

México, D.F., a 17 de junio de 2008.

Versión estenográfica del XI Foro de debate con el tema: “Transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos y derivados”, convocado por las Comisiones Unidas de Energía y Estudios Legislativos, presidida por el C. Senador Francisco Labastida Ochoa, realizada en el edificio de Xicoténcatl 9, patio central, hoy por la mañana.
(10:00 horas)

-EL C. SENADOR GUSTAVO MADERO MUÑOZ: Buenos días. Vamos a dar inicio al Foro número XI que trata sobre el “Transporte, el almacenamiento y la distribución de hidrocarburos y derivados”.

Queremos dar nuestro agradecimiento a los ponentes participantes invitados, el licenciado Miguel Marón Manzur, bienvenido Miguel; el ingeniero mario Nieto Garza, de Pemex, bienvenido; el doctor Raúl Monteforte Sánchez, muy bienvenido

también; el licenciado Jorge Padilla Acevedo, bienvenido; el contador Juan Pablo González Córdova, bienvenido; el general Jorge García Henaine, bienvenido general; el ingeniero Armando Echeverri; y el ingeniero Isidro Carvajal, sean todos muy bienvenidos y vamos a darle ahora, a pedirle al senador Francisco Labastida Ochoa, quien es el presidente de la Comisión de Energía y quien ha conducido todos y cada uno de estos foros para que asuma esta coordinación. Gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:

Muchas gracias señor senador Madero.

Quiero darle las gracias a usted y al señor senador Dante Delgado, coordinadores del PAN y de Convergencia por su presencia en esta reunión. Así como a los señores senadores y diputados que nos honran con su presencia.

Con este foro llegamos ya a la mitad de los foros programados por la Junta de Coordinación Política. Debemos destacar que en todos ha habido pluralidad en las ideas y en los ponentes, profundidad en el debate con propuestas valiosas que

nos permitirán a los legisladores tomar decisiones mejor informadas con el objeto superior de avanzar en el desarrollo y la transformación de México.

El tema que hoy nos ocupa es el de “Transporte, almacenamiento y distribución de los hidrocarburos y derivados”. Este asunto es de enorme trascendencia, pues PEMEX y el país enfrentan importantes retos en esta materia.

El almacenaje de petrolíferos es muy pequeño y en algunas regiones del país es crítica. Buena parte de la red de ductos tiene 40 ó más años de servicio y varios estados sufren cotidianamente por derrames y accidentes.

La reforma petrolera debe permitir soluciones a los problemas actuales y los derivados del aumento de la demanda de petrolíferos, garantizando al país servicios de transporte, almacenamiento y distribución en las condiciones más competitivas con los menores costos, con la mayor eficiencia.

Por eso, para debatir sobre el tema de transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos, tenemos como ponentes a distinguidas personalidades.

Nuestra mesa de hoy se integra por el licenciado Miguel Marón Manzur, el ingeniero Mario Nieto Garza, el doctor Raúl Monteforte Sánchez, el contador público Juan Pablo González Córdova, el general Jorge García Henaine, el ingeniero Armando Echeverri, el ingeniero Isidro Rodríguez Carvajal y el licenciado Jorge Padilla.

El formato para el análisis y debate que utilizaremos será el siguiente.

Cada uno de los ponentes dispondrá hasta de 20 minutos para presentar su ponencia. Después habrá una ronda de comentarios hasta de 5 minutos; posteriormente 10 legisladores de los distintos grupos parlamentarios harán comentarios y preguntas hasta por 5 minutos cada uno; los ponentes dispondrán, a su vez, de 5 minutos cada uno de ellos para

responder; los legisladores tendrán el derecho de réplica hasta por 3 minutos si desean hacer uso de ello.

Les agradecemos desde ahora ceñirse a los tiempos previstos. A la vista de todos se encuentran relojes que les permitirán a nuestros participantes conocer el tiempo que resta sus intervenciones.

Como lo señalan las reglas del debate, hace unos momentos hemos realizado un sorteo del orden de participación entre los ponentes y le tocó en suerte al doctor Raúl Monteforte Sánchez iniciar esta ronda de intervenciones.

El doctor Monteforte es egresado de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, y obtuvo sus grados académicos de maestro en ciencias con especialidad en ingeniería energética y doctorado en economía de desarrollo, ambos en la Universidad de Sussex, Inglaterra; fue investigador y catedrático en el desaparecido Centro para la Innovación Tecnológica de la UNAM y se desempeñó como consultor internacional de la ONUDI, la Comisión Económica para la

América Latina, el Banco Interamericano de Desarrollo en el Banco Centroamericano de Desarrollo Económico, en proyectos de eficiencia energética, energía renovable, generación distribuida, procesamiento de residuos sólidos e innovación industrial. Le cedo el uso de la palabra a don Raúl Monteforte Sánchez.

-EL C. DR. RAUL MONTEFORTE SANCHEZ: Gracias. Como ciudadano mexicano y simple consumidor, me honra sobremanera poder aportar a este debate energético experiencias y recomendaciones que ojalá resulten útiles para que el Congreso de la Unión pueda decidir conforme a su facultad soberana el mejor trayecto energético para México.

Expondré con toda libertad y sin más compromiso que con mi patria, hechos y consideraciones razonadamente a favor de las iniciativas del Presidente de México, especialmente en el tema de esta sesión, pero coincidente en señalar la necesidad de mejorar lo presentado y de construir una Reforma Energética integral y de gran alcance.

La infraestructura de ductos y terminales constituye un sistema auxiliar de capital importancia para la industria petrolera. Por sus ventajas frente a otras modalidades, es el componente preferente de su logística para recibir, almacenar, conducir y entregar oportunamente todos sus productos. Nada implica o se desprende de la naturaleza misma de los ductos y terminales que determine su propiedad u operación directa por parte de las propias empresas petroleras, sean estatales o privadas, en la medida en que su función se cumpla de manera confiable, segura, eficiente y competitiva, para cuyo efecto la regulación del estado resulta indispensable.

En esta materia, las reformas a la Ley Reglamentaria del artículo 27 constitucional en el ramo del petróleo y a la Ley de la Comisión Reguladora de Energía, propuestas por el Ejecutivo Federal, consisten en abrir a la participación social y privada el transporte, la distribución y el almacenamiento de petrolíferos y petroquímicos básicos, así como biocombustibles en forma similar al gas natural.

Esto obedece precisamente a que estas actividades no constituyen el núcleo de la industria petrolera ni son las de mayor rentabilidad; pero siendo fundamentales para su desarrollo son precarias en nuestro país.

No sólo es necesario, sino ventajoso, que empresas privadas con la capacidad y especialidad necesarias construyan, operen y mantengan este tipo de sistemas bajo la regulación del estado. Prácticamente en todo el mundo el transporte, la distribución y el almacenamiento de hidrocarburos son actividades competitivas y con participación privada en diferentes grados y modalidades. Se benefician así las industrias petroleras al poder liberar recursos, concentrarse en las actividades más rentables, aumentar eficiencia, diversificar riesgos y generar economías de operación.

Ni las empresas más integradas mantienen la total propiedad u operan toda esta infraestructura, pues llegan a utilizar empresas mixtas o contrato en el servicio con privadas. Esto se mantiene cerrado sólo en Irán, Venezuela, México y todavía Irak.

El notorio empate en la discusión sobre la constitucionalidad o no de las reformas rebela que no hay solución hermenéutica, sino una basada en el análisis de costo beneficio de cada opción.

En el caso que nos ocupa, no es el texto constitucional, sino la modificación sucesiva de las leyes secundarias lo que ha creado el monopolio vertical del estado a través de PEMEX en toda la gama de actividades y es por lo tanto correcto adecuar esas mismas leyes para poder superar muchos problemas, sin menoscabo de la propiedad de los recursos y la soberanía.

Algunos países poseen, como México, grandes tesoros subterráneos, incluso en condiciones de enorme reto tecnológico, logístico y de inversión, como las arenas bituminosas de Canadá, 310 mil millones de barriles de reservas probables.

Es comparable este tipo de desarrollo con el de aguas profundas en términos de su complejidad, escala y participación privada.

Onceavo Foro Reforma
Energética.

17 junio 2008.

10

1ª parte cjb.

En el desarrollo de esta...

(Sigue 2ª parte)

. . . privada.

En el desarrollo de estas reservas han sido invertidos más de 14 mil millones d dólares, regresándole a los albertinos más de 5 mil millones de dólares en regalías pagadas por 21 empresas petroleras concesionaria, nacionales, canadienses e internacionales que además pagan 30 a 35 por ciento de impuestos federales. En total ese desarrollo genera 1.5 millones de barriles diarios, 275 mil empleos directos e indirectos sólo en Alberta y 40 por ciento del ingreso fiscal del gobierno es provincial, lo que se conjunta con una política de impuestos bajos a la gente y a la inversión productiva.

Algo muy relevante aquí es que la mayor parte de los sistemas de transporte y almacenamiento desde la zona de producción es privada, independiente de las empresas productoras y reguladas con tarifas basadas en costo de servicio y el régimen denominado en inglés de “Comuni Carrier”, distinto del contra “Carrier” basado en la reserva de capacidad como en los gasoductos.

Es perturbador que en Canadá, para analizar sólo este ejemplo, el fabuloso desarrollo de las arenas bituminosas no engendre los infortunios y pérdida de soberanía para los canadienses que aquí se auguran con la apertura de las aguas profundas o con cualquier apertura.

No existe racionalidad ni justificación posible para que México pierda su última oportunidad de lograr desarrollos comparables en la industria petrolera o en cualquier otro ámbito de la energía.

La infraestructura de transporte, distribución y manejo de petrolíferos y petroquímicos en México está afectada por rezago, insuficiencia, ineficiencia operativa y alta vulnerabilidad. La información de PEMEX revela una situación crítica, los oleoductos y poliductos tienen entre 24 a 28 años de edad promedio y se caracterizan por: baja integridad mecánica, baja confiabilidad, obsolescencia tecnológica, capacidad insuficiente y alto riesgo; los buques tanques son viejos, insuficientes y están fuera de norma; el transporte terrestre presenta baja eficiencia, alto costo, anarquía y elevado riesgo civil; las terminales se

caracterizan por su deterioro, capacidad insuficiente, obsolescencia, alto riesgo, falta de cobertura regional.

Existen áreas de riesgo intolerable en el Estado de México, Distrito Federal y Morelos, sitios que deben ser saneados e instalaciones que debieran de ser retiradas.

Los gasoductos se caracterizan por creciente saturación, configuración reticular, es decir no mayada, inflexibilidad sin tolerancia, sin almacenamiento subterráneo o sin variedad de servicios, vulnerabilidad y alto riesgo de terceros, aunque ciertamente se avanzó mucho en los últimos años en control, integridad mecánica y operación.

Superar estos problemas implica rehabilitar, renovar, expandir, sanear y mantener integralmente esta infraestructura, lo que requerirá cerca de 15 mil millones de dólares en los siguientes 5 años.

Es equivocado y autodestructivo mantener cerrado este segmento a la inversión privada y asignarle toda la tarea a PEMEX, aún bajo la creencia de que hay dinero para todos.

Esta apertura beneficiará a PEMEX y a los consumidores, pues le dará solidez, flexibilidad y confiabilidad a la logística sin desviar recursos, reducirá el costo al generar infraestructura más moderna y eficiente y propulsará inversión e industrialización en el país, de lo contrario aumentará la inseguridad del suministro y la necesidad de incrementar el transporte por carrotanque y por autotanque, cuyo costo es el promedio de 50 centavos, tonelada-kilómetro y 88 centavos tonelada-kilómetro respectivamente, comparado con 8 centavos tonelada-kilómetro mediante ducto, además de ser más riesgoso, contaminante e ineficiente.

Para evaluar objetivamente las iniciativas del Poder Ejecutivo Federal en materia de infraestructura, un referente apto es la reforma a la reforma “gasista” de 1995, se justifica plenamente su análisis objetivo y documentado, porque lo racional siempre es construir sobre el logrado, aprender de los errores y superar los problemas que persistan.

Me voy a permitir hacer una breve síntesis de este desarrollo en mi carácter de excomisionado de la Comisión Reguladora de Energía durante todo ese periodo.

En 1995 fueron aprobadas por el Congreso diversas modificaciones a la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo para que los sectores social y privado llevarán a cabo previo permiso, el transporte, almacenamiento y distribución de gas pudiendo así construir y ser propietarios de ductos, instalaciones y equipos en los términos de las disposiciones reglamentarias, técnicas y de regulación que e expidieran. En ese mismo año fue expedida la Ley de la CRE y ese órgano a su vez expidió las mencionadas disposiciones para las actividades reguladas que son su facultad.

Durante este periodo fueron otorgado un total de cerca de 180 permisos entre distribución, transporte, almacenamiento y transporte para usos propios, si bien no todos han sido exitosos, se ha logrado materializar inversiones por casi 6 mil millones de dólares en esta infraestructura nueva quintuplicando la longitud

de las redes de gasoductos y prácticamente duplicando la capacidad de transporte-producto.

Se han aportado nuevas interconexiones fronterizas, acceso a otras fuentes de gas y capacidad de almacenamiento superficial con regasificación de gas natural licuado, además la CREE expidió la normatividad técnica de la industria al más alto nivel internacional y se apoyó en unidades de verificación, la mayoría formadas por ingenieros mexicanos.

La industria ha tenido un impacto significativo en el desarrollo regional al detonar industrialización, empleo, productividad y mejoramiento ambiental.

El servicio a casi dos millones de usuarios se ha mantenido con confiabilidad, eficiencia y una moderna gestión operativa y administrativa. El récord de seguridad de esta industria de riesgo está en un buen nivel internacional y sólo en muy contadas situaciones hemos tenido que lamentar graves incidentes.

Hoy contamos con una industria gasera muy respetable, todavía dinámica y con gran futuro si nos esforzamos, sin duda se lograría más de existir condiciones estructurales, legales y regulatorias más favorables.

De manera especial PEMEX Gas y Petroquímica Básica se benefició ampliamente de la reforma gasera. La venta de gas al precio regulado ciertamente contribuye a su rendimiento neto positivo, además ha podido concentrarse en modernizar y expandir su capacidad de proceso así como la operación y el control supervisorio en el sistema nacional de gasoductos, realizar emprendimientos conjuntos y acuerdos de inversión con el sector privado y reforzar y expandir sus mercados de comercialización dentro y fuera de México.

Más aún, gracias al nuevo marco regulatorio y a su impulso a la inversión pública y privada, la CFE pudo asegurarse un suministro confiable de gas natural durante los siguientes 15 años y ha sido el factor determinante para la construcción de nueva infraestructura y diversificación del mercado de gas en México, pero este diagnóstica sería incompleto y poco útil si no

se superan problemas que hoy obstaculizan el desarrollo a futuro no sólo de esa industria, sino también de la nueva industria de ductos y terminales que hoy se proponen.

En primer lugar, debe señalarse que el desarrollo gasero del país ha resentido el déficit de gas nacional. Hace diez años el gobierno federal impulsó la gasificación de una parte de la generación eléctrica y del consumo industrial, comercial y residencial al observar correctamente las ventajas y el ascenso del gas natural en el mundo y el potencial de las reservas nacionales, pero la producción de gas quedó rezagada al no invertirse lo suficiente.

La insuficiente oferta nacional se convirtió así en el mayor factor de riesgo y desaceleración para el desarrollo gasista logrado y presionó los precios domésticos dependientes del precio del gas importado. Ello sumado al estancamiento económico, causó que el mercado de gas proyectado no pudiera concretarse.

La apertura al sector privado propuesta ahora, puede toparse con los mismos problemas si no se detona la inversión en la producción y disponibilidad de combustibles y materias primas, es decir, uno de los principales factores de asfixia para una reforma como la planteada es que aguas arriba las cosas no cambien y nos quedemos con infraestructura subutilizada y costos hundidos.

En segundo lugar, los proyectos de infraestructura gasera han enfrentado el grave problema inveterado de los derechos de vía y el tendido de ductos. Sabemos que este problema con propietarios privados, ejidos, municipalidades, gobiernos estatales, el propio PEMEX con sus derechos de vía sin regularizar y autoridades federales como CNA y SCT hace fracasar cualquier proyecto público o privado.

En varias zonas metropolitanas hubo casos flagrantes de corrupción y arbitrariedades sin fin, y señalo a Guadalajara, el Distrito Federal y el Estado de México que bloquearon obras y generaron grandes pérdidas a distribuidores y transportistas. Esto a su vez provocó incumplimiento en las metas de cobertura, lo

que finalmente impactó en las tarifas de distribución y el costo de los gaseoductos.

Deben preverse reformas legales adicionales y coordinación institucional en los tres niveles de gobierno para hacer efectiva la utilidad pública de la infraestructura estratégica del país, independientemente de su propiedad.

Deben regularizarse los derechos de vía existentes y diseñarse, reservarse y protegerse los corredores de servicios múltiples en adecuada coordinación con la planeación...

(Sigue 3ª parte)

...múltiples en adecuada coordinación con la planeación territorial de los gobiernos locales, adecuando también la legislación local en materia civil de uso del suelo e impositiva. Debe trabajarse con todos los actores con inteligencia y anticipación y acudir a la fuerza pública cuando se requiera.

Aunque el propio desarrollo gasero ha jalado a la manufactura de diversos productos en México e impulsado la capacitación y certificación de recursos humanos, ellos tomó tiempo y es aún insuficiente lo que aumentó costos y retrasó el crecimiento de la industria.

El éxito de las reformas propuestas requiere una sólida vinculación con la política industrial científica, tecnológica y educativa para que la nueva industria de ductos y terminales tenga un alto contenido nacional, alta calidad y elevada competitividad internacional.

Es imperativo que el Estado mexicano privilegie a la industria nacional, como lo hacen muchas industrias petroleras en el mundo, hasta ahora tal parece que ser empresa mexicana, sobre todo pequeña y mediana, es sinónimo de delincuencia y

pestilencia, lo que constituye uno de los más grandes errores de México como nación.

No deja de ser paradójico que el gran ganador de la reforma gasera sea precisamente PGPB, pero mayormente en perjuicio de los propios consumidores y de otros participantes regulados de la industria. Y es que Pemex como monopolio actúa en su propia lógica, es decir maximizar su renta monopólica avasallando al consumidor y a la competencia.

Esta distorsión no debe mantenerse si perjudica a México, ha sido particularmente dañino el conflicto regulatorio con PGPB en temas clave para el desarrollo gasero, como ha sido: la regulación de los precios de venta de primera mano, la comercialización, las operaciones de MGI Supply, las subsidiaria foránea de PGPB, monopolio y monopsonio desregulado en la frontera, la determinación de los nuevos ductos y el control monopólico de casi todas las interconexiones fronterizas, que en forma anticompetitiva y riesgosa para la seguridad nacional se realiza en la asociación con una sola empresa estadounidense. Este último punto es sumamente delicado, pues la necesidad de importar gas en el norte hace imperativo poner a competir las mejores opciones mediante licitación pública internacional.

Ligado con lo anterior, se mantuvo a la CRE dependiente presupuestalmente de la CENER en condiciones raquíticas de facultades, recursos y desarrollo profesional a pesar de su creciente carga. Esto dañó a la CRE, órgano que debe garantizar la rectoría del Estado en el sector energético regulado.

En este sentido, es incongruente que las reformas presentadas mantengan la dependencia presupuestal de la CRE con la CENER, perdiendo además la regulación técnica de la industria, más que fortalecimiento y autonomía de la CRE, ahora la CENER se convierte en una segunda ventanilla de regulación técnica, lo cual es inconveniente y equivocado. La regulación económica es inseparable de los parámetros técnicos y operativos de los sistemas regulados, sería un grave retroceso reducir al regulador federal a una simple dirección general de regulación de precios y tarifas.

Por otra parte, la rentabilidad regulada de los sistemas de ductos, terminales y distribución debe ser competitiva internacionalmente, premiar la eficiencia y reconocer el riesgo objetivo de la inversión en México, porque en definitiva hay mejores destinos para la inversión. Al abatir mediante paradigmas

surrealistas el retorno regulado de la infraestructura la CRE inhibe la inversión que necesita el país.

Mientras que la industria del gas natural está madura para una nueva etapa de apertura y regulación, la apertura en la logística de petrolíferos y petroquímicos básicos servirá inicialmente, y así debe de ser, como un apoyo a Pemex para el manejo “guarda y entrega” de sus productos, en tanto permanezcan cerradas las actividades aguas arriba y aguas abajo, así como la libre importación.

Por eso es importante que todos los sistemas de logística estén regulados, no sólo los ductos, para evitar distorsiones y favoritismo. Además la venta de primera mano debe ocurrir en los puntos de origen del sistema, de forma que el precio final al usuario incorpore de manera transparente el costo de transporte y almacenamiento.

Eventualmente, después de afirmar contractualmente la capacidad que Pemex requiera, podrá manejarse a mercado la capacidad disponible en la nueva infraestructura y liberalizar gradualmente la comercialización y la distribución. La regulación de las actividades hoy a discusión debe precaverse de tropezar con la misma piedra, castigando indebidamente los retornos y

coartando a las empresas mexicanas. Sólo un monopolio u oligopolio extranjero de profundas carteras podrá establecerse en este marco.

Ninguna reforma energética puede ser viable si queda trunca y resulta disfuncional entre sus diversos actores, particularmente el propio gobierno federal, los gobiernos estatales y locales, y las empresas paraestatales. La soberanía es única e indivisible, y ésta debe radicar en las instituciones reguladoras del Estado, no en las Secretarías a cargo de planear y coordinar, ni menos en las empresas paraestatales operadoras. Es inconveniente hacer de Pemex un Estado dentro del Estado con poderes omnipresentes sin regulación efectiva ni estricta rendición de cuentas en un mercado cerrado.

Como mexicano aspiro a tener una industria petrolera energética, amplia, diversificada, competitiva, financieramente sólida, tecnológicamente avanzada y ambientalmente responsable. Sin temores ancestrales tomemos lo mejor de Statoil por su manejo escrupuloso de los recursos, la honestidad legendaria de sus funcionarios y el apoyo incondicional a la industria de su propia nación.

De PETROBRAS por su capacidad innovadora, su flexibilidad de apertura y gran visión triunfadora. De PETRONAS por su altísima eficiencia y eficacia en el desarrollo local y regional, y por su disciplina imaginaria organizativa. No puede haber nada ni nadie que nos limite para transformar a Pemex en una empresa petrolera similar o mejor ni para tener una industria energética poderosa, abierta, confiable y sustentable para el mejor presente y futuro de México.

Muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Le agradecemos al doctor Raúl Monteforte Sánchez su exposición. Y le solicitamos a continuación al ingeniero Isidro Rodríguez Carbajal, que haga uso de la palabra.

El ingeniero Isidro Rodríguez Carbajal es Ingeniero Civil egresado de la Universidad Autónoma de Puebla. Trabajó 35 años en Petróleos Mexicanos en la construcción y el mantenimiento de ductos y terminales de almacenamiento. Se desempeñó como Subgerente de Ingeniería; pertenece al Grupo de Ingenieros Pemex-Constitución del 17.

Le cedo el uso de la palabra al ingeniero Isidro Rodríguez.

-EL C. INGENIERO ISIDRO RODRIGUEZ CARBAJAL:
Gracias por la invitación.

Petróleos Mexicanos tiene 70 años de transportar hidrocarburos por ducto, domina la tecnología, cuenta con personal de experiencia y conocimientos a la altura de los mejores del mundo. Tiene el mercado en expansión, y si le dejan los recursos económicos que genera podría realizar las inversiones necesarias, por lo que es inadmisibile que la iniciativa del Ejecutivo proponga que en un excelente negocio para la nación se compartan utilidades con las compañías extranjeras.

La infraestructura de Petróleos Mexicanos en el transporte, almacenamiento y distribución es la siguiente:

Terminales de distribución de gas licuado 17;

Terminales de almacenamiento y reparto de destilados 77;

Terminales marítimas 15;

Red de ductos en kilómetros 63,540, de los cuales Pemex Exploración y Producción tiene 33,804; Pemex Refinación 16,031; Pemex Gas y Petroquímica Básica 12,593; y Pemex Petroquímica 912.

Los buques tanques son 19, de los que en 2007 únicamente operaron 3; pipas 1,255 y carros de ferrocarril 525.

Por lo que respecta al porcentaje de movimientos de productos en el 2006 fue el siguiente:

Por ducto el 58%;

Por buque tanque el 37; y

Por ferrocarril y pipas el 5%.

El costo del transporte promedio entre 2002 y 2006 en pesos por kilómetro...

(SIGUE 4ª PARTE.)

. . . en pesos por kilómetro, ducto, cinco centavos; duque-tanque, trece centavos; ferrocarril, 43 centavos, y pipas, 90 centavos.

El 25 de octubre de 2007, el Director General de Petróleos Mexicanos presentó las iniciativas estratégicas ante la Comisión de Energía de la Cámara de Senadores, y el 21 de noviembre de 2007, presentó los principales proyectos de inversión del 2007, al 2012, ante la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción.

La principal iniciativa para los ductos, es modernizar el sistema de transporte por ducto, sin explicar cómo ni cuando, sin embargo, las últimas acciones nos permiten inferir los caminos de tal modernización.

PEMEX-Exploración y Producción realizó en 2007, una licitación pública internacional para intervenir en las actividades de operación, mantenimiento y construcción en 1,700 kilómetros de ductos, fueron 115 ductos del sistema número cuatro, durante los próximos diez años, solicitando en las bases de licitación, experiencias que sólo puede ser satisfecha por compañías

extranjerías; la compañía adjudicataria del contrato es la empresa EMS (Energy Service) de Houston, Texas, la cual inició los trabajos el 7 de enero del 2008.

Para el mismo fin, en 2008, PEMEX-Exploración y Producción tiene programado realizar tres licitaciones públicas internacionales, para que compañías extranjeras participen en las actividades de operación, mantenimiento y construcción durante diez años de los ductos e instalaciones de los sistemas uno, dos y tres.

Esto, provocará la desaparición de compañías contratistas nacionales con la correspondiente pérdida de empleos, o se convertirán en subcontratistas, aceptando lo que quieran pagar las compañías extranjeras.

Por otra parte, los principales proyectos de inversión de PEMEX, Gas y Petroquímica Básica en el área de ductos, únicamente contemplan la construcción de instalaciones para proporcionar flexibilidad operativa y dar respaldo al sistema para

garantizar el abastecimiento, sin resolver la verdadera problemática que enfrenta la empresa.

Como por ejemplo, de las nuevas inversiones, es la construcción de un gasoducto de 24 pulgadas de diámetro, por 353 kilómetros de longitud, San Isidro-Chihuahua, cuando existe un gasoducto de 16 pulgadas de diámetro por 350 kilómetros de longitud, Chihuahua-Ciudad Juárez, que actualmente se utiliza para traer gas de importación hacia Chihuahua.

Se considera que los principales proyectos de inversión de PEMEX-Gas, en el área de ductos serán realizados por la Iniciativa Privada a través de permisos que otorga la Comisión Reguladora de Energía. Sin embargo, para que se recupere la inversión, se requerirá que operen continuamente, por lo que los ductos existentes de PEMEX-Gas funcionarán de manera antieconómica sólo en las ocasiones que se requiera su respaldo, como ya sucede en la Comisión Federal de Electricidad con los productores independientes de electricidad.

Por lo que respecta a los principales proyectos de inversión de PEMEX-Refinación, en el área de ductos, el diagnóstico de la Secretaría de Energía señala lo siguiente:

Incrementar la capacidad de importación y fortalecer la infraestructura de almacenamiento y distribución, así como contar con la infraestructura necesaria para asegurar el suministro nacional de combustibles.

Es importante señalar que se encuentra en desarrollo el proyecto de incremento a la capacidad de transporte de destilados a la zona metropolitana del Valle de México, que comprende la ampliación de la terminal marítima de Tuxpan, Veracruz; la actual tiene una capacidad de almacenamiento de 2 millones 170 mil barriles, y tiene reserva de terreno suficiente para incrementar su almacenamiento en un millón de barriles, así como las áreas necesarias para construir un muelle para recibir barcos de 45 mil toneladas d peso muerto.

Y la construcción de 113 kilómetros de ducto de 18, entre Cima, de Togo, Puebla, y Venta de Carpio, México, así como la

modernización de cinco estaciones de bombeo, con lo que se asegura el abastecimiento de gasolinas a la zona metropolitana del Valle de México para los próximos veinte años.

Por otra parte, si revisamos la propuesta de la Iniciativa de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la ley reglamentaria del Artículo 27, Constitucional en el ramo del petróleo, encontramos lo siguiente:

En la exposición de motivos, se indica en el párrafo tercero de la página doce, cito textual: “PEMEX cuenta con oleoductos para el transporte del petróleo, y poliductos para el traslado de petrolíferos en las terminales de almacenamiento y distribución; alguno de estos oleoductos tienen una antigüedad superior a cuatro décadas; los poliductos, por su parte, operan en situaciones críticas en los períodos de alta demanda” -cierro la cita-, al respecto es conveniente precisar que únicamente un oleoductos tiene más de cuatro décadas, y es el tramo de 24 pulgadas de diámetro, Nuevo Teapa-Venta de Carpio, que inicialmente operó como gasoducto y se convirtió a oleoducto en 1985.

Como somos muy afectos a realizar comparaciones con otros países, existen en Estados Unidos, ductos que tienen más de siete décadas, y operan normalmente cumpliendo con las especificaciones técnicas.

Por lo que toca a los poliductos solamente cuatro de 94 sistemas de transportes se encuentran saturados, y los períodos de alta demanda son: Semana Santa, y dos semanas de vacaciones, fin y principio de año.

Los sistemas que se saturan son el poliductos de 12, Minatitlán-México; el poliducto Tuxpan-Azcapotzalco, en el tramo de 14 pulgadas, Cimadetogua-Azcapotzalco; el poliducto de 16 pulgadas de diámetro, Salamanca-Guadalajara; y el poliducto Guaymas-Hermosillo. Cada docto tiene una solución para resolver dicha saturación sin poner en peligro el abastecimiento.

Es preciso comentar que el diagnóstico de PEMEX presentado por la Secretaría de Energía se indica que el 5.7 por ciento del transporte de combustibles se efectúa por pipas.

Para reducir este porcentaje, se requiere realizar inversiones en la construcción de ductos, en un rango de 100 a 400 millones de dólares, dependiendo del diámetro de la tubería, de la longitud del sistema, y del número de estaciones de bombeo. Son proyectos cuya inversión se recupera en cinco años, como es el caso del proyecto para abastecer de destilados por ducto a la Península de Yucatán.

En 2001 se efectuó la ingeniería básica y de detalle del poliducto de 12 pulgadas, Mérida-Cancún, y de la planta de almacenamiento de Leona Vicario.

Se adquirió el terreno de 30 hectáreas para la planta; se realizaron los estudios de impacto ambiental, erogándose en total 3 millones de dólares. El proyecto, altamente rentable tenía un costo de 130 millones de dólares, y se recuperaba la inversión en cinco años.

Sin embargo, a la fecha no se ha llevado a cabo, se puede pensar que se está beneficiando deliberadamente a los

transportistas privados, ya que diariamente se envían 70 pipas con un costo 18 veces más caro que por ducto.

En el párrafo cinco, página doce, se indica, cito textual:

“En lo relativo al almacenamiento y distribución, la autonomía nacional es de tres días de gasolina magna, de siete días de gasolina premium, y de siete días de diesel. Sin embargo, esta autonomía es distinta en cada zona del país.

En la terminal de almacenamiento y distribución de Salamanca, por ejemplo, la autonomía en gasolinas y diesel, es de tan sólo un día; y en Tula, es de dos días para gasolinas. Como referencia, cabe mencionar, que la autonomía en gasolinas en los países desarrollados es de aproximadamente tres semanas de consumo”, cierro la cita.

En mi opinión, lo expresado en la exposición de. ...

(Pasa a 5ª. Parte)

...en mi opinión, lo expresado en la exposición de motivos son verdades a medias por las razones siguientes: Respecto a la capacidad de almacenamiento, de las terminales de almacenamiento y distribución, PEMEX-Refinación en 1994 estableció una política de contar con las instalaciones con inventarios mínimos, con el objeto de reducir costos de inversión, mantenimiento, así como evitar tener inventarios ociosos que tienen un costo, y mejorar los estados de resultados. Por lo que se dio prioridad a la logística del suministro de destilados, por lo que hasta la fecha no se han presentado problemas de desabasto.

Por lo que respeta a la terminal de Salamanca, se tiene esa capacidad porque es para suministro local y para evitar congestionamiento vehicular en la Ciudad, ya que el almacenamiento se encuentra en la Refinería de Salamanca, además, se tiene a 18 kilómetros de distancia otra terminal de almacenamiento y distribución en la Ciudad de Irapuato, la cual es abastecida por 4 ductos procedentes de la Refinería de Salamanca.

Asimismo, la región es abastecida por los poliductos Salamanca-Morelia, Salamanca-León, Aguascalientes-Zacatecas y Salamanca-Guadalajara.

En el párrafo 4 de la página 13, se expone, cito textual: Se requiere reconfigurar 3 refinerías y construir 5 ó 6 más en dos décadas. Es un reto formidable, cierro las comillas.

De 1970 a 1979, construimos las refinerías de Tula, Cadereyta y Salina Cruz, miles de kilómetros de ductos, plantas de almacenamiento y distribución.

Ya lo hicimos y lo volveremos a hacer si tienen confianza en los trabajadores petroleros.

En la propuesta de decreto, en el párrafo primero página 22, cito textual: El artículo 10 son de utilidad pública las actividades de construcción de ductos y de plantas de almacenamiento. Petróleos Mexicanos, sus organismos subsidiarios y las empresas de lo social y privado, estarán obligados a prestar a

terceros el servicio de transporte y distribución por medio de ductos.

Repito, estarán obligados a prestar a terceros el servicio de transporte y distribución por medio de ductos, en los términos y condiciones que establezcan las disposiciones administrativas.

Señores legisladores: Me permito advertir que se está dejando la puerta abierta para que en el futuro se otorguen permisos para que cualquier persona importe productos destilados y pueda utilizar los ductos de PEMEX o los privados.

Las iniciativas presentadas por el Ejecutivo Federal, no resuelven la problemática de los sistemas de transporte ni fortalecen a PEMEX.

Me permito expresar los comentarios sobre la problemática.

Al formarse el corporativo y los organismos subsidiarios, los ductos se entregaron de acuerdo a su servicio y se presentó el problema de que ductos que se encontraban en el mismo

derecho de vía, derecho de vía es la franja de terreno en donde se alojan los ductos, ubicados a 5 metros uno de otro, pertenecían a organismos diferentes, lo cual ocurrió principalmente en la zona sur en que los 4 organismos subsidiarios tienen ductos en el mismo derecho de vía.

La Dirección General de Petróleos Mexicanos autorizó el 16 de noviembre de 1993 el Reglamento del Comité de Interorganismos de Ductos, con el objeto de coordinar las prácticas de operación y mantenimiento; sin embargo, no dio los resultados previstos. Y cada organismo empezó a elaborar sus procedimientos para operar y mantener los ductos que formaban parte de sus activos, por lo que cada organismo tiene diferentes procedimientos de operación y mantenimiento.

El 29 de agosto del 2000, el Consejo de Administración de Petróleos Mexicanos autorizó la constitución del Comité e Interorganismos de Ductos. El Comité se integró de la manera siguiente: Un presidente, un secretario, 4 vocales, uno por cada organismo subsidiario, 6 asesores de diferentes áreas del

corporativo, un asesor del Instituto Mexicano del Petróleo, 7 presidentes de diferentes subcomités.

Asimismo, se integraron 11 grupos estatales y regionales formados por un representante de los organismos subsidiarios que tuvieran ductos en dicha región, demasiada gente.

En el caso de los derechos de vía que tenían ductos de domos o más subsidiarias, se denominaron Derechos de Vía Compartidos; y la empresa que debería de dar el mantenimiento, sería la que tuviera el mayor número de ductos o los mayores diámetros.

Sin embargo, en el caso de la operación y la administración cada empresa subsidiaria tiene su personal para desarrollar esas actividades.

En el caso de los derechos de vía que tienen un solo organismo, se le denomina “Derechos de Vía Propios”.

Otra parte fundamental de la problemática de los ductos ha sido la liquidación y la jubilación anticipada de personal con antigüedades de 20 a 28 años, con amplia experiencia técnica en la operación, mantenimiento y seguridad industrial en la que las subsidiarias han invertido en capacitación nacional e internacional de ese personal y que con su separación del trabajo han contribuido a provocar desánimo, dejando áreas con personal con menos experiencia.

Es importante señalar que cada uno de los organismos subsidiarios ha adquirido un software para llevar a cabo los programas de administración de riesgos, así como han adquirido una plataforma cartográfica para geoposicionar sus instalaciones.

