



JAQUE MATE  
SERGIO SARMIENTO  
www.sergiosarmiento.com



*Pemex y CFE son empresas moribundas. Lo peor es que la nueva reforma del gobierno no hará más que convertirlas en una mayor carga para los mexicanos.*

## Empresas del pueblo

*"Llego a que me enseñen qué se ha hecho y poner los correctivos y no sea una empresa moribunda."*

**Manuel Bartlett, sobre la CFE, 2018**

Ayer la presidenta Sheinbaum firmó la reforma energética lanzada por López Obrador: "Es una reforma que en una parte muy importante le devuelve al pueblo... las empresas que siempre fueron del pueblo de México y que en el 2013 se privatizaron...".

Luz Elena González Escobar, secretaria de energía, afirmó que la reforma de 2013 hizo que Pemex y la CFE "se convirtieran en empresas privadas que competían entre sí y que estaban regidas por el derecho mercantil, no por el derecho público, para proveer servicios públicos. Es decir, algo que era un recurso estratégico del país y que era base de la soberanía nacional y la soberanía energética se convirtió en una mercancía común y corriente, dejando de ser un recurso estratégico".

La verdad es que la reforma de 2013 no privatizó ni a Pemex ni a la CFE. Todas las acciones se mantuvieron en manos del gobierno. Lo que hizo fue convertirlas en "empresas productivas del Estado" para que tuvieran la obligación de ser competitivas y no una carga para el país. Con la contrarreforma, ni Pemex ni CFE tendrán obligación de ser rentables.

Y, en efecto, no lo son. Tan solo en el tercer trimestre de 2024 la CFE re-

gistró una pérdida neta de 85,788 millones de pesos mientras que la de Pemex ascendió a 161,455 millones de pesos. Las dos empresas culparon a la depreciación del peso.

Nos dicen que el Estado debe manejar las empresas de energía para darnos precios más bajos, pero el precio promedio de la gasolina regular ayer en México era de 23.937 pesos por litro (nacionalgasolinero.com) mientras que en Estados Unidos, donde no hay ninguna empresa petrolera estatal, el promedio era de 3.135 dólares por galón (gasprices.aaa.com), o sea, 82 centavos de dólar o 16,71 pesos por litro a la tasa de cambio del mercado spot de ayer. La supuesta defensa de la soberanía nos está costando 43 por ciento más por una gasolina de inferior calidad. Nos iría mejor si fuera una mercancía común y corriente, como en el resto del mundo.

Pemex perdió en tres meses el costo de todo el poder judicial en 2023 y 2024, ha comentado Gonzalo Monroy, consultor en energía. De hecho, en todo el sexenio de AMLO las pérdidas acumuladas de Pemex sumaron 1.3 billones de pesos. En contraste, otras petroleras del mundo están obteniendo grandes ganancias; las cinco más importantes de Estados Unidos acumularon utilidades por 250 mil millones de dólares en 2021-2023, 160 por ciento más que en los tres primeros años de Donald Trump, 2017-2019 (CNN Business, 11.06.2024).

Pemex ha presumido que ha reducido su deuda de 113,227 millones de dó-

lares en 2022 a 97,309 millones en el tercer trimestre de 2024. Esta reducción, sin embargo, no es producto de que haya amortizado la deuda con utilidades que no ha tenido, sino con subsidios del gobierno. Pero esto es solo la deuda nominal registrada. La de proveedores ha aumentado de 5,511 millones de dólares en 2018 a 20,524 millones de dólares en septiembre de 2024. Muchos proveedores han quebrado, mientras que otros han recurrido a corruptelas para obtener pagos y sobrevivir.

Pemex sigue siendo la petrolera más endeuda del mundo. Su patrimonio en septiembre de 2024 era negativo en 1.7 billones de pesos, unos 85 mil millones de dólares. Si alguien quisiera privatizar Pemex, tendría que pagar mucho para que alguien se la quedara.

La verdad es que tanto Pemex como la CFE son empresas moribundas. Las heredó López Obrador en malas condiciones, pero en seis años empeoró su condición de manera muy importante. Lo peor es que la nueva reforma del gobierno no hará más que convertirlas en una mayor carga para los mexicanos.

### • TRENES

Los ferrocarriles fueron la gran tecnología de transporte del siglo XIX. En el XXI siguen siendo útiles para la carga pesada, pero ya no son rentables para pasajeros. Ningún empresario privado invertiría hoy en ellos. Lo quieren hacer los políticos mexicanos porque las pérdidas las pagarán los gobernados y no ellos.