograma para que en 2017 y 2018 los precios al público de las gasolinas y el diésel sean determinados bajo condiciones de mercado en las diferentes regiones del país*, Disponible en: <https://www.COFECCE.mx/COFECCE/attachments/article/636/RESUMEN-8DIC-2016.pdf>

COFECCE (2016b), *Transición hacia mercados competidos de gasolinas y diésel*. Disponible en: [www.cofece.mx/cofece/attachments/article/583/DOC-RECOM-FINAL.pdf](http://www.cofece.mx/cofece/attachments/article/583/DOC-RECOM-FINAL.pdf)

CRE (2016), *Acuerdo que establece el cronograma de flexibilización de precios de gasolinas y diésel previsto en el artículo Transitorio Décimo Segundo de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 2017*, DOF 26/12/2016. Disponible en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5467173&fecha=26/12/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5467173&fecha=26/12/2016)

IBD (2015a). *Reforma y nueva estructura del sector de hidrocarburos en México*. Disponible en: [http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/2191/Ci\\_4.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/2191/Ci_4.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

IBD (2015b). *Aspectos relevantes para la determinación del precio de la gasolina en 2016 y 2017*. Disponible en: [http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/2303/Precio\\_Gasolina\\_2016\\_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/2303/Precio_Gasolina_2016_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

IBD (2016), *Análisis del paquete económico para el ejercicio fiscal 2017*. Dirección General de Finanzas. Serie: Seguimiento al Ciclo Presupuestario, Septiembre 2016. Disponible en:



[http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3184/1%20Análisis\\_paquete\\_economico\\_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3184/1%20Análisis_paquete_economico_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

IMCO (2013), Mitos sobre el subsidio a la gasolina. Disponible en: [www.imco.org.mx/articulo\\_es/mitos-sobre-el-subsidio-la-gasolina/](http://www.imco.org.mx/articulo_es/mitos-sobre-el-subsidio-la-gasolina/)

Scott, J., (2013). Subsidios regresivos, en Nexos, 1 de junio de 2013. Disponible en: [www.nexos.com.mx/?p=15332](http://www.nexos.com.mx/?p=15332)

SENER (2016), *Aviso por el que se informa que, a partir del 1 de abril de 2016, la Secretaría de Energía podrá otorgar permisos de importación de gasolinas y diésel a cualquier interesado que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables*, DOF 23/02/2016. Disponible en: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5426554&fecha=23/02/2016](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5426554&fecha=23/02/2016)

SENER (2016), *Decreto por el que se amplía la vigencia del diverso por el que se sujeta el gas licuado de petróleo a precios máximos de venta de primera mano y de venta a usuarios finales, publicado el 31 de diciembre de 2015*, DOF 30/11/16. Disponible en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5423974&fecha=29/01/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5423974&fecha=29/01/2016)

SHCP (2015), *Decreto por el que se establecen estímulos fiscales en materia del impuesto especial sobre producción y servicios aplicables a los combustibles fósiles que se indican*. DOF 24/12/2015. Disponible en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5421289&fecha=24/12/2015](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5421289&fecha=24/12/2015)

SHCP (2015), *Acuerdo por el que se da a conocer la banda de precios máximos de las gasolinas y el diésel para 2016 y otras medidas que se indican*. DOF 24/12/2015. Disponible en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5421290&fecha=24/12/2015](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5421290&fecha=24/12/2015)

SHCP (2016), *Criterios Generales de Política Económica para la Iniciativa de Ley de Ingresos y el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación Correspondientes al Ejercicio Fiscal 2016*. Disponible en: [http://finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas\\_Publicas/docs/paquete\\_economico/cgpe/cgpe\\_2016.pdf](http://finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/paquete_economico/cgpe/cgpe_2016.pdf)

SHCP (2016), *Decreto por el que se expide la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2017*. DOF 15/11/2016. Disponible en: [http://finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas\\_Publicas/docs/paquete\\_economico/lif/lif\\_2017.pdf](http://finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/paquete_economico/lif/lif_2017.pdf)

SHCP (2016), *Acuerdo por el que se dan a conocer las regiones en que se aplicarán precios máximos al público de las gasolinas y el diésel, así como la metodología para su determinación*. DOF: 27/12/2016. Disponible en: <http://www.gob.mx/shcp/prensa/comunicado-193-metodologia-para-la-determinacion-de-precios-maximos-de-gasolinas-y-diesel-asi-como-precios-maximos-vigentes-en-enero-de-2017>

SHCP (2016), *Comunicado 193 Metodología para la determinación de precios máximos de gasolinas y diésel, así como precios máximos vigentes en enero de 2017*. Disponible en: <http://www.gob.mx/shcp/prensa/comunicado-193-metodologia-para-la-determinacion-de-precios-maximos-de-gasolinas-y-diesel-asi-como-precios-maximos-vigentes-en-enero-de-2017>

SHCP (2016), *Presupuesto de Gastos Fiscales 2016*. Disponible en [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/109726/PGF\\_2016.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/109726/PGF_2016.pdf)

Tapia, P. (2017), *Suben tarifas de luz y se liberaliza gas LP*, Milenio, 02/01/2017. Disponible en: [http://www.milenio.com/negocios/luz-gas\\_lp-aumento-cfe-adigas\\_0\\_877112290.html](http://www.milenio.com/negocios/luz-gas_lp-aumento-cfe-adigas_0_877112290.html)

Presidencia de la República (2017), *Acuerdo para el Fortalecimiento Económico y la Protección de la Economía familiar*, 09/01/2017. Disponible en: <http://www.gob.mx/presidencia/articulos/compromisos-de-los-sectores-firmantes-del-acuerdo-para-el-fortalecimiento-economico-y-la-proteccion-de-la-economia-familiar?idiom=es>

### **Páginas de internet**

Pemex, [www.pemex.com](http://www.pemex.com)

# INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ

Sen. Miguel Barbosa Huerta  
**Presidente**

Sen. Daniel Ávila Ruiz  
**Secretario**

Sen. Roberto Albores Gleason  
**Secretario**

Sen. Benjamín Robles Montoya  
**Secretario**

## **Coordinación Ejecutiva de Investigación**

Dr. Gerardo Esquivel Hernández

## **Dirección General de Finanzas**

Mtro. Noel Pérez Benítez

## **Elaborado por la Dirección General de Finanzas**

Dr. José Luis Clavellina Miller

Mtra. Maritza Rosales Reyes

Lic. Víctor Ortega Olvera

Este análisis se encuentra disponible en la página de internet  
del Instituto Belisario Domínguez:

<http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/1878>

Para informes sobre el presente documento, por favor comunicarse  
a la Dirección General de Finanzas, al teléfono (55) 5722-4800 extensión 2097

Información para consultar en la biblioteca digital:

Título: Aspectos relevantes sobre la liberalización de los precios de las gasolinas y el diésel en 2017

Serie: Análisis de coyuntura

Número: 7

Fecha de publicación: Enero 2017

DR© INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ, SENADO DE LA REPÚBLICA  
Donceles 14, Colonia Centro, Delegación Cuauhtémoc, 06020 México, D. F.  
Distribución gratuita. Impreso en México.



@IBDSenado



IBDSenado

[www.ibd.senado.gob.mx](http://www.ibd.senado.gob.mx)