Con lo anterior, se hace evidente que cada organismo subsidiario se maneja de manera independiente, ocasionando mayores erogaciones presupuestales en la administración, operación y adquisición de los sistemas de cómputo que no siempre son compatibles entre sí, en lugar de coordinarse y utilizar uno solo para toda la empresa con los ahorros que esto significa.

Por lo anteriormente expuesto, se realiza la siguiente propuesta:

Uno. Volver a integrar a PEMEX en una sola empresa.

Dos. Fortalecer las estructuras organizacionales de los sectores de ductos, que es el punto de partida de operación y mantenimiento.

Tres. Diseñar una estructura organizacional a nivel central que realice la planeación, presupuestación y programación de los recursos anuales.

Cuatro. Las actividades de mantenimiento preventivo será realizadas por personal de Petróleos Mexicanos; las de mantenimiento predictivo en los casos de diagnóstico podrían ser ejecutadas por contratistas nacionales, a través de contactos de obra pública específicos; y las actividades de mantenimiento correctivo, dependiendo de su grado de complejidad y magnitud podrán ser ejecutados por contratistas nacionales.

Por las razones expresadas, se concluye que Petróleos Mexicanos no debe ceder a actividades estratégicas a empresas extranjeras en el transporte y almacenamiento de los hidrocarburos, que son áreas estratégicas y de seguridad nacional y deben de estar bajo el control del Estado.

Finalmente, deseo efectuar un reconocimiento a los trabajadores de Petróleos Mexicanos que durante las 24 horas del día se encuentran en las instalaciones, prestando sus servicios sin importar que sea Navidad, fin de año o alguna fecha especial para su familia. Esto con el objeto de que en la gasolinera más alejada del país existe el combustible; y siempre he dicho que la mayoría de los trabajadores no solo tiene puesta la camiseta, sino la tiene grabada en la piel.

Asimismo, considero que el lema de la empresa debería de seguir siendo PEMEX al servicio de la patria.

Muchas gracias. (Aplausos).

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Le agradecemos al ingeniero Isidro Rodríguez Carbajal su intervención.

Y le solicitamos a continuación al Contador Público Juan Pablo González Córdova que haga uso de la palabra.

- EL C. P. JUAN PABLO GONZALEZ CORDOVA:

Muchas gracias, senador Francisco Labastida; señoras y señores legisladores:

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Usted es Contador Público y Auditor Egresado de la Universidad de Guadalajara; Consultor Fiscal y Contable en diversas asociaciones civiles; coordinador en materia de Protección Civil en situaciones de servicio; empresario gasolinero desde hace 30 años; y Presidente de la Asociación Mexicana de Empresarios Gasolineros...

(Sigue 6ª parte)

...de empresarios gasolineros.

A continuación tiene el uso de la palabra.

-EL C.P. JUAN PABLO GONZALEZ CORDOVA,
Presidente de AMEGAS: Muchas gracias, señor Senador.

Agradezco la invitación que me hace la Comisión de Energía del Senado de la República para estar en este debate, que estoy seguro cambiará para bien el rumbo del país. PEMEX no será igual después de este debate.

La Iniciativa que presentó el Presidente Felipe Calderón, propone la apertura de los sectores social y privado en la actividad de “Transporte, almacenamiento y distribución de los hidrocarburos”.

Propone modificar el artículo 4º de la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo, donde se establecen 3 párrafos: la participación, no solamente refinación,

sino este tema, llamado en términos petroleros “El Doun Spring”, transporte, almacenamiento y distribución.

Parte del dilema principal, me parece en este debate es: si el Estado debe continuar con esa actividad estratégica que estipula la Ley Reglamentaria, o debe cederla a la participación de los particulares. Esta es la diferenciación que hoy debemos analizar.

Una parte importante en este esquema “Aguas abajo”, transporte, almacenamiento y distribución, es la distribución a minoristas, la función que hacen las gasolineras en esa cadena de valor del petróleo, que es el último eslabón que tiene Petróleos Mexicanos.

Y para ello me voy a permitir hacer una síntesis de la actividad de esta red de estaciones de servicio, para después hablar de transporte y almacenamiento.

Para dimensionar la importancia que tiene la red de distribución de estaciones de servicio en el país, es necesario considerar que PEMEX produjo en 2007, 3 millones de barriles

diarios de crudo, de los cuales 1.3 fueron procesados en el sistema nacional de refinación; y 1.7 fueron vendidos al exterior. Esto significa que el 40 por ciento del crudo se procesa en México; y el 56 por ciento se va al exterior.

Son 8 mil 156 las estaciones de servicio que actualmente distribuyen combustibles al público.

Diariamente se venden 112 millones de gasolina Magna; 60 millones de Diesel, y 15 millones de gasolina Premium.

Se venden en el país 187 millones de litros de combustible. De cada 10 litros de combustible, son 6 de Magna; 3.2 de Diesel, y 1.8 de gasolina Premium.

Las gasolinas, somos en parte, recaudadoras de impuestos de Hacienda, ya que las ventas diarias de combustible ascienden a mil 300 millones de pesos diarios. Esta cifra es el parámetro que mide el mercado interno de los combustibles en México, y que equivale a 43 mil millones de dólares.

Somos México, el segundo lugar del mercado interno en Latinoamérica, de los combustibles, después de Brasil.

Somos el primer lugar, México, en la tasa de crecimiento en el consumo de los combustibles del mercado interno. Es una actividad sumamente importante del país.

La cara que da PEMEX a la sociedad, es en mucho la imagen de las estaciones de servicio, porque consideramos urgente el fortalecimiento de la franquicia renovándola, actualizándola y dotándola de un nuevo marco jurídico.

Nuestras empresas dan trabajo a más de 230 mil mexicanos entre despachadores, oficinistas, técnicos; y los dependientes de estos producen un millón de mexicanos que comen del trabajo de gasolineras.

No hemos automatizado nuestras gasolineras. Tenemos un compromiso social, que también necesitamos resaltar en esta Iniciativa.

A diario ocurren en México 13 millones de cargas de combustible. Por ello consideramos importante señalar la función de las gasolineras. Que hasta 1992 funcionaron con el contrato de concesión. A partir de entonces, 16 años de vigencia, ha sido la franquicia PEMEX.

La creación de la franquicia implicó que de 1992, de 3 mil 221 que existían, actualmente son 8 mil 156.

Son 4 mil 935 nuevas gasolineras, la red se incrementó en 153 por ciento.

Hay un esquema neoliberalizador, se presentó el 13 de marzo la Iniciativa a la COFEMER y a la COFECO para liberar la instalación de nuevas gasolineras, y crecer esta red, de 8 mil al doble, para que sea el esquema de una posible apertura al mercado de las gasolinas en México.

Actualmente las gasolineras funcionan con 6 contratos: 2 de franquicia y suministro de origen, hace 16 años; 2 del 2006,

llamadas “Quali”, que la gente las ubica; y 2 contratos modificadorios a los contratos originales.

Estos contratos no contemplan, en las indicaciones de la Ley de la Propiedad Industrial, son deficientes.

Dice la ley: “Que las condiciones deben de tener seguridad jurídica en las gasolineras, en la operación de la franquicia, así como garantizar un trato no discriminatorio para todos los franquiciatarios del mismo franquiciante.

Las estaciones de servicio otorgan los mismos servicios, el mismo precio oficial, la misma calidad, las mismas especificaciones técnicas, y la misma imagen institucional.

Debe unificarse la franquicia en un solo contrato que sí cumpla con la ley.

No hay franquicias de primera, ni de segunda. La franquicia es única en el esquema mundial. No hay un Mc Donals frente a otro. Aquí se permiten las gasolineras pegadas una con otra.

Finalmente, debo señalar de este tema, que los contratos nuevos que está promoviendo actualmente PEMEX, es de esquema neoliberal.

Como se ha observado, ya en otros países de América Latina, y que funciona como esquema para la apertura de los mercados de las gasolinas a las empresas trasnacionales. Por ello no lo hemos firmado, la mayoría de estaciones de servicio del país.

PEMEX no cumple tampoco con la Ley de la Propiedad Industrial en cuanto a territorialidad, y de libertinaje que hay en instalación de estas nuevas estaciones de servicio.

El margen comercial, en el “Doun Spring”, en esas “Aguas abajo”, en distribución de minoristas, el margen internacional es del 12 por ciento; el México es el 5.7 ó del 6 por ciento, la mitad. Esto no se ha podido modificar en 15 años o 16 años de la existencia de la franquicia PEMEX. Necesitamos que se actualice para hacer este nuevo reto ante la sociedad.

Los contratos que se vienen promoviendo después de 15 años, contemplan un incremento de 3 décimas de punto porcentual, algo ridículo a las inflaciones y evaluaciones de 15 años.

Hay un tema que implica --antes de terminar este asunto de la gasolina-- los impuestos que paga el ciudadano en la compra de gasolinas.

En el país hay 100 millones de tarjetas plásticas de débito y de crédito, que PEMEX nos obliga a recibirlas del público consumidor. Pero las comisiones serán cubiertas por la estación de servicio. El banco cobra 1.25 de comisión por cada tarjetaza.

¿Cuántos mexicanos podrán comprar combustibles con tarjetas, si son 13 millones de cargas diarias? Eso representaría la cuarta parte del dinero que PEMEX nos entrega en bruto de nuestra comisión. El negocio sería para los bancos.

Se debe perfeccionar esta deficiencia “Cuello de botella”, para que mejore la recaudación de Hacienda, porque el

inversionista, el contribuyente anda buscando una gasolinera que le pueda recibir la tarjeta para que sea deducible. Ahí está plasmado en los contratos, y no funciona, es necesario cambiarlos.

Finalmente en este tema, la propuesta es un nuevo marco regulatorio para las estaciones de servicio, ubicando el de franquicia y suministro que autorice rentabilidad, seguridad jurídica, pero sobre todo, la oferta más avanzada en servicios al público consumidor.

En el transporte.- El tema de transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos, debemos analizarlo con una cuestión integral.

Aunque pudieran aparecer actividades aisladas, todas están relacionadas, en términos de la seguridad y en el abasto de hidrocarburos y sus derivados.

Lamentablemente en México el sector petrolero no le ha dado la importancia que tiene la inversión, particularmente el transporte y el almacenamiento.

Cuando hablamos de petróleo y de PEMEX, con frecuencia, las discusiones se centran en las reservas de crudo y de gas. Da la impresión, de que pese a las advertencias de que es necesario encontrar vías distintas de financiamiento para el gasto público, para nuestro país deje de depender del petróleo, esa es la única prioridad.

Para muchos pasa inadvertido un tema de gran importancia, pues de él depende el funcionamiento cotidiano de la economía, y de gran parte de las actividades que realice la sociedad.

El primer punto es el...

(Sigue 7ª. Parte)

...y de gran parte de las actividades que realiza la sociedad. El primer punto es el transporte de hidrocarburos, desde hace 30 años se ha mencionado, se dejó invertir en los ductos y con frecuencia ocurren lamentables accidentes provocados por la falta de mantenimiento, obsolescencia de los equipos con los que opera Pemex, y el daño es para la empresa, que también para el medio ambiente y, sobre todo, para los habitantes que sufren estos derrames y también contaminaciones.

La iniciativa del Presidente Calderón, no señala cuáles serían las ventajas, de que el Estado abandonara una responsabilidad estratégica, como es la de garantizar el abasto de crudo a nuestras refinerías y los hidrocarburos refinados a los distribuidores y consumidores finales.

La disponibilidad de los combustibles tiene relación directa con almacenamiento y capacidad de transporte; son 77 las terminales de almacenamiento y reparto propiedad de Pemex, además de los distribuidores; algunos estados tienen dos terminales, otros hasta ocho, como Veracruz, y en algunos de

ellos no existen las terminales; sobre todo en el Caribe mexicano y parte del sur de la República.

Así como los poliductos y oleoductos tienen una antigüedad de 28 años, las terminales de almacenamiento no se construyen desde hace 25 años.

En los puertos no existe la infraestructura de almacenamiento suficiente para recibir el 40 por ciento de la gasolina que importamos y distribuirlos en el país; se crea un cuello de botella que limita la capacidad de respuesta de Pemex, para suministrar oportunamente los combustibles al público consumidor.

Es insuficiente la capacidad de almacenamiento, provoca duplicidad en costos de transportes, porque del Puerto, como no hay terminal, habrá que llevarlos al interior del país y luego retornarnos unos cuantos kilómetros al mismo Puerto; es decir, lo que se puede llevar en 100 kilómetros, tiene que transitar 1,500 kilómetros.

Actualmente se está recurriendo a las propias refinerías, a Ciudad Madero, en ocasiones a Salina Cruz, del centro de la República, haciendo recorridos de 700 kilómetros de ida y 700 de venida para un viaje de gasolina Magna.

Esto nos parece que es increíble que pueda ocurrir.

Cito un ejemplo de la capacidad de almacenamiento de la ciudad de México, es de día y medio. Si Pemex no surte, no hay gasolina.

En Jalisco hay para cinco días; en Monterrey para siete; mientras tanto la demanda de gasolinas, así como la de gas crece; Pemex no ha podido incrementar su capacidad para almacenar este producto, por falta de inversiones.

Habría que preguntarse, si ése es el tipo de seguridad energética que estamos buscando. El problema de aumentar la capacidad de refinación puede tardar hasta cinco años en resolverse, en que veamos los mexicanos el beneficio; pero el abasto de combustible debe de tener una seguridad inmediata,

para garantizar el suministro que permita un sano desarrollo de la economía de nuestro país.

Estos problemas en Pemex no son nuevos. La empresa ha sido abandonada a su suerte, mientras se le extraen los recursos; pero el almacenamiento y transportación, están colgados de los hilos más delgados que pueda provocar ciertos daños por la falta de abastecimiento.

La reforma planteada por el Presidente Calderón, no aclara, si de verdad para resolver de fondo estos problemas. Los legisladores, están obligados a tomar decisiones, con base en datos y metas concretas. No pueden ser actos de buena fe, porque entonces se quedarían en la discusión ideológica.

Si la propuesta presidencial no contempla soluciones en este concepto, habrá que replantear lo necesario, para garantizar en el muy corto plazo, el abastecimiento y suministros de combustibles a los consumidores.

Señalo que el señor Alfredo Renault, superintendente de la Organización Nacional de la Industria del Petróleo del Brasil, Petrobras, recientemente ha recomendado, como referencia principal del caso brasileño para México, que es, la aportación principal, el modelo regulatorio que aplica Petrobras.

Al respecto nos permitimos presentar a su atenta consideración, un proyecto o reglamento para el comercio de combustibles líquidos en México.

Nadie quiere un monopolio de Estado. Y que pasemos del monopolio de Estado a un oligopolio o monopolios privados, donde la industria petrolera mexicana sea dominada, por pequeñas empresas, que actuando coordinadamente realicen actividades de especulación y de oferta en el mercado de los combustibles.

Para ello, se requiere transparencia plena en la asignación de los contratos. Hay que reconocerlo plenamente, en este tema, por lo menos, existen graves dudas sobre los procesos que se siguen en Pemex; hay demasiados indicios, sobre el tráfico de

influencias y de perniciosa corrupción que ha generado intereses dentro y fuera de la empresa; y que son verdaderos obstáculos que impide resolver el problema.

En el mundo, el 90 por ciento de empresas petroleras, tienen la capacidad integral, que incluye transporte, almacenamiento y distribución; la tendencia es la integración petrolera, no a la desintegración que promueve la propuesta del Presidente Felipe Calderón.

Los legisladores podrán tomar la mejor decisión. Esperamos que sea la más eficaz para garantizar la seguridad nacional, en el manejo del transporte, almacenamiento y distribución de las instalaciones de Pemex; la seguridad industrial para que las personas que trabajan en esas actividades estén a salvo, y que también estén seguros los habitantes de sus propiedades, las tierras, y en las que se encuentran los ductos y operaciones de Pemex.

Pero de manera prioritaria, la seguridad de cubrir la demanda nacional de petrolíferos con oportunidad y eficiencia.

Conclusión y propuesta.

No se debe fragmentar a Pemex Refinación, en una actividad estratégica, como el transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos, porque la reforma propuesta viola el marco constitucional, al dar la apertura a sectores sociales y privados del transporte, almacenamiento y distribución de los productos.

Creemos que más que la rentabilidad en dinero, está la rentabilidad social del país; que debe ser Petróleos Mexicanos el rector de esta actividad.

Finalmente, concluyo, diciéndoles, que es necesario la construcción, ya recomendada, de los ductos, es necesario invertir de inmediato en terminales de almacenamiento y reparto de combustibles; readecuar las existencias con la normatividad, transparencia y seguridad que requiere la sociedad.

Y, finalmente, recomendarles la construcción de infraestructura, para el mezclado del etanol y del biodiesel, en las

terminales de almacenamiento y reparto de Pemex; que servirá para complementar el suministro de los biocombustibles y biodiesel en los términos de la Ley de Energía Renovable.

Muchas gracias, señores. (Aplausos)

-EL C. PRESIDENTE LABASTIDA OCHOA: Le agradecemos al contador público, Juan Pablo González Córdova, su intervención.

Y le solicito, a continuación, al licenciado Miguel Marón Manzur, que haga uso de la palabra.

El licenciado Miguel Marón Manzur, es licenciado en Economía por la Universidad Iberoamericana y actualmente es Presidente Nacional de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación, Canacintra.

Le cedo el uso de la palabra.

-EL SR. LIC. MIGUEL MARON MANZUR: Gracias, senador.
Muy buenos días.

Contar con una estrategia energética, que provea al aparato productivo nacional, con insumos de calidad, con tarifas competitivas a nivel internacional, es nuestra prioridad como industriales y como mexicanos.

El sector energético es y debe ser el motor de desarrollo, bienestar social y patrimonio de los mexicanos.

Señoras y señores legisladores, quiero agradecer, en primer lugar la invitación, que se me hizo para participar en este foro de debate de la reforma petrolera.

Los industriales hemos apostado por el progreso de México, por convicción y esencia; somos ajenos a todo tipo de especulaciones; generamos fuentes de empleo permanentes, con un compromiso social; cumplimos con nuestras obligaciones fiscales, en síntesis, somos una industria comprometida con el desarrollo nacional.

Nuestra presencia y acción producto de una convicción, profundamente nacionalista, que ha sido capaz de asimilar los grandes cambios del país, sin perder su identidad.

Pugnamos por un México fuerte y competitivo; generamos los empleos de mayor calidad y más calificados; capaces de transformar los recursos naturales en productos con más valor agregado.

Situación que permite una verdadera participación de todos los mexicanos en la generación de riqueza.

Se tienen que tomar las medidas necesarias para reformar...

(SIGUE 8ª. PARTE)

.....necesarias para reformar lo que se tenga que reformar; para modernizar lo que se tenga que modernizar; impulsar a la planta productiva nacional para incrementar la productividad y la competitividad de la economía en su conjunto como elemento prioritario del país.

Como todos sabemos, la participación del industrial en el desarrollo económico y social de México es determinante, tanto en lo que concierne a la satisfacción de necesidades básicas de la población mexicana como en la elaboración de productos finales y el suministro de materias primas y componentes para el mercado interno y la exportación directa e indirecta.

En los últimos años México ha perdido competitividad, además de que se encuentra en un lugar que no corresponde al tamaño de su economía ni al volumen de sus exportaciones, lo cual se ha traducido en la pérdida de empleos y en crecimientos menores del Producto Interno Bruto.

Creemos que el fortalecimiento del mercado interno es una condición necesaria para otorgar un sólido impulso al crecimiento económico y para lograrlo se requiere de facilitar el comercio y reducir los costos de logística; de mejorar la regulación de los negocios y el clima de inversiones y de

fortalecer el sector energético, y la adquisición programada de los bienes y servicios requeridos por el sector público es un instrumento fundamental para fomentar la demanda y la integración industrial, así como también la oferta de productos al sector industrial.

La globalización nos exige contar con mayores niveles de competitividad en todas las empresas y en todas nuestras instituciones. En México debemos tener las mismas condiciones que nuestros competidores para estar a la par.

Nuestro país es uno de los más abiertos del mundo. Sin embargo sus índices de crecimiento no corresponden con esa realidad; no estamos aprovechando nuestro verdadero potencial.

Necesitamos comenzar a desarrollar un esquema en que el país sea más competitivo y nuestras industrias más productivas. Solo así podremos colocarnos en el punto de despegue nacional que permita el crecimiento y desarrollo equilibrado.

Contamos con un enorme potencial de recursos naturales, en especial energéticos. Sin embargo esta riqueza no se traduce en una ventaja competitiva para la industria ni para la sociedad.

Los empresarios consideramos como factor indispensable para la competitividad de toda la nación, el contar con la infraestructura petrolera y en la transformación del petróleo en sus refinados y petroquímicos, abasteciendo al mercado interno en condiciones adecuadas de calidad, precios y disponibilidad.

La seguridad de abasto de petrolíferos de México es un tema fundamental para la industria nacional. Las condiciones actuales de nuestra red de transporte, almacenamiento y distribución de gasolinas, diesel, así como otros refinados y petroquímicos básicos amenazan nuestra capacidad de crecer, de impulsar a la industria y abatir los niveles de pobreza y desempleo.

La falta de seguridad en el suministro hace que se pierdan importantes inversiones productivas y al mismo tiempo se dejen de generar empleos. Tenemos que ser innovadores en la forma de enfrentar los retos que nos presenta el entorno económico de hoy, por lo que requiere de una planeación estratégica de largo plazo, eficaz y competitiva a nivel mundial.

El petróleo debe ser plenamente aprovechado. PEMEX enfrenta un rezago en la construcción de infraestructura, tanto de

transporte como de almacenamiento, distribución y manejo de productos.

Actualmente nuestra capacidad de almacenamiento de combustibles es de tan solo 5 días contra 19 días en el Reino Unido; 22 en Estados Unidos y Canadá, y 51 en Noruega. Aún peor, en épocas de alta demanda un importante porcentaje de las terminales tienen capacidad para un solo día de abasto.

No queremos enfrentarnos con la realidad un día en que no podamos cargar gasolina porque ya no hay en las estaciones de servicio. Tampoco con inconformidades por falta de gas.

Existen obreros desempleados porque a las industrias no les lleguen los combustibles y la energía que necesitan para producir.

En términos de modernización nuestros oleoductos y poliductos presentan un importante rezago tecnológico. El promedio de edad de estos es de 24 y 28 años, respectivamente, cuando la vida útil no puede superar los 20 años.

Esta situación afecta los costos de operación e incrementa el riesgo de afectar a las comunidades. También se sufre de la saturación de nuestra red en puntos críticos. De

acuerdo al diagnóstico presentado por PEMEX nuestros poliductos presentan una fuerte saturación.

Actualmente la importación de productos se ha incrementado y muchos de ellos se están moviendo por medio de transporte terrestre, por picas, un medio poco eficiente y caro.

Un ejemplo de ello es el caso del movimiento de las gasolinas importadas que vienen de Tuxpan al Altiplano por medio de pipas el cual utiliza medios de transporte más costoso.

Hoy, cerca del 6 por ciento de los combustibles son transportados por autotanques, en comparación con el 3.4 por ciento en el año 2000.

Es necesario considerar el peligro que representa mover todo ese combustible en camiones. La población y el medio ambiente están amenazados, por lo que se hace necesario de importantes inversiones para ampliar la cobertura y mejorar la seguridad de suministro y operación.

Las terminales marítimas se encuentran deterioradas; los buques tanques están fuera de las normas internacionales y las instalaciones terrestres se acercan a la obsolescencia. Si a esto le aunamos la amenaza que suponen situaciones como los ataques sufridos el año pasado, entendemos que urge ampliar

nuestra red logística para garantizar el abasto de energéticos de los que depende el desarrollo económico y la calidad de vida de todos los mexicanos.

Por ejemplo, en dicha situación más de 2 mil 500 empresas se vieron afectadas en 10 Estados en industrias como la vidriera, alimenticia, automotriz, metal-mecánica y cementera, con una afectación económica superior a los 800 millones de dólares para el sector privado, por lo que se deben replantear las estrategias de confiabilidad y operación del sistema ante posibles actos de sabotaje contra la red.

Asimismo, las prácticas operativas y de mantenimiento no son efectivas ni homogéneas. Ello ha disminuido la flexibilidad operativa de PEMEX lo que no ha permitido que responda con eficiencia a las necesidades del mercado, lo que ha incrementado la debilidad de sus operaciones.

Con la capacidad de producción actual hoy se enfrentan cuantiosos niveles de importaciones, saturación de los sistemas de transporte por ducto y marítimo, así como de la capacidad de almacenamiento y distribución en las zonas de mayor demanda.

En las actividades de producción, transporte, distribución, almacenamiento y comercialización de petrolíferos,

PEMEX cuenta con 6 refinerías, 15 terminales marítimas, más de 5 mil kilómetros de oleoductos y más de 8 mil kilómetros de poliductos.

Para garantizar su procesamiento y satisfacer los requerimientos del mercado, será necesario adecuar y flexibilizar la infraestructura, así como incrementar la capacidad de proceso de petróleo, gas y petroquímica básica mediante proyectos que cubran la demanda nacional. Asimismo es necesario un esfuerzo de las partes involucradas que actualmente ya se está realizando por terceros y que le ha permitido una mayor flexibilidad y confiabilidad en el transporte, almacenamiento y distribución de gas natural para el desarrollo; del incremento en la capacidad de transporte e introducción, de flexibilidad en el sistema nacional de gasoductos; aumento de la flexibilidad del sistema de transporte de gas LP, el Proyecto Golfo-Norte como reubicación de ductos y terminales con exposición de riesgo; construcción de infraestructura de abasto de gas natural para ampliar la flexibilidad operativa, asegurar el suministro en las diversas regiones del país.

Proponemos que se debe llevar a cabo una estrategia integral que permita a la industria contar con suministros seguros

de abastecimiento confiable y flexible, que incluya confiabilidad, ampliación e infraestructura nueva, renovación de flotas de transporte y la optimización de la logística y operación del suministro y mejora del marco regulatorio.

La industria y en general las actividades económicas nacionales, serán más fuertes en tanto mejor sea el apoyo que reciben del buen manejo de sus recursos naturales.

Una petición generalizada de los industriales de transformación ha sido el que PEMEX garantice el abasto oportuno y confiable de combustibles y materias prima de forma competitiva a la industria, con el fin de establecer las cadenas productivas, promover la competitividad y dar certeza jurídica a las inversiones.

Tenemos la responsabilidad histórica de atender a esta oportunidad que, fuera de retóricas, marcará el perfil que nuestra nación tenga en el futuro.

Muchísimas gracias. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias a usted, señor licenciado Miguel Marón.

Onceavo Foro Reforma
Energética.

17 junio 2008.

9

8ª parte ems.

-Le solicitamos a continuación al ingeniero Mario Nieto
Garza, que haga uso de la palabra.

El ingeniero Mario Nieto es.....

-(SIGUE 9ª. PARTE).

... el ingeniero Mario Nieto es ingeniero mecánico administrador por el Centro de Estudios Universitarios de Monterrey, tiene un diplomado en excelencia directiva; ingresó a Petróleos Mexicanos en el año de 1978 como ingeniero de campo; ha trabajado fundamentalmente en áreas relacionadas con el transporte de hidrocarburos; fue titular de los sectores de ductos Reynosa y Monterrey; gerente de mantenimiento y subdirector de ductos en Pemex gas y petroquímica básica, después desempeñó el cargo de subdirector corporativo de coordinación de transporte por ducto y actualmente es titular de la subdirección de distribución de Pemex Refinación. Le cedo el uso de la palabra al ingeniero Mario Nieto Garza.

-EL C. ING. MARIO NIETO GARZA: Muchas gracias señor.
Buenos días a todos.

Agradezco la invitación a participar en este foro de debates con el tema que me compete y deseo, como muchos otros mexicanos, técnicos y trabajadores petroleros, que la decisión que tomen sea la mejor para nuestro país y para el futuro de nuestros hijos.

Antecedentes.

Un día después de la Expropiación Petrolera los obreros, técnicos y administradores mexicanos unieron esfuerzos para apoyar la decisión del Presidente Lázaro Cárdenas.

Es la misma decisión y compromiso de técnicos y trabajadores hoy ya en su cuarta generación de mexicanos, es la que ha permitido continuar con el transporte, el almacenamiento y la distribución de hidrocarburos.

En cualquier empresa de la industria petrolera el sistema de transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos y derivados, es parte total de la cadena de valor. Sin la continuidad entre sus procesos no hay generación de valor agregado, la continuidad del flujo de petróleo genera los 365 días del año las 24 horas de día, riqueza y vida productiva a la nación.

A diferencia de las refinerías y complejos procesadores, en donde las actividades están circunscritas a un área específica, propiedad de Petróleos Mexicanos, la red de transporte y

almacenamiento se extiende por todo el territorio nacional, campos, bosques, selvas, desiertos, mares, playas, ríos, lagunas, poblaciones y ciudades, se convierten en campo de operación de esta importante actividad que permite el abasto oportuno y suficiente de hidrocarburos, actividad que históricamente ha sido apoyada por parte o participación de terceros.

Infraestructura, sistema de ductos.

El sistema de transporte de hidrocarburos por ducto, a cargo de Petróleos Mexicanos, está conformado por 55 mil 331 kilómetros, de los cuales 37 mil 257, el 67 por ciento, son ductos de transporte en operación que varían de 4 hasta 48 pulgadas de diámetro.

Para el transporte y distribución de hidrocarburos líquidos y gaseosos, la antigüedad promedio de estos sistemas de transporte es de 30 años.

Este sistema de ductos está compuesto por 70 estaciones de compresión y 99 estaciones de bombeo, con una potencia

total instalada 3.6 millones de caballos de potencia. Lo anterior sin tomar en cuenta la capacidad de los equipos que se encuentran dentro de los centros de proceso y que no están a cargo de las áreas o no están clasificadas como transporte ni almacenamiento.

En particular Pemex-Refinación cuenta con 5 mil 197 kilómetros de oleoductos para el suministro de crudo a 6 refinerías y 8 mil 835 kilómetros de oleoductos para el transporte refinados a terminales de almacenamiento.

Pemex gas cuenta con un sistema integrado por 8 mil 985 kilómetros de gasoductos, 3 mil 51 kilómetros de ductos de gas LP, y petroquímicos básicos; 498 kilómetros de ductos petroquímicos secundarios; 20 terminales de distribución de gas LP y diez centros procesadores de gas.

Por su parte Pemex, Exploración y Producción cuenta con 10 mil 691 kilómetros de ducto de transporte operando, entre los que se encuentran los ductos marinos y 18 mil 74 kilómetros de ductos de descarga y producción de pozos.

Toda esta información está disponible en la base de datos institucional de la empresa.

Transportación marítima.

En el caso del transporte marítimo por el cual se suministran 131 millones de barriles al año, se proveen los productos demandados, específicamente en aquellas zonas en donde por las condiciones de geografía y distancia entre centros productores y de reparto, no se puede optar por los otros medios de distribución.

Para el abasto por vía marítima actualmente se cuenta con 5 terminales marítimas, 10 residencias de operaciones portuaria, 6 buques propios en operación, así como 4 buques en arrendamiento puro a caso desnudo, tripulados con personal de Petróleos Mexicanos.

Complementando la plantilla con 10 buques arrendados en flotamiento por tiempo. De estos 20 buques en servicio, 6 se

tienen asignados al litoral del Golfo para dar servicio entre esos centros y 14 dedicados al movimiento de productos en el Pacífico.

Transportación terrestre.

La transportación terrestre, cuyo costo es el mayor de todos los medios, está enfocado o está conformado por 2 mil 752 autotanques, con una capacidad de arrastre de 247 mil barriles día.

Los que se utilizan para complementar el suministro de gasolinas, turbocinas, disel, butano, combustolio y otros productos hacia las terminales que no cuentan con la entrega por ducto. Así como aquellas en donde el suministro por ducto no es suficiente.

Infraestructura de almacenamiento.

Para el almacenamiento y su posterior reparto se cuenta con 77 terminales terrestres. De estas 39 cuentan con infraestructura para recibir por ductos; 11 por buque tanques, principalmente por el litoral del Pacífico; 3 por carro tanques; 6 abastecen

directamente de refinerías; y 65 tienen instalaciones para recibir por auto tanques.

La capacidad nacional de almacenamiento es superior a los 16.6 millones de barriles nominales con 621 tanques.

A diciembre de 2007 se tenía un parque vehicular de auto tanques para reparto local de petrolíferos de 1,324 unidades; 48 por ciento con una edad mayor a los 8 años.

Fortalezas del transporte, el almacenamiento y la distribución.

En estos años Petróleos Mexicanos ha participado activamente en el desarrollo de la industria en las áreas de transporte, almacenamiento y distribución.

Se puede comentar que en algunas áreas de Petróleos Mexicanos se ha rebasado la expectativa de implementación y actualización en temas como la administración de la integridad mecánica, confiabilidad operativa, automatizaciones,

cultabilización hacia la seguridad, salud y reproducción ambiental, mismos que hemos empezado a replicar entre subsidiarias.

Hoy en día contamos con desarrollos y aplicaciones tecnológicas maduras y confiables, lo cual nos ha permitido ir mejorando en la confiabilidad operativa de los sistemas de ductos, así como la integridad y la permanencia del sistema de transporte.

La participación de terceros en algunos tipos de transporte de hidrocarburos ha permitido a PEMEX contar con mayor flexibilidad y redundancia en suministros sin perder el control ni la propiedad.

Es importante destacar que hasta el día de hoy PEMEX ha cumplido cabalmente con el mandato de garantizar el abasto de petrolíferos en el país. No obstante, si no se le da a PEMEX mayor flexibilidad regulatoria o se impide que su esfuerzo sea complementado por terceros, sería imposible incrementar la infraestructura de transporte a la parte del incremento de la

demanda y corremos el riesgo real de que algún día no podamos seguir cumpliendo con dicho mandato.

Debilidades y amenazas.

Desde el año 2005 estamos haciendo un esfuerzo por homologar el uso de las mejores herramientas y prácticas, tomando ya como modelo de caso de éxito desarrollos en forma individual por las áreas de transporte de cada subsidiaria.

No obstante lo anterior, durante los últimos años, en diferentes puntos del sistema se ha presentado incidentes y accidentes mayores que evidencian su vulnerabilidad.

Fugas y derrames.

La implementación de estrategias de control ha permitido que la tenencia de fugas y derrames en el sistema de transporte de hidrocarburos-producto haya disminuido en un 22 por ciento en el 2006; y en 21 por ciento en 2007, comparado con 2005, cuando se registraron en ese año 395 ventas.

Es importante resaltar que la corrosión y los daños ocasionados por terceras partes son los factores de mayor incidencia.

Tomas clandestinas.

Un problema que por su naturaleza ha tomado un alarmante gravedad es el de tomas clandestinas, en donde la tendencia ha registrado un incremento del 51 por ciento en 2006, y 136 por ciento para el año 2007, en comparación a 2005 cuando se registraron 137 eventos.

En lo que va del presente año se han registrado 143 tomas clandestinas, casi una diaria. Y de manera notable, las tomas clandestinas efectuadas en los oleoductos han observado un incremento preocupante al pasar de tres eventos en 2005 a 165 en 2007; y 84 en lo que va del presente año.

Aquí estamos estimando un daño en el 2007 por más de 6 mil millones de pesos por pura pérdida de producto.

Onceavo Foro Reforma
Energética.

17 junio 2008.

11

9ª parte cjb.

Cada toma clandestina pone en riesgo a la población al...

(Sigue 10ª parte)

. . . cada toma clandestina pone en riesgo a la población, al medio ambiente y golpea las finanzas de este país, las tomas clandestinas han afectado no sólo a PEMEX Refinación, sino también a PEMEX Gas y a PEMEX Exploración y Producción, que han sido objeto de perforaciones en sus ductos.

El tema de atentados en el año 2007, en los meses de julio y septiembre, las instalaciones de Petróleos Mexicanos fueron objeto de atentados por terceros en Guanajuato, Querétaro, Veracruz y Tlaxcala, interrumpiendo en abasto de gas natural, gas LP, crudos y refinados.

Estos eventos generan un impacto mayor debido a que afectaron la cadena de valor de PEMEX y del mercado energético nacional, con la consiguiente afectación económica al país.

En resumen, nuestra red de ductos es vulnerable, el crecimiento en las tomas clandestinas y las explosiones del año 2007 son un fiel reflejo de ello.

Estos eventos muestran cuan necesitada se encuentra nuestra infraestructura de mayor inversión, no hay duda de que un sistema de transporte diversificado con la participación de terceros contribuiría a fortalecer la vigilancia y supervisión de nuestra red, como se observa en otros países que permiten el acceso abierto en otros servicios.

En cuanto a los derechos de vía, son otro tema crítico, es urgente el establecimiento de un marco jurídico que otorgue certeza a propietarios y a Petróleos Mexicanos, pues la falta de éste nos ha hecho rehenes de particulares que impiden el acceso a instalaciones del sistema de transporte, argumentando falta de pagos o parte de alguna subsidiaria o simplemente de manera discrecional se impide el acceso.

En ocasiones se arremete en contra de los trabajadores y en otras se les secuestra a ellos y a los equipos de trabajo, el crecimiento de la mancha urbana ha generado invasiones a los derechos de vía, dando como resultado un impacto a la operación de los ductos, ya que por norma se necesita disminuir

su capacidad de transporte o bien, suspender su operación por seguridad de la población.

El abasto de hidrocarburos enfrenta severas restricciones en materia de infraestructura de transporte y distribución, ya sea por el uso máximo de su capacidad instalada o por falta de la misma. Por ello es necesario propiciar inversión adicional propia o participación a terceros, en la ampliación del tema de ductos que a su vez constituya infraestructura redundante de respaldo, para hacer frente a contingencias diversas, tales como los actos de sabotaje mencionados y desastres naturales tal y como sucede en el resto del mundo.

La reforma energética dotaría a Petróleos Mexicanos de mecanismos transparentes y regulatorios para que la empresa tenga la suficiente autonomía que le permita revertir y combatir la debilidad y amenazas antes descritas.

RETOS.

En los últimos cinco años se ha observado un repunte en el crecimiento de la demanda de hidrocarburos en México, derivado del incremento de la demanda económica y poblacional. En este contexto se han alcanzado niveles históricos de movimiento de combustible. El crecimiento del consumo de las gasolinas a tasas mayores de la economía y a falta de continuidad operativa en la refinería-sistemas de ductos, ha generado un desbalance entre la oferta interna y la demanda. De lo anterior, se desprende la necesidad de fortalecer en corto plazo la infraestructura extensa de almacenamiento y distribución del país, así como incrementar capacidad de transporte al sistema para hacer frente a los altos niveles de importaciones de combustibles que se anticipan.

Con el incremento de la demanda de hidrocarburos hoy enfrentamos cuantiosos niveles de importación, saturación de los sistemas de transporte por ducto y transporte marítimo, así como la capacidad de almacenamiento y distribución de las zonas de mayor demanda, para cumplir con el suministro de productos ha sido necesario utilizar el medio de transporte de mayor costo con

el consecuente deterioro de los resultados financieros, hoy 5.7 por ciento de los combustibles son transportados por autotanques en comparación con 3.4 por ciento el año 2000 y la tendencia es que siga creciendo la inversión en este tipo de transporte, de no incrementarse la infraestructura en medios más baratos como son los ductos.

La edad promedio de los poliductos es de 28 y 24 años, del total de la red nacional de poliductos el 40 por ciento se encuentra saturado y requiere con urgencia un descuellamiento de inversiones en confiabilidad operativa e integridad mecánica.

De todo ello se desprende que es urgente la construcción de nuevos ductos, que sin importar si son hechos por PEMEX o a través de apoyos de terceros, permitan reducir la vulnerabilidad que hoy padecemos todos los mexicanos.

Para el caso de las terminales de almacenamiento de las 27 de las 77 terminadas rebasan los 35 años de haber iniciado operaciones, por lo que de inmediato se requieren inversiones significativas para prolongar su vida útil.

Las terminales terrestres cuentan con instalación y sistemas de medición con rezagos tecnológicos y es necesario la reubicación de algunas de ellas.

La autonomía a nivel general con respecto a las existencias al 12 de junio es de 3.3 días, la zona centro presenta 2.3 días, la zona golfo 3, la zona norte 3.5 y la pacífico 4.8. Para asegurar el abasto del país es necesario contar con un mínimo de 5 días.

Durante 2007 las terminales de almacenamiento-reparto, presentaron inventario por debajo del nivel mínimo, recomendado de operación, durante un periodo de 47 días, representando un riesgo para el abasto.

Cabe resaltar que en los recientes periodos de alta demanda a fin de año y Semana Santa, la autonomía en el 58 por ciento de las terminales permaneció con menos de un día.

Ante estas expectativas de crecimiento basadas en tendencias de demanda actual, con el fin de lograr la seguridad

de abasto energético en México, el país requiere de infraestructura adicional, en gasoductos estaría requiriendo más de 3 mil kilómetros, LPG ductos más de mil, en poliductos casi 3 mil, en oleoductos mil y esto vería un total de 8 mil 700 kilómetros adicionales de infraestructura que se requieren en este momento.

Además de 4 terminales de gas LP, La Paz, Abasolo, Chihuahua y La Laguna, dos terminales de almacenamiento, reparto de petrolíferos nueva, valle de México y Caribe, reubicación de tres terminales existentes, Reynosa, San Luis Potosí y Tapachula y la construcción de 2 millones de barriles de almacenamiento en el sistema.

De no contar con esta infraestructura, las consecuencias podrían ser: racionalización o desabasto de refinados en zonas geográficas específicas, impacto en la industria por falta de flexibilidad y redundancia en caso de eventos provocados o por fenómenos naturales, aislados o conjugados como sucedió en el 2007, costos de transporte superiores.

Ante esta situación de gravedad, es necesario que se dote a Petróleos Mexicanos de mayores recursos, al tiempo que de manera simultánea se permita la participación de privados en esta actividad, esquema que ya ha sido probado con éxito en la construcción del sistema de transporte para gas natural en México, sin que esto haya significado compromiso de la soberanía o participación de las rentas ni producción petrolera.

La inversión privada vendría complementar la inversión que realiza PEMEX, como se hace en todos los mercados energéticos del mundo.

Al respecto, caber recordar que gracias a la participación de terceros, PEMEX Gas se ha fortalecido con las mejores prácticas en sus sistemas de ductos y tecnologías de punta, al tiempo que PEMEX ha continuado como el principal jugador en este mercado.

Por eso me parece pertinente reiterar la participación del capital privado en nuestra red de ductos no comprometería en

modo alguno el producto ni el control de las operaciones estratégicas. La inversión sería complementaria, no sustituta.

Y cabe aclarar, no es cuestión de que si tenemos o no la experiencia para ampliar la infraestructura de PEMEX, es el tiempo el que juega en contra de nosotros y de todos los mexicanos, la reforma nos apoyaría a incrementar la capacidad de ejecución de la empresa.

CONCLUSIONES.

Aún cuando la producción declina, la demanda energética tiende a subir en el país. Frente a ello, no nos quepa duda, la demanda por transporte y almacenamiento crecerá en el futuro.

PEMEX utiliza de manera intensiva a empresas de servicio a lo largo de toda la cadena productiva. No obstante el marco regulatorio vigente no permite que se tenga los instrumentos que faciliten y permitan el crecimiento que requiere el sistema de transporte, el almacenamiento y la distribución, para garantizar el abastecimiento a lo largo y ancho del país.

Aún suponiendo que el reto de ejecución pudiera ser superado por PEMEX, realizar estas tareas por sí mismo obligaría al estado a destinar recursos cuantiosos a la actividad de transporte y almacenamiento, obligando al país a dejar de lado importantes inversiones en el sector social y de infraestructura.

Por lo antes señalado es condición necesaria permitir a PEMEX mayor flexibilidad para contratar a terceros con capacidad financiera tecnológica y de ejecución. Se ha visto en el mundo y en PEMEX que mediante de mecanismos de colaboración con el sector social y privado, tal como lo hace PEMEX Gas, se favorece un desarrollo más eficiente del sector, tal como ocurre con el gas natural.

Lo que se propone en la iniciativa de la Reforma, daría a PEMEX una mayor dinámica para incorporación de nuevos y urgentes proyectos de transporte, se reducirían costos, y todo ello. . .

(Sigue 11ª parte)

...de transportes, se reducirían costos y todo ello sin comprometer nuestra soberanía energética.

Señores senadores, con el objetivo de garantizar el abastecimiento de las necesidades internas de combustibles es necesario transformar el marco regulatorio que rige a la industria petrolera nacional que incluye, entre otras medidas, modificar las leyes reglamentarias del artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo.

Desde la óptica de Pemex, la iniciativa de reforma propuesta a esta soberanía permitiría a la empresa aprovechar de manera más eficiente el apoyo de terceros, dándole la oportunidad de diseñar mecanismos de colaboración que conduzcan a: reducir costos de operación, ampliar la infraestructura en materia de transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos, fomentar el desarrollo de un mercado más eficiente y competitivo en beneficio de los consumidores, generar ahorros y certidumbre para Pemex y asegurar la continuidad del suministro.

Todo lo anterior sin comprometer el control del sector petrolero o energético, ni ceder la soberanía de nuestro país.

No es nuevo que puedan invertir los sectores sociales y privados, ya que nuestro marco constitucional vigente no excluye de manera alguna la participación de los particulares en estas tres actividades, toda vez que es evidente que la realización de las mismas no supone en modo alguno la explotación del recurso.

Es difícil pensar en un Pemex competitivo y un México cada vez más autónomo en materia de energía, si no se le dota de la capacidad funcional necesaria. Y no es posible pensar en un sector energético nacional sustentable, fuerte y oportuno, si no hay las alternativas financieras y de crecimiento.

Seguir posponiendo la reforma necesaria en esta materia, sólo seguirá elevando el costo económico al país y poniendo en riesgo el futuro de abasto de petrolíferos.

Agradezco a ustedes nuevamente el favor de su atención y quedo a sus órdenes. Muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Muchas gracias a usted, señor ingeniero Mario Nieto Garza. Le solicitamos a continuación al señor general, Jorge García Henaine, que haga uso de la palabra.

El señor General de Brigada, Jorge García Henaine, es además Ingeniero Constructor e Ingeniero Civil. Es egresado del Heroico Colegio Militar y de la Escuela Militar de Ingenieros, donde se graduó con mención honorífica. Obtuvo diploma y medalla de oro como mejor pasante. Ha sido profesor de diversas materias en la Universidad Nacional Autónoma de México y otras instituciones académicas.

Presidió el Colegio de Ingenieros Militares, del que es miembro honorario vitalicio, y fue diputado federal en la LIV Legislatura por el Décimo Segundo Distrito Electoral de Guanajuato.

Tiene el uso de la palabra el señor General de Brigada, Jorge García Henaine.

-EL C. GENERAL JORGE GARCIA HENAINE: Gracias, señor presidente. Señores y señoras asistentes a este foro:

El petróleo y la seguridad nacional.

Cuando egresé del Heroico Colegio Militar en 1958 fui destinado al Tercer Batallón de Artillería para prestar mis servicios como Subteniente de esa arma en la plaza de San Juan Teotihuacan. En varias ocasiones desempeñé el cargo de

Comandante de Partida Militar en las plazas de Otumba y Venta de Carpio, Estado de México.

El principal objetivo de estas comisiones era patrullar los ductos de petróleo y gas de Pemex en esas zonas para evitar saqueo de combustible y actos de sabotaje a esas líneas estratégicas que surten a la Capital.

Como Teniente Ingeniero Constructor en 1966 fui comisionado a la Plaza de Tampico para edificar la ciudad militar en Tancol, Tamaulipas. Fue en 1969 cuando se presentaron las explosiones de los tanques del patio poniente de la refinería de Ciudad Madero e incendios del aceite derramado, y cuando por primera vez el Ejército implementó la aplicación del Plan DN-3 para intervenir en auxilio de la población civil en casos de desastre y de necesidad pública.

La Comandancia de la Octava Zona Militar ordenó que se integrara la primera fuerza de tarea con las tropas combinadas de ingenieros, zapadores, infantería y caballería, que nos encontrábamos destacados en Tancol. Aplicamos un operativo técnico junto con los ingenieros petroleros y obreros de Pemex para controlar el fuego y revisar que calentara el resto de los tanques y produjera su explosión.

Mientras participábamos no pudimos evitar algunas explosiones sucesivas e incendios que, desafortunadamente, produjeron quemaduras importantes a nuestro personal y costaron la vida a dos de nuestros soldados, de los cuales únicamente rescatamos restos de ropa y botas calcinadas.

Al consumirse el aceite que habíamos confinado se apagó el incendio, cesaron las explosiones, se salvó el almacenamiento de petróleo en los tanque contiguos y conseguimos la seguridad de los habitantes de las colonias cercanas a la refinería.

Al iniciar la construcción de instalaciones complementarias para las tropas del 32 Batallón de Infantería en Villa Cuauhtémoc, Veracruz, el viejo edificio que alojaba la comandancia del batallón, a la entrada, tenía inscrito, “habló en náhuatl...”, que en idioma náhuatl significa “Aquí la tierra de nuestros antepasados y nuestros dioses es primero”.

Fueron mandadas grabar en 1927 por el ciudadano General de División, Cándido Aguilar, cuando era comandante de zona militar en esa región, entonces ocupada por las compañías petroleras extranjeras. Al reflexionar sobre su significado comprendí cuál debía ser mi patrón de vida en el Ejército y la nación.

En 1972, como capitán segundo, fui destinado a la 16 Zona Militar con sede en Irapuato, Guanajuato. Acababa de arribar cuando una vez más se presentaba otra emergencia relacionada con el petróleo entre Empalme Escobedo y Comonfort, dos vagones tanque de 40 toneladas de un tren cargado con “metrol”, con poder explosivo equivalente al TNT, presentaron fugas y comenzaron a incendiarse, amenazando con detonar y afectar los vehículos de la carretera y la población cercana.

Fue requerida la presencia del Ejército, determinamos vaciarlos en forma controlada con impactos de bala. En la operación de desenganchar los vagones se quemaron dos trabajadores ferrocarrileros, uno de ellos falleció.

En 1978 cuando empezó a construirse el troncal del Sistema Nacional de Gas, de 48 y 42 pulgadas de diámetro, de Cactus, Chiapas, a Reynosa, Tamaulipas, participaban ejecutivamente 47 compañías constructoras mexicanas y 60 transnacionales para asesoría técnica. Por las dificultades de la obra el continuo chantaje tecnológico de las empresas extranjeras sobre las nacionales, el de ambas para extorsionar a Pemex y las declaraciones de un alto funcionario del gobierno americano, que los Estados Unidos intervendrían en cualquier lugar del mundo

donde sus aprovisionamientos de energéticos se vieran amenazados.

El Presidente José López Portillo ordenó que intervinieran las Fuerzas Armadas en la ejecución de ese proyecto para evitar estos atropellos. El Secretario de la Defensa Nacional, General Félix Galván López, ordenó que nos preparáramos para realizar los trabajos en el tramo de gasoducto de 42 pulgadas de diámetro comprendido entre San Fernando, Tamaulipas, y Los Ramones, Nuevo León.

La misión era difícil porque no teníamos equipo, maquinaria, tecnología, ni siquiera idea de cómo hacer la obra. La responsabilidad, el sentimiento del deber y nuestra disciplina consiguió que nueve ingenieros constructores militares nos pusiéramos a estudiar y preparar a la gente para esta tarea. En tres meses adquirimos la tecnología y capacitamos a nuestro personal. Pemex y las compañías requirieron de 20 años para habilitar a sus ingenieros en Alaska y Arabia Saudita para este ducto.

En el lapso de otros 3 meses concluimos 40 kilómetros de obra terminada de gasoducto. Ayudamos en 70 kilómetros de obras especiales y en la construcción de la estación de medición

en Los Ramones. Los trabajos se concluyeron a tiempo el 19 de febrero y fue inaugurado en nuestro tramo el troncal del Sistema Nacional de Gas por el Presidente de la República el 18 de marzo de 1979.

El presupuesto asignado para nuestro tramo fue de 147 millones de pesos, varias veces menor al de las compañías, devolvimos 36 millones en efectivo a la Tesorería de la Nación y 10 millones fueron destinados a necesidades de la Secretaría de la Defensa Nacional, maquinaria y equipo con valor real de 65 millones y precio comercial de 80 millones de pesos fueron entregados a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de la Defensa Nacional.

Nuestro costo real de operación fue de 36 millones de pesos, que comparados con los precios de...

(SIGUE 12ª PARTE.)

. . . que comparados con los precios y tramos similares realizados por las empresas fue determinantemente más bajo, también hay que disminuir 15 millones de sobreprecio de la maquinaria y equipo donado a la Nación.

De este tamaño es la rapiña que se genera en PEMEX con las obras. Cabe mencionar que nunca le dimos un peso a ningún funcionario de PEMEX o al sindicato. Por su trascendencia, transcribo la alusión del Presidente de la República a las Fuerzas Armadas Mexicanas, en su Tercer Informe de Gobierno en 1969.

Las Fuerzas Armadas, en 1978, 1979, además de incidir en la vida nacional en tareas de alfabetización, reforestación, protección de bosques, tareas topográficas en regiones agrestes; distribuir agua potable en zonas áridas, y auxiliar a la población civil en los desastres, y combatir el narcotráfico, contribuyeron al tendido de ductos y a la custodia de instalaciones vitales para la vida del país.

Sin embargo, el gobierno estadounidense nos castigó por esto, y una obra proyectada para conducir 2,400 millones de pies

cúbicos de gas diariamente, jamás se llevó a Reynosa, para surtir el energético equivalente a 180 millones de barriles diarios a Estados Unidos. Tuvo que ser desviada a Monterrey, donde sólo se aprovecha su eficiencia en menos de 20 por ciento.

Al reflexionar treinta años después, sobre estos eventos, me pregunto ahora, ¿qué hubiera pasado si los propietarios o socios de PEMEX hubieran sido empresas trasnacionales con dirigentes y capitales extranjeros? Nuestros mandos nos hubieran dado estas órdenes para servir a intereses supranacionales. Tendríamos la obligación de cumplirlas. Estaríamos tranquilos si fueran otras tropas privadas contratadas por las compañías extranjeras las que cumplieran estos cometidos, como ocurría hasta antes del 18 de marzo de 1938.

Pienso que hubiéramos estado ante un gran conflicto de conciencia, y ninguna decisión en el sentido de cumplir la orden o desobedecerla, habría sido la adecuada para la disciplina militar, y el sentimiento de la responsabilidad que deben regir la conducta de un buen soldado.

Cuando una nación es obligada a compartir su territorio y sus recursos naturales, el ejercicio de su soberanía se dificulta y se convierte en mera ficción; nuestra vida nacional es obra de la razón y de la historia.

Creo firmemente que la propuesta de modificar la ley reglamentaria para violentar el espíritu del Artículo 27 Constitucional, es equivocada. Darle entrada a las empresas y capitales trasnacionales, es dársela también a los gobiernos que las representa, el petróleo es, ha sido, y debe seguir siendo de los mexicanos.

La historia de PEMEX, es la historia de México durante el Siglo XX. Ha sido el sustento clave de la economía nacional durante 70 años, su evolución, y ahora su declive va paralelo al de la economía y nuestra soberanía.

Hasta 1973, éramos un país importador de petróleo, y casi no importábamos gasolina.

En 1974, cuando el descubrimiento de nuevos yacimientos en Chiapas y Tabasco, fue posible disponer de una producción de crudo que permitió suspender su importación, y contar para exportación con 35 mil barriles diarios de crudo, 10 mil barriles diarios de diesel, y 15 mil barriles diarios de combustolio.

En el mes de agosto la producción fue de 635 mil barriles diarios de crudo, suficientes para atender el requerimiento interno.

En 1975, pasamos a extraer 830 mil barriles diarios, que definitivamente nos convirtió en exportador, y redujo las importaciones de productos petroleros en 42 por ciento.

En 1977, con el descubrimiento de los yacimientos de Cantarell, Chiapas y otros, nos convertimos en definitivamente en exportadores importantes de petróleo. Durante los primeros nueve meses, se extrajeron 496 mil millones de metros cúbicos de gas, y sólo se exportaron 3 mil millones, hasta entonces, no se solicitaba capital de riesgo en PEMEX.

Para 1980, nuestras reservas de petróleo crudo certificadas y autenticadas internacionalmente nos señalaban como el quinto lugar productor en el nivel mundial, probadas, 60,126 millones de barriles; probables, 38,042 millones de barriles; potenciales 250 mil millones de barriles, duración, 60 años.

Aunado a lo anterior, considérense los más de 20 mil kilómetros de litorales fósiles en el subsuelo, y un millón 800 mil kilómetros cuadrados de plataforma de cuencas sumergidas, localizadas en profundidades debajo de nuestra orografía y lechos marinos en Chipas, Tabasco, Veracruz, Campeche, Coahuila, Nuevo León, Baja California, el portal del Balsas, Golfo de México, y el Pacífico, atrapadas en cientos de estructuras que contienen diversas modalidades de hidrocarburos, que significan que prácticamente toda la superficie de nuestra república posee recursos petroleros.

La extracción total de petróleo, desde 1978, al primero de enero del 2007, fue de 30 mil 771 millones de barriles. En 1980, la extracción diaria fue de un millón 935 mil 600 barriles diarios. En 2003, fue de 3 millones 370 mil 900 barriles diarios, lo cual

significó un 74 por ciento de incremento en 23 años en la extracción de crudo, es decir, un 3.22 por ciento anual.

El volumen de las exportaciones diarias de petróleo crudo en 1990, fue de un millón 277 mil barriles diarios; en 2006, un millón 892 mil barriles diarios, lo que significó un incremento de 48 por ciento en 16 años, equivalente a 3 por ciento anual.

Las exportaciones a Estados Unidos, en 1990, fueron de 771 mil barriles diarios; y en 2006, de un millón 686 mil barriles diarios, lo cual refleja un incremento de 119 por ciento de la exportación a ese país, que significa un incremento de 7.42 por ciento anual.

De las cifras anteriores, concluimos, que si hemos extraído del subsuelo 30mil 771 millones de barriles en 30 años, tenemos petróleo para otros 30 más, sólo de nuestras reservas probadas, a un ritmo de explotación de 3 millones de barriles diarios, y si no exportamos, para 60 años.

Si consideramos los volúmenes de las reservas probables, tenemos petróleo para otros 30 años más, para nuestro consumo y exportación, y 60 si no exportamos.

De las reservas potenciales, si las seguimos trabajando, supongo que estaríamos hablando realmente de otros 30 mil millones de barriles, que podríamos convertir en reservas probadas y otra cantidad similar como probables.

Tenemos petróleo para más de cien años. Creo firmemente que los datos actuales que los funcionarios nos están presentando, no son reales, y únicamente se trata de maquillar las cifras para justificar las modificaciones a la ley reglamentaria.

Se deduce también, que se ha efectuado un deliberado saqueo de nuestras reservas, se hicieron crecer indebidamente y sin justificación las exportaciones, sobre todo a Estados Unidos, aunque el capítulo energético en letra haya quedado fuera del TLC.

Cada barril de petróleo crudo exportado, principalmente a este país, constituye un grave error y un paso a la cancelación del futuro de los mexicanos.

Pensemos en un México importador de petróleo, o que dependa de empresas trasnacionales para contar con este recurso o que comparta con ellas sus energéticos, únicamente por dependencia tecnológica, sería un desastre. Para evitarlo, tenemos que recobrar la confianza en nosotros mismos y nuestro talento.

Petróleo, alimentos, electricidad y agua constituyen la base del desarrollo del país, máxima prioridad, sin la cual, no es viable ningún modelo de nación.

Para dar paso a la privatización de PEMEX, nos engañan con la necesidad, ahora sí de construir refinerías, y que son muy caras, que no hay recursos, que los ductos están en muy mal estado, que la infraestructura de la empresa comienza a ser obsoleta, que seguimos desperdiciando el gas, que necesitamos de empresas privadas extranjeras para procesarlo y

transportarlo, y, como un regalo, nos engolosinan con sacar el petróleo de la zona denominada Hoyo de Dona.

Cabe mencionar que el área esa cuenca submarina es de 17 mil 190 kilómetros cuadrados, de los cuales a nosotros nos corresponde el 61.78 por ciento, es decir, 10,620 kilómetros cuadrados, cuyo fondo marino va de 2,500 a 3,500 metros de profundidad.

Esta tarea es por el momento poco viable, sobre todo si la comparamos con el un millón 800 mil kilómetros cuadrados prospectados de ese recurso fósil en nuestro territorio.

Propuestas y Recomendaciones.

Continuar las acciones. . . .

(Pasa a 10ª. Parte)

...propuestas y recomendaciones.

Continuar las acciones de prospección y exploración de los posibles campos productores en territorio nacional y aguas de nuestros litorales poco profundas.

En lo posible, reducir la explotación para exportación.

No tenemos por qué subsidiar las necesidades de hidrocarburos de los Estados Unidos que por ahora satisfacemos en un 14% de su requerimiento.

Dejar a PEMEX la mayor parte de sus ingresos para que pueda expandir su industria de reposición de reservas, exploración, explotación, refinación, almacenamiento y reposición de ductos.

Recordemos que se le grava sobre ventas y no sobre utilidades obtenidas.

Construyamos refinerías.

Si analizamos que PEMEX produce 3 millones de barriles diarios y le consideramos un costo de 100 dólares por barril producido, significa un valor diario de la producción de 300 millones de dólares.

Si suponemos que una refinería se construye en 2500 días y 3 de ellas pudieran costar 15 mil millones de dólares, requeriríamos 6 millones de dólares diarios durante 7 años para construirlas, que significan el 2% del ingreso bruto que recibe PEMEX por la explotación de petróleo al día.

Es una mentira que no tenemos dinero para construir refinerías y ser autosuficientes.

Hacemos notar que suponemos la producción total, porque aquí el petróleo también se vende.

De esta manera dejaríamos de importar 300 mil barriles diarios de gasolina, cuyo costo es de 40 millones de dólares diarios.

De los 54 mil kilómetros de ductos en tierra y 2000 kilómetros submarinos, su capacidad de transporte es adecuada. Pero 40%, 22 mil 400 kilómetros presentan deterioro y deberán ser sustituidos en un futuro.

Las condiciones del troncal principal del sistema nacional de gas en sus 1224 kilómetros de longitud son satisfactorias; y al estar subutilizado, tiene un gran margen para absorber el flujo que se le asigne.

La capacidad de los tanques de almacenamiento de todas las terminales receptos y distribuidoras de gas y petróleo están equilibradas. Habrá que darles mantenimiento y deberá ser incrementada de acuerdo con la producción.

Dejar para después la explotación de la Cuenca Hoyo de Dona, sin renunciar por ello a nuestro derecho sobre esos yacimientos.

Consideraciones finales:

Las fuerzas armadas mexicanas son el pueblo en el servicio de las armas. Forman con él una unidad inquebrantable. Constituyen la fuerza pública que garantiza la soberanía, la integridad del territorio, la seguridad interior y la independencia de la nación. Son una instancia para garantizar la vigencia del derecho y el imperio de la constitución. Conforman el sólido aval del estado y encarnan el honor de México. No deben de ser usadas para reprimir al pueblo. Bien encauzadas, siempre han acudido a desarrollar las misiones más difíciles que requiere el servicio de la patria.

Por las virtudes que se le inculcan a su personal, podrían constituir tropas azules de trabajo que conjuntamente con científicos, investigadores, técnicos, ingenieros de la UNAM, Escuela Militar de Ingenieros, Instituto Politécnico Nacional, de más universidades e institutos tecnológicos del país apuntalaran esta gran tarea de suplir la tecnología de las empresas extranjeras y apoyar a PEMEX.

Ya lo han demostrado varias veces y lo podrían hacer una vez más por tratarse de una tarea de seguridad nacional.

Estén bien seguros que si hay que ir a las profundidades a sacar ese petróleo, unidos lo vamos a lograr.

Entendamos que México no debe convertirse por carencia de tecnología en un país exportador de hombres y de hidrocarburos, tampoco en importador de capitales.

Si queremos que nuestro país sea libre y soberano tenemos que ser autosuficientes.

La historia de México es la lucha contra el colonialismo y sus vestigios.

México pagó ya en ella el valor de sus anulaciones revolucionarias.

Nuestra Constitución garantiza el ser y el devenir de la república. No es momento de volver atrás.

Convoco a los 3 poderes de la unión que reflexionen, que tienen ante sí una gran ocasión para servir al pueblo para que sepa que no lo abandonan y están a la altura de su responsabilidad y de su tiempo, a todos los mexicanos y mexicanas a concientizarse que son tiempos de hacer cosas grandes por la patria y debemos ser grandes para ello, porque no se pueden hacer cosas grandes con hombres y mujeres pequeños. ¡Pensemos en México!

Luego en México, siempre en México, porque allí es donde está nuestro deber.

(Habló en dialecto)

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Le agradecemos al general Jorge García Henaine su intervención.

Y le solicito a continuación al licenciado Jorge Padilla que haga uso de la palabra.

El licenciado Jorge Padilla Acevedo es licenciado en Derecho por la Universidad Anáhuac.

Actualmente es director general de un grupo dedicado a almacenamiento, transporte y venta al mayoreo y menudeo de combustibles.

Es presidente de la Comisión Jurídica y miembro del Consejo Ejecutivo de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.

A continuación tiene el uso de la palabra el licenciado Padilla.

- EL LIC. JORGE PADILLA ACEVEDO: Gracias. Antes de empezar, quisiera agradecerle a la Junta de Coordinación Política y a la Comisión de Energía, en especial a su Presidente el senador Francisco Labastida la invitación a este foro.

Destacar también la presencia del Director General de PEMEX, el doctor Reyes Heróles dentro de los asistentes.

Y agradecerles a todos ustedes legisladores y los que están aquí presentes por estar en este foro.

Antes de entrar al análisis de la reforma energética en el tema que hoy nos ocupa, me parece indispensable destacar algunos conceptos.

La principal riqueza que genera el petróleo a los países que tienen la fortuna de tenerlo como recurso natural no renovable, es la renta petrolera, misma que puede definirse como la diferencia entre el valor de los hidrocarburos extraídos del subsuelo a precios del mercado internacional, menos los costos de extracción en que se incurrieron para obtenerlos.

Después de esta operación primaria que ha generado el desarrollo de los países productores de petróleo en el mundo, la diferencia entre unos –los que más se han desarrollado- y otros, los que menos, radica en:

Primero. La eficiencia en los costos de extracción de los hidrocarburos.

Segundo. La capacidad de transformar la materia prima en productos terminados para generarle valor adicional a los hidrocarburos por encima de la renta petrolera. Y,

Tercero. La capacidad de los estados que tienen el recurso natural para distribuir de manera eficiente entre su población los beneficios que la extracción, exploración, transformación y venta de hidrocarburos genera para dicho país.

En virtud de lo anterior, la política energética de un país debe orientarse a maximizar el valor de la renta petrolera del mismo en el mediano y largo plazo, incidiendo sobre los factores que la integran y están en su control como son los volúmenes y costos de extracción; y aprovechar cuando el precio que no puede ser controlado es superior a lo presupuestado, para invertir los excedentes a las actividades que les permitan transformar el

crudo en productos terminados para obtener el máximo beneficio de su petróleo.

Para lograr lo anterior, se deberá tener siempre en cuenta que se deben generar todas las condiciones y hacer las inversiones necesarias para sostener en el mejor de los casos, ampliar la plataforma de producción y mantener los costos de extracción lo más bajo posible para transformar la mayor cantidad de crudo en producto terminado y así maximizar los beneficios de nuestra riqueza petrolera.

Todo lo dicho anteriormente, aplica para los países productores sin distinción de quién sea propietario, explore, explote y comercialice los hidrocarburos y sus derivados, el estado o los particulares.

Lo importante radica en que la política energética del país esté orientada a obtener el máximo de renta petrolera de mediano y largo plazo y en generar las condiciones para transformar el crudo en producto terminado y en establecer y regular de manera clara y eficiente la distribución de los beneficios económicos que

se generen entre toda la población del estado, por cualquiera de los mecanismos que el mismo tiene para la redistribución de la riqueza.

En este orden de ideas, entrando de lleno al transporte, almacenamiento y distribución de los hidrocarburos y sus derivados, podríamos concluir que son una parte muy importante de la cadena económica por su aportación a mantener bajos los costos y porque resultan estratégicos para la comercialización y venta del producto terminado al consumidor final.

Pero también que las inversiones que se realizan en estas actividades, son las que menos inciden en la renta petrolera o en la maximización de los beneficios que la transformación y venta de los hidrocarburos y sus derivados generan....

(Sigue 14ª parte)

...y venta de los hidrocarburos y sus derivados generan, y por tanto son las inversiones menos rentables.

Pasando al proyecto de nuestra reforma energética, pienso que en lo único que todos los actores políticos, sociales y ciudadanos tenemos el 100 por ciento de coincidencia, es en que es grande el rezago, mucho el tiempo perdido, y en que para corregir la situación actual es necesario una enorme cantidad de recursos, sin importar los mecanismos que utilicemos para superar el problema o de quién o de dónde se obtengan los recursos para lograrlo.

Entrando al análisis particular del transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos en nuestro país, tenemos que la infraestructura actual consiste en 5 mil 197 kilómetros de oleoductos.

Voy a omitir algunos datos que venían, porque ya han sido repetidos en diversas ocasiones.

Poliductos, 8 mil 835. Y aquí se ha mencionado que tenemos un problema de antigüedad y un problema de mantenimiento para todos ellos.

Buques-tanques, que se habla de que tenemos 19, de los cuales 4 son propios, y 15 son rentados, y de los cuales se hizo mención que el año pasado operaron 6 ó 7, si no me falla de memoria.

Transporte terrestre.- En este rubro se cuenta con un total de 3 mil 168 unidades, con volumen global de 178 mil 340 metros cúbicos de capacidad.

El equipo, tanto de rueda como de ferrocarril, son actualmente contratados a particulares que prestan, con dichos equipos, un servicio exclusivo a Petróleos Mexicanos, y los que por esta razón se encuentran en buen estado físico y a un nivel de antigüedad de flota mucho menor a la media nacional.

Tanto en auto transporte de carga, como en carro-tanques, sin embargo, el cuello de botella se encuentra en la baja

eficiencia en los procesos de carga y descarga, tanto en terminales como en refinerías por falta de infraestructura y capacidad multifuncional, así, como en la falta de las rutas para carro-tanques por falta de infraestructura ferroviaria suficiente.

En terminales, ya algunos de los expositores mencionaron que existen 77; que el 20 por ciento de ellas están saturadas, y que es necesario, no sólo construir algunas en puntos del país, como puede ser el Caribe mexicano y Baja California Sur, en donde no existen terminales de PEMEX, sino que también es requerida inversión para reubicar algunas que ya se quedaron en medio de los centros de población.

En reparto local.- Existen mil 255 unidades para reparto local, de ellas, 955 son de 20 mil litros, y 300 de 30 mil litros, lo que arroja una capacidad de carga de 28 mil 100 metros cúbicos de manera global.

Se define como reparto local la entrega de las “Tars” a las estaciones de servicio cuando entre ellas hay una distancia menor a 80 kilómetros.

Es importante que el 57 por ciento de esta flota, tiene más de 10 años, lo que genera altos costos de operación y mantenimiento.

Y salvo 321 unidades renovadas en 2007, de mil 123 que están programadas, la gran mayoría de las restantes no cumplen con la nueva normatividad de pesos y dimensiones, por lo que se requiere un redimensionamiento de este servicio en función de la optimización logística de reparto y de ser competitivos con el costo de transporte contra el que se tienen los servicios contratados de manera exclusiva con terceros.

Como se puede observar en este diagnóstico, la situación actual es poco menos que apremiante. Y a esto habría que sumar que se ha pronosticado que la demanda nacional de petrolíferos crecerá de un millón 187 mil barriles diarios en 2007, a un millón 546 mil barriles diarios en el 2015.

Por todo lo anterior, una de las cuatro líneas de acción en materia de infraestructura en PEMES-Refinación es incrementar la capacidad de importación y fortalecer la infraestructura de

almacenamiento y distribución en el muy corto y mediano plazo para garantizar el suministro de combustibles líquidos en el país.

Esto tendrá que efectuarse con o sin reforma, por lo que estoy seguro que todos juntos: gobierno, sociedad y empresa debemos hacer lo que esté a nuestro alcance para evitar que en el muy corto plazo pudiera sufrir del desabasto de combustible y petrolíferos a nivel nacional por la falta de infraestructura en transporte, almacenamiento y distribución con el consecuente caos que esto originaría.

A continuación, y por mi formación de abogado, procederé a analizar las reformas propuestas por el Ejecutivo Federal para determinar si son o no los mecanismos suficientes y adecuados para ayudar a resolver el grave problema que tenemos enfrente.

Si les parece bien y me lo permiten, ordenaré las modificaciones propuestas de menor a mayor, según la relevancia de las reformas, con los aspectos específicos vinculados con el transporte, almacenamiento y distribución de los hidrocarburos. Por lo que comenzaremos con la Iniciativa de

la Ley de la Comisión del Petróleo. Esta, está fundamentalmente orientada al apoyo de la comisión propuesta a la Secretaría de Energía en materia de exploración, explotación y reservas de hidrocarburos, por lo que de manera directa no tiene nada que modifique el régimen actual o futuro de transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos o sus derivados.

Segundo.- La Iniciativa de la Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos, orientada de manera primordial a regular la organización y funcionamiento de Petróleos Mexicanos, así como la eventual desaparición de los organismos subsidiarios, tal cual existían por lo dispuesto en el artículo 3º de la ley anterior, hasta en tanto la propuesta que a ese respecto haga el Consejo de Administración, sea aprobada por el Ejecutivo Federal.

De toda esta Iniciativa al transporta, almacenamiento y distribución de hidrocarburos y sus derivados, sólo le serán aplicables lo dispuesto en los artículo 44 a 46, por lo que respecta a su régimen de contratación, como cualquier otra adquisición, arrendamiento o precisión de servicio.

Por lo que por el momento no hay nada que comentar, aunque haré algunas consideraciones a este respecto en las conclusiones.

Tercero.- Iniciativa de decreto por el que se reforma la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. En esta Iniciativa se propone la reforma al artículo 33 en alguna de sus fracciones, y se propone la adición de otras, respecto de los asuntos que le corresponde despachar a la Secretaría de Energía.

En términos generales, lo que la reforma busca es ampliar el ámbito de acción de la secretaría para apuntalarla como la cabeza del sector energético, y dotarla de facultades para actuar como tal.

En estas modificaciones no hay ningún cambio que afecte al transporte, almacenamiento y distribución de los hidrocarburos y sus derivados.

Cuarto.- Iniciativa de Decreto por el que se reforman diversos artículos de la Ley de la Comisión Reguladora de Energía.

En las modificaciones sugeridas a esta ley, la parte medular se orienta a adecuar las actividades y las atribuciones de la comisión a los productos refinado de petróleo, de gas y de petroquímicos básicos para equipararlas a la que ya tenía respecto del gas natural.

De manera puntual, lo que se propone en la modificación a la fracción VI del artículo 2º, es que será objeto de promoción por parte de la comisión el desarrollo del transporte y distribución de gas de los productos que se obtengan de la refinación del petróleo, y de los petroquímicos básicos, que se realice por medio de ductos, así como el almacenamiento de dichos productos.

Y en su fracción VII, señala lo mismo para el transporte y distribución de los biocombustibles.

Asimismo, en la modificación a la fracción VIII del artículo 3º, propone como atribución de la comisión la expedición de los términos y condiciones a los que deberá sujetarse la prestación del servicio de transporte, almacenamiento y distribución, cuando anteriormente sólo se hablaba del gas natural.

De la misma forma, en la fracción X del mismo artículo, la faculta para expedir la metodología para el cálculo de las contra prestaciones por los servicios de transporte, almacenamiento y distribución.

Y en su fracción onceava, la facultad de solicitar a la Secretaría de Energía la aplicación de las medidas necesarias para garantizar la continuidad de los servicios antes referidos.

Para ser congruente con las modificaciones sugeridas en los artículos anteriores, la Iniciativa también propone la modificación al artículo décimo, que anteriormente sólo hacía referencia a gas natural o a gas...de petróleo para ampliarlo a los productos que se obtengan de la refinación del petróleo a los biocombustibles y a cualquier otro tipo de gas.

Aunque la participación de los sectores social y privado en las actividades de transporte, almacenamiento y distribución de petrolíferos y petroquímicos básicos, ya estaba permitido, y de hecho ya opera actualmente en algunas especialidades de las mismas, con las reformas sugeridas se pretende que la comisión funcione como un órgano regulador especializado que genere las condiciones que permitan coexistir a los distintos participantes, así como para evitar práctica monopólicas en perjuicio de los usuarios de los servicios y de los consumidores del producto.

Debemos reconocer que este papel con las mismas atribuciones y responsabilidades, los desempeña actualmente la Comisión Reguladora de Energía (CRE), con mucho éxito en el gas natural, mercado que prácticamente nació con la participación del sector social y privado, y que se ha desarrollado de manera eficiente bajo la tutela de la comisión.

Por lo que la propuesta de que sea esta comisión la que se encargue de promover la eficiencia de los participantes públicos o privados en el transporte, almacenamiento y distribución de los hidrocarburos, tal y como lo ha venido haciendo en gas, es

Onceavo Foro Reforma
Energética.

17 junio 2008.

11

14ª parte rlo.

congruente y razonable si se aprueba el reto de las
modificaciones...

(Sigue 15ª parte)

... si se aprueba el resto de las modificaciones, que permitan ampliar la participación del sector social y privado, fundamentalmente en el tema de ductos, planteadas en los cambios a la Ley Reglamentaria del Artículo 27 constitucional, en el ramo del petróleo.

Quinto. Iniciativa de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Artículo 27 constitucional, en el ramo del petróleo.

En las modificaciones sugeridas a las fracciones II y III del artículo 3, eliminan el concepto de transporte, almacenamiento y distribución, para todo aquello distinto del petróleo crudo, como una actividad reservada al Estado.

Lo anterior, es congruente con la modificación propuesta al artículo 4, en el cual se propone la adición de un párrafo, en el que se permita expresamente, a los sectores social y privado, realizar las actividades de transporte, almacenamiento y distribución de gas, de los productos que se obtengan de la refinación del petróleo y de petroquímicos básicos. Previa

obtención del permiso para hacerlo, que deberá ser otorgada por la Secretaría de Energía.

En este mismo artículo, se propone otro párrafo, en el que se autoriza a las personas que realicen las actividades de almacenamiento y distribución o presten el servicio del transporte, para construir, operar y ser propietarios de ductos, instalaciones y equipos en los términos de las disposiciones reglamentarias que se expidan.

Conclusiones.

Si analizamos las iniciativas propuestas por el Ejecutivo, de manera integral, podemos concluir que la intención del mismo, es establecer de manera clara y expresa que el sector social y privado pueden participar en el transporte, almacenamiento y distribución de los productos que se obtengan de la refinación del petróleo, del gas y de los petroquímicos básicos. Previa la obtención del permiso, que para tal efecto debe otorgar la Secretaría de Energía. Todas las modificaciones sugeridas en las

reforma, están orientadas a adecuar las leyes que pretenden reformarse en este sentido.

Antes de entrar al análisis de sobre sí esto es correcto o no, valdría la pena mencionar, que todas estas actividades, excepto la del transporte por ducto, se han venido realizando durante mucho tiempo por particulares, a través de diversas figuras jurídicas, como concesiones, contratos de prestación de servicio, contratos de distribución y compraventa de combustibles. Por lo que la única modificación sustancial en el tema de transporte, almacenamiento y distribución, radica únicamente en el transporte de ductos.

Por otro lado, también es importante destacar que las modificaciones que hoy se plantean, ya fueron en su momento implementadas en el gas natural, donde demostraron ser eficientes y eficaces; de alguna forma, también, las atribuciones que la Comisión Reguladora de Energía tiene en materia de gas LP, similares a lo que hoy se plantean para hidrocarburos y sus derivados, han ayudado a regular y ordenar el mercado,

combatiendo muchas prácticas desleales o inclusive ilícita que se venían presentando en este sector.

En materia de transporte, es claro, que hoy en día, existe la participación de particulares; tanto en el transporte marítimo, buques tanque; en el transporte terrestre, auto tanques; y en el transporte ferroviario, carro tanques.

Situación que no sólo ha persistido, sino que se ha incrementando ante la imposibilidad del Estado, de concretar las inversiones que se requerirán para satisfacer la demanda de estos servicios.

Hoy en día, sólo son exclusivos de Pemex, el reparto local, estaciones de servicio, en distancias menores a 80 kilómetros y el transporte por ductos.

En materia de distribución y transporte, tanto en los combustibles líquidos, como en los petroquímicos, han existido y existen figuras de almacenamiento y distribución para subsanar la falta de inversión en estos rubros.

En el caso de los combustibles líquidos, existen figuras comerciales, como la del Distribuidor A, que almacena y distribuye el producto, Estaciones de Servicio; los distribuidores para la industria, que hacen lo propio para la planta productiva; y a estas dos figuras habría que sumar los distribuidores de la industria del asfalto y la de los combustibles marinos.

Todas estas figuras tienen el común, el hecho, de que finalmente le compran el producto a Pemex y lo distribuyen a los consumidores finales.

Por lo que al mover la venta de primera mano al punto del distribuidor, se resolvió una operación comercial, que es en realidad el almacenamiento y la distribución de un derivado del hidrocarburo.

Por otro lado, no se puede dejar de ver, que la demanda de combustible ha crecido en una proporción muy superior al crecimiento de la economía; teniendo como consecuencia que ante la falta de capacidad de refinación que tiene Petróleos

Mexicanos, el día de hoy, cuatro de cada diez litros de las gasolinas que se consumen en México provienen del exterior.

En 2007, se importaron más de 20 mil millones de litros de combustible. Este mismo problema se presentan, aunque en menor escala, en el gas natural; ya que en 2007 se produjeron 6.3 millones de pies cúbicos diarios y se consumieron 7.2.

En el gas LP, mientras que hace 25 años las importaciones representaban el tres por ciento de la oferta nacional; en 2007 representaron el 24 por ciento.

Todo lo anterior le ha representado a Petróleos Mexicanos, el llevar al límite de su capacidad la infraestructura existente de transporte, almacenamiento y distribución.

Y con el problema de que el 61 por ciento de los hidrocarburos transportados se realiza por ductos, los cuales tienen una antigüedad entre dos y cuatro décadas, como ya se mencionó.

Se encuentran en condiciones deficientes y lo que es peor, han recibido mantenimiento en su mínima expresión, por falta de recursos para ello.

En lo relativo al almacenamiento y distribución, la capacidad instalada es de tres días de gasolina Magna y siete en Premium; y vimos como en otros países se tienen inventarios mucho más interesantes.

Como referencia a la autonomía en gasolinas, los países desarrollados, es de aproximadamente tres semanas de consumo.

El incremento esperado de la demanda de petrolíferos es pasar de 1,125 miles de barriles diarios, a 1,546 miles de barriles diarios para el año 2015. situación que sin importar si son o no productos refinados o terminados en México o en el extranjero, demandarán por lo menos un crecimiento del 60 por ciento en la infraestructura de almacenamiento, transporte y distribución en esos mismos años.

Como comenté al inicio de esta charla, estando todos de acuerdo en la grave situación financiera en la que se encuentra Petróleos Mexicanos, es necesario y urgente reformar el marco fiscal del organismo y suponiendo que esto se aprobara, también es un hecho que los recursos adicionales que dicha reforma le generaría, serían insuficientes para enfrentar todas las inversiones, que en las diferentes etapas de la industria, exploración y extracción, refinación y transporte y almacenamiento, se tienen que hacer.

Si tomamos en cuenta, que la inversión en la infraestructura de estas áreas, son las que menos retorno o aumento de valor le generan a nuestra renta petrolera y a las utilidades del organismo, tenemos que reconocer y que concluir, que éste es un rubro en donde claramente debe participar la inversión del sector privado y social. Para hacerle frente a los grandes retos, que en materia de infraestructura enfrentará Petróleos Mexicanos.

Por todo lo anterior, las reformas propuestas estarían sentando las bases que posibilitarían normar y regular, de derecho, la participación de los sectores privados y sociales en

los rubros de transporte, almacenamiento y distribución, lo cual es una situación de hecho que se viene realizando desde hace algún tiempo, adecuando de esta manera la normatividad, a la realidad económica y comercial persistente, que en la práctica ha venido a solucionar las carencias de Petróleos Mexicanos, en los rubros ya citados.

De esta manera, vemos con buenos ojos una reforma que en vez de innovar, como algunos sustentan, tiene como finalidad crear el marco jurídico adecuado, para asegurar y fortalecer un esquema de operación público-privado persistente, que ha demostrado su eficacia y eficiencia, desde hace varios años, y que esta reforma define las reglas claras y los requisitos para que los sectores privado y social, participen en los rubros de transporte, almacenamiento, construcción y operación de terminales y los procesos de distribución, con mayor claridad y a mayor escala que el actual.

No quiero dejar de insistir, en que contrariamente al giro que se le ha venido dando a la propuesta de reformas, considero que en el caso de transporte, almacenamiento y distribución, más que

ser una propuesta innovadora, ésta es una propuesta ordenadora. Es decir, que viene a poner orden y a dar certidumbre a una realidad que se viene dando desde hace algunos años y que ha probado su eficiencia y su posibilidad de éxito; la participación de los sectores privados y sociales en el transporte, almacenamiento y distribución del petróleo y de los productos que se obtienen de su refinación y de los petroquímicos.

De esta manera, no me queda más que solicitar a los señores legisladores, que aprovechen la oportunidad histórica que se les presenta, de aprobar esta regulación; pues con ello, se dará certidumbre a operaciones que de todas maneras se vienen dando bajo otros esquemas de operación; así como posibilitar la participación activa del sector privado y social, en sectores que ya han venido coadyuvando e impulsando estas actividades, en beneficio de los consumidores finales, de dichos productos y sin cuya participación, en estos rubros, hubiera ocasionado una crisis por falta de posibilidades financieras de Petróleos Mexicanos.

En caso de no aprobarse la reforma en este sentido; difícilmente el sector privado o el sector social, encontrarán las condiciones jurídicas y económicas que les garanticen en hacer las enormes inversiones que se requerirán en la infraestructura de transporte, almacenamiento y distribución; para atender el inevitable crecimiento de la demanda de hidrocarburos y sus derivados; provocando con esto, que algún día no muy lejano, pudiéramos llegar al extremo del desabasto de dicho productos, en un país que se ha distinguido, como uno...

(SIGUE 16ª. PARTE)

.....de dichos productos en un país que se ha distinguido como uno de los principales productores de petróleo.

En sus manos está que la amenaza jamás se convierta en realidad.

Por su atención y paciencia, muchas gracias.
(Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias, señor licenciado Jorge Padilla por su intervención.

Le vamos a solicitar a continuación al ingeniero Armando Echeverri, que haga uso de la palabra.

-Antes de hacerlo quisiera saludar la presencia del doctor Jesús Reyes Heróles, Director General de Pémex, durante esta sesión.

-El ingeniero Armando Echeverri es egresado de la Escuela de Ingeniería Civil de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Ha cursado los diplomados de Evaluación Financiera en la Universidad Iberoamericana y de Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión.

Ha sido supervisor de obra en diversas construcciones de poliductos, gasoductos y estaciones de bombeo.

Le cedo el uso de la palabra al ingeniero Echeverri.

-EL C. ING. ARMANDO ECHEVERRI: Muchas gracias. Buenas tardes a todos. Relájense, ya soy el último.

Miren, gracias a la toma de las tribunas en las Cámaras por el Frente Amplio y Progresista, y después de este momento lograr un acuerdo con los demás Partidos, nos encontramos en este Recinto, que por insuficientes 70 días se viene debatiendo sobre los aspectos no de una reforma energética integral, que sería lo deseable, sino solamente algunos aspectos en Petróleos Mexicanos.

-Las propuestas integrales en todos los órdenes de la energía, tanto la Unión Nacional de Trabajadores de Confianza y el Comité Nacional de Estudios de la Energía sí las tenemos. Y como dicen en mi tierra: "a las pruebas me remito".

-Iniciaré con referencia económicas, ara que se sepa dónde está el tesoro.

Miren, las inversiones posibles y deseables en el tema que me toca exponer, que es la flota petrolera, tiene que ver, para

hablar de los últimos años, con lo siguiente: El saqueo de PEMEX por el Gobierno del Cambio y la Continuidad le ordeñaron 3.3 billones ---con “b”--- esto sobre todo para los que nos están viendo en televisión que importante es esto, vayan haciendo cuentas, por favor. Al cierre del 2007 los rendimientos petroleros antes de impuestos, o sea la ganancia, sumaron 660 mil 152 millones de pesos. Esto se lo llevó la Secretaría de Hacienda. Más 16 mil 127 millones que la paraestatal obtuvo por medio de endeudamiento.

A lo largo de la última década de 1998-2007, en 10 años se obtuvieron 3.7 billones de pesos en rendimientos petroleros, de los que más del 80 por ciento, o sea 3.1 billones, se registraron en sexenio foxista y en el primer año de Calderón. En esos 7 años se le ordeñó a PEMEX, vía la Secretaría de Hacienda, más de 3.7 billones de pesos. La diferencia se llama endeudamiento de la Paraestatal.

De acuerdo con la CEPAL ---para que vean que no nada más lo digo yo--- la Comisión Económica para América Latina no se reflejaron en lo que normalmente deba aplicarse el dinero de los mexicanos, empleo, bienestar social, crecimiento económico, etcétera.

Esto, ¿qué pasó? Bueno, pues se incrementaron 14.3 por ciento con respecto al 2006 y representaron el 38 por ciento de los ingresos públicos. La participación más elevada desde 1987. La incapacidad de Hacienda, como cobradora de impuestos que en otros renglones de la economía nacional, en especial los controlados, el Gobierno cobra y los demás rubros, la exigua carga tributaria de 9.7 por ciento del PIB.

En el Salinato oficialmente se anunció la despetrolización de la economía mexicana, y fue al contrario, creo que les consta a todos, ¿no?

El Presupuesto Nacional para 2007 fue elaborado a partir del supuesto que el barril de petróleo ascendería a 42.5 dólares. Pero en realidad ascendió a 61.5 dólares.

Entonces este escenario que hoy encontramos en PEMEX se comenzó a construir en el Gobierno de Carlos Salinas de Gortari, dividiendo la Paraestatal en 4 subsidiarias para facilitar su privatización.

Zedillo instauró la figura de “Pidiregas” que parece una enfermedad grave, pero son los proyectos de impacto diferido en el registro del gasto para endeudarla y construir un cuadro de

quiebra financiera, de 500 mil millones de pesos al cierre del 2008.

El Gobierno de Vicente Fox tuvo los mayores ingresos en la historia y los dilapiló. En 2004 PEMEX se ubicaba en el tercer lugar de producción en el mundo; en el 2006 lo entregó en el sexto lugar; en el 2004 el noveno lugar en reservas de crudo; en el 2006 lo dejó en el “quinceavo lugar”.

En reservas de gas en el mismo lapso se tenía el 28º. Lugar, y en el 2006 se pasó al sitio 35.

Quiero decirles que administradores así, en cualquier parte del mundo los hubieran corrido. Pero como dijera el Senador Rodríguez Prats, el gobierno no está para hacer negocios. Yo diría que le faltó decir: está para quebrar lo que se le ponga enfrente. Lo que han demostrado con creces.

Una vez aclarado lo anterior, podemos hablar técnicamente de la distribución por medio de la flota petrolera, que es mi tema, porque si no corro el riesgo que el señor Calderón diga que estoy ideologizando el tema, y los técnicos no podemos concretar, ni proponer cosas, lo cual me preocupa sobre manera, casi no duermo.

Les voy a platicar una historia de horror.

Antecedentes.- Las operaciones marítimas de PEMEX Refinación están asociadas con 3 líneas principales: el transporte marítimo, con la flota mayor y menor, que no es tan menor; el mantenimiento naval, incluido el dique seco en Ciudad Madero, Tamaulipas, y las actividades portuario-terrestres. En este trabajo mencionaré los aspectos relacionados con la flota marítima.

Cabe señalar que hasta 1992, ante la reestructuración de PEMEX por líneas de negocios, las actividades de transporte marítimo y por ductos formaban parte de la Subdirección Comercial de PEMEX. El propósito principal de estas actividades era cumplir con el suministro de crudo y de productos, los aspectos económicos de la operación tenían una jerarquía menor.

Hasta 1994 se concluyó con la transferencia de activos entre organismos y la flota marítima quedó a cargo de PEMEX Refinación.

En esos años es muy importante, porque ahí hubo un estudio, ahí hay otro estudio posteriormente en el 2005.

La flota mayor de PEMEX Refinación estaba constituida por 30 buques propios, incluidos 8 buque-tanques de productos petroquímicos y gas, y existían 18 contratos de fletamento. La flota propia contaba con una capacidad total para el transporte de

petróleo crudo y productos petrolíferos de 737.4 miles de toneladas de peso muerto. Tengo la tabla, que no la voy a leer, pero los buques eran de origen noruego, de Japón, de España, de Italia, Holanda, pero no se sorprendan; 4 buques a partir de 1987 eran mexicanos. Hoy es impensable que construyamos creo que cuando mucho unas lanchas para pescar.

Condiciones de Operación.- De los 18 barcos fletados 8 contaban con contratos de corto plazo y algunos, los cuales vencieron, y se renovaron durante el mismo año. Los 10 restantes contaban con contratos de largo plazo.

Es muy importante hablar de esto porque pareciera que el problema es nuevo. Y ya se sabía ---y vamos a ver qué fue lo que se hizo--- las diferencias en los índices de eficiencia entre los rentados y los propios, bueno, pues había diferencias debido a que la flota propia, cuya capacidad de respuesta era limitada por la antigüedad, la obsolescencia y un mantenimiento que solo cumplía con requerimientos mínimos.

Las características de la flota indicaban baja velocidad, mantenimientos correctivos frecuentes, bajos ritmos de recepción de carga y descarga, falta de versatilidad en transporte, por la

imposibilidad de realizar segregaciones seguras de productos y altos consumos de combustible.

El mantenimiento preventivo a flote presentaba deficiencias en los diferentes buque-tanques y algunos trabajos ejecutados se reportaban sin que se hubiera realizado completamente.

Los almacenes de las.....

(SIGUE 17ª. PARTE):

... se hubiera realizado completamente.

Los almacenes de las terminales marítimas contaban con gran cantidad de refaccionamiento, recubrimientos y equipos completos, aunque a veces no eran los adecuados. No les quiero espantar, se compraban de más.

Fletamentos.

En el 94 y los años anteriores la mayoría de la flota que se realizaba cubría las operaciones del transporte marítimo. Y bueno, había ventajas entre contratos a largo y corto plazo.

En las auditorias este mismo estudio que costó mucho dinero, en 1995 se hizo un análisis con el cual tuve la oportunidad de participar por una empresa que se llama MERSER, con el propósito de examinar diversas áreas relacionadas con la distribución, la cadena de suministros completa, la creación de centros de utilidades en Pajaritos y Madero, y los programas de mantenimiento y sus reparaciones.

Tengo las gráficas para sustentar lo que digo.

Asimismo se señalaba que el 80 por ciento de la flota se encontraba en condiciones de mediano, alto riesgo, de acuerdo a las inspecciones realizadas y el resto, aunque con bajo nivel de riesgo, presentaba un elevado nivel de deficiencias.

La propuesta resultante de este estudio, de esta compañía MERSEER consideraba la sustitución completa de la flota en un periodo de diez años, de 1997 a 2005, al término del cual se contaría con una flota óptima y de carácter estratégico, lo cual nunca sucedió, pero sí hicimos los estudios, eso sí.

El planteamiento de MERSEER partía de la situación de 1996, y decía que había que cambiar estos buques e incluir algunos de gran tonelaje. Planteaba sustituir alrededor de 23 buques.

La situación actual y ahí van las propuestas, sino para qué estamos aquí, disponibilidad oportuna de productos en terminales de carga. Esto tiene que ver con la refinación.

Aquí se han dicho cosas muy importantes. El ingeniero Ocampo habló de refinerías energéticas y “coquizadoras”, pero el mismo término creo que a la mayoría les pasó de noche. Invítenlo y se las explicará.

Capacidad de almacenamiento suficiente en las terminales receptoras, se ha hablado algo de esto, lo cual permitirá aumentar la autonomía en las súper intendencias locales de ventas, disminuir la frecuencia de viajes, así como evitar los remanentes, los barcos regresan muchas veces por no poder descargar con una parte del producto que llevan. Esto es verdaderamente incosteable.

Un volumen garantizado de productos a transportar que permita el cabal cumplimiento de programas, la transportación marítima. Los programas se hacen con toda puntualidad y se revisan diariamente.

Terminales de carga en condiciones óptimas y parámetros óptimos de operación en los ritmos de carga, descarga y velocidad, obviamente conocemos mucho al respecto en PEMEX.

Puertos con calados adecuados. Hay que adecuarlos, eso es todo.

Maniobras diurnas y nocturnas, en algunos no hay luces, las famosas luces de enfilación, por eso no pueden ver, lo cual permitiría atracar o zarpar de manera inmediata y una operación flexible y segura en cualquier puerto.

La eficiencia de estas condiciones que involucra a las tres áreas operativas, transporte marítimo, flota mayor y menor, mantenimiento naval, incluida el dique con Ciudad Madero Tamaulipas y las actividades portuaria terrestres.

No se han podido alcanzar por la vulnerabilidad de las instalaciones del Sistema Nacional de Refinación, todo va de la mano, y la insuficiente infraestructura de almacenamiento.

Las refacciones son verdaderamente terribles. El proceso normativo desde la generación de la necesidad a la elaboración de la requisición, la verificación de no existencia en los almacenes, el registro con número de almacén, el costeo, llevarse

bien con el que las atiende, prácticamente nos han dejado sin refacciones durante días, meses y, aunque usted no lo crea, años.

Una baja productividad en la terminal marítima de Madero, pero aquí hay un truco al asunto. Esta terminal marítima Ciudad Madero, donde se reparan los buques, el dique seco, hicimos un estudio junto con MERSEER en aquella ocasión, hubo diferencia, ellos ganaban 80 dólares al día, yo ganaba 80 pesos; pero fuera de eso trabajábamos igual.

Y entonces este dique estaba diseñado para operar en condiciones internacionales, pero hubo una condición política, el quinquazo y junto con el quinquazo se suspendió el proyecto, para que vean que sí la política está muy cerca de PEMEX.

Conclusiones.

Miren, de acuerdo a la memoria de labores de PEMEX, habla que en el 2007 se tienen tres embarcaciones propias. Qué lejos estamos de aquellas 30, 14 rentadas con un promedio de

renta diaria de 25 mil dólares diarios. Si hacen la cuenta, son 350 mil dólares diarios en renta, 4 a casco desnudo y aclararon que se renta el buque y PEMEX pone la tripulación.

Una embarcación nueva oscila en el orden de 50 millones de dólares, dependiendo características, pero por ahí anda.

Se deben sustituir los barcos que aún quedan y adquirir nuevas embarcaciones. Eso no hay remedio, bajo un programa que vaya siendo suficiente cuando menos a adquirir lo antes posible, yo hablo de cinco embarcaciones, porque hice mi ejercicio con las normas de PEMEX, con todos los modelos de PEMEX. Los costos de operación diarios son 165 por ciento mayor al estándar internacional.

Modernizar la terminal de Salina Cruz y las 14 terminales marítimas. Yo tengo y Petróleos Mexicanos espero que lo tenga, aquí está el ingeniero Arregui, compañero de planeación, todos esos estudios y los tengo en mi casa porque me corrieron, pero cuando gusten se los regreso.

La falta de capacidad de almacenamiento genera una rotación diez veces mayor que el promedio de terminales internacionales y dignificando mayor número de viajes, con una inversión aproximada, y esto es muy serio, 400 millones de dólares en la inversión física de las terminales se obtendrá alrededor de un 35 por ciento de tasa interna de retorno. Se dice rápido la palabra y el por ciento, pero hay que hacer una serie de estudios para llegar a este porcentaje, lo puedo defender técnicamente, nada más que me den un par de meses para que se los explique.

Y luego con una inversión de 830 millones de dólares entre buques fletados, propios y renta a caso desnudo, tendríamos una tasa interna de 25 por ciento. La flota petrolera es rentable.

El planteamiento anterior está basado en una producción que considera el aumento de la demanda de turbocina, para que no digan de dónde sacó los números, de 66 millones de barriles en el 2008 de turbocina a 79.

En el 2015 de disel, en el mismo periodo de 341 a 416, estoy hablando de millones de barriles, de PEMEX Premium de 133 a 159, son las producciones de crecimiento de PEMEX Magna y de 538 a 679 millones de barriles.

Creo que con esto comprenderán que hay muchos temas que requieren más de 70 días, por favor, para su discusión y análisis serio, con técnicos reconocidos y que defiendan a nivel nacional e internacional y de esto nos sobra personas en México, por el alto grado de complejidad que esto tiene, es que no es sencillo.

Deseo reconocer a todos mis compañeros de la gerencia de Marina de Petróleos Mexicanos que nos están seguramente viendo, así como el personal de las áreas administrativas, capitanes, personal de apoyo, los marineros, amigos nuestros, por su trabajo y esfuerzo.

Y recordarán ellos, al igual que nosotros, los años que compartimos juntos tratando de racionalizar, hacíamos todo lo que podíamos en contra de los que no lo querían hacer, los

recursos a través de nuestras propuestas reflejadas en los proyectos, proyectos completos, integrados y nacionalistas. General, somos tan nacionalistas como ustedes, no se dejen, estamos haciendo nuestra parte y hasta la fecha no se han efectuado. Ellos saben que es la pura verdad.

Desde aquí de esta importante tribuna del Senado de la República espero que esta LX Legislatura sigan el ejemplo de hombres como Belisario Domínguez, que aquí lo tenemos; y no como Victoriano Huerta, por favor, y se comporten a la altura de las circunstancias, desechando las infundadas propuestas del señor Calderón, que ya no quiero analizar, todo mundo las ha analizado, que, entre paréntesis, “pasó de noche en la Secretaría de Energía”. Algo sucedió ahí, creo que lo quitó Fox, pero algo pasó.

Una comparación, que al fin tengo 1 minuto 50. Miren, no hay dinero, hay 45 mil demandas laborales en Petróleos Mexicanos. Cualquiera tiene problemas.

Onceavo Foro Reforma
Energética.

17 junio 2008.

10

17ª parte cjb.

Están en diversas juntas de conciliación y arbitraje dentro
de...

(Sigue 18ª parte)

. . .están en diversas juntas de conciliación y arbitraje, dentro de ellas la mía, llevo más de seis años, ya que el director nos perdona y no quite el tache, si lo dudan, dense una vuelta a las juntas y ahí lo verán, el costo-riesgo que los abogados a los cuales respeto han estimado en 8 mil millones de pesos por todo el proceso y por si las pierde, que les aseguro que la mía ya la perdieron.

Y, ¿a qué se debe? Venganzas políticas, liquidaciones ilegales y jubilaciones anticipadas, que desde el año del 2002 se fueron incrementando, recibieron Petróleos Mexicanos en el año 2001 con más o menos 14 mil demandas, bien o mal resolvieron 6 mil, y las incrementaron a 45 mil. Todos los funcionarios de Petróleos Mexicanos que saben esto, o son culpables y los que han callado cuando menos están asociados en este problema por no denunciarlos. Eso se llama cómplices. Gracias. (Aplausos)

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:

¿Desea hacer uso de la palabra en este momento o en el momento en el cual hablan los señores legisladores?

-EL C. DIPTUADO JUAN JOSE RODRIGUEZ PRATS:
Ahorita.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Tiene usted el uso de la palabra, señor Diputado.

-EL C. DIPUTADO JUAN JOSE RODRIGUEZ PRATS:
Solamente para dejar constancia de tres agradecimientos y una aclaración, el primer agradecimiento por hacerme senador, de nuevo, ya lo fui, pero yo le agradezco mucho sus anhelos; el segundo agradecimiento, efectivamente, yo diría que el Estado no tenía vocación para hacer negocios, ninguna ideología le concede al estado la función de hacer negocio, y después de que me los dio usted, precisamente señaló que no se ha hecho negocios y toda su exposición es que no se han hecho negocios, entonces yo le agradezco que me conceda usted la razón y que me haya usted citado, o sea, esos son mis tres agradecimientos.

Y por último, solamente una aclaración porque estas reuniones no derivan del secuestro de la tribuna y le puede usted consultar al senador Carlos Navarrete que ya se estaban

acordando los distintos foros como se ha hecho en muchas etapas y en muchas iniciativas para realizar estos foros y tratar de esclarecer algunos puntos de vista consultando con los peritos de la materia. Eso sería todo, señor Presidente. Muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Gracias a usted, señor Diputado.

Con la intervención del ingeniero Armando Echeverri, al cual le agradecemos su intervención, termina el primer ciclo de exposiciones de los señores ponentes que hoy nos han hecho el favor de aceptar la invitación para exponer sus puntos de vista.

Ahora se inicia el segundo ciclo en donde los señores ponentes tienen hasta cinco minutos para abundar sobre los juicios que hayan formulado o debatir con los otros ponentes. Se acostumbra que el orden de exposición sea el mismo en el cual fue realizado, le corresponde en consecuencia al doctor Raúl Monteforte Sánchez hacer uso de la palabra.

-EL C. DR. RAUL MONTEFORTE SANCHEZ: Gracias. Expreso mi respeto y mi reconocimiento a todos los señores ponentes, sobre todo porque me parece percibir unanimidad en la necesidad de crecer y fortalecer a la infraestructura básica de la industria petrolera.

Diferimos, como es natural en los medios y los enfoques para hacerlo, pero que no quepa la menor duda de que todos estamos manifestando un compromiso indeclinable con México, quizás no con la incuestionable entrega y heroicidad del Ejército Mexicano, pero sin duda con el mismo nivel de compromiso personal y de esfuerzo.

Existe consenso mayoritario también respecto a que la industria petrolera puede verse ampliamente fortalecida y beneficiada por la participación de terceros como en efecto ha venido ocurriendo y se ha venido demostrando en muchos ámbitos. Esto depende, sobre todo de que se actúe por parte de todos los actores con inteligencia, con pragmatismo y con oportunidad.

En este sentido es mi opinión más considerada que aquí se confunde la sesión y el abandono de esta infraestructura por parte del Estado, con la complementación y la potenciación del esfuerzo del estado por crecer y fortalecer a PEMEX, no es lo que se propone en las reformas ni es axiomático que esa será su consecuencia.

Tal y como nunca en los últimos 12 años, el estado a través de Petróleos Mexicanos ha abandonado o cedido la atención, el control y la inversión en el Sistema Nacional de Gasoductos, aprovechando precisamente el marco regulatorio que abrió a la participación privada esta actividad, esta industria.

Lo que se ha obtenido con esta complementación de esfuerzos es el crecimiento de la infraestructura, redundancia, limitada hasta ahora por otros problemas, complementación de esfuerzos y de recursos de Petróleos Mexicanos y en suma un beneficio para todos.

Quiero referirme también al tema de la integración vertical y horizontal de las industrias petroleras que en efecto es una

tendencia verificable en las áreas fundamentales de la cadena productiva, de la cadena de valor fundamental, medular de esta industria, pero otra cosa muy distinta es que confundamos esta tendencia lógica y eficiente con la realización exclusiva de todas y cada una de las actividades, incluyendo las auxiliares y de soporte logístico, y se habla mucho de PETROGAS, PETROGAS se ha convertido aquí en estos foros, en estos debates en el comodín para apuntalar uno u otro punto de vista, aclaremos, PETROGAS no es una empresa del estado, 60 por ciento de la propiedad de PETROGAS está en manos privadas, en manos del público brasileño y en manos de inversionistas internacionales que poseen los ADR's que cotiza PETROGAS en Nueva York, cualquiera de los aquí presentes mexicanos, podemos ser accionistas de PETROGAS, algo que nosotros los mexicanos nos hemos prohibido y razonablemente con respecto a nuestra propia empresa petrolera.

PETROGAS es pragmático, tiene terminales contratadas con terceros, propiedad de terceros que le prestan el servicio, y tiene terminales y ductos en propiedad mixta con inversionistas nacionales y extranjeros, todos estos beneficios caen, recaen y

se multiplican en el pueblo brasileño que también como el mexicano ha padecido el colonialismo y ha regado de sangre su tierra en la lucha por la independencia. Muchas gracias.
(Aplausos)

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Muchas gracias al señor doctor Raúl Monteforte Sánchez por su intervención.

Le solicitamos a continuación al ingeniero Isidro Rodríguez que haga uso de la palabra.

-EL C. ING. ISIDRO RODRIGUEZ CARBAJAL: Actualmente la Secretaría de Hacienda fija los precios de los destilados, con la iniciativa presentada por el Ejecutivo para dotar de nuevas atribuciones a la Comisión Reguladora de Energía, comprende establecer la metodología para la determinación de precios de las gasolinas . . .

(Sigue 19ª parte)

...para la determinación de precios de las gasolinas y de los petroquímicos básicos, las cuales serán similares a lo que hacen actualmente con el gas. Consideran el precio de referencia, no el costo de producción, sino el precio de referencia del sur de Texas, que es de los precios más altos del mundo, adicionan la tarifa del transporte más el costo del servicio, más el costo de la distribución, y el resultado es el precio que tiene el consumidor, que no ha recibido ningún beneficio.

El precio del gas se incrementa cada mes. ¿No sucederá lo mismo con las gasolinas que aumentarán su precio de manera desproporcionada afectando la economía de todos?

Cuando se permitió la inversión privada en los ductos de gas, la comisión reguladora de energía llevó a cabo licitaciones públicas internacionales de 15 zonas geográficas para la distribución del gas, y los resultados fueron que los que ganaron fueron puras empresas extranjeras.

Para empresas de España cinco zonas; para empresas de Estados Unidos cinco zonas; de Francia dos zonas; de Bélgica dos zonas, y por lo que respecta a la zona de Veracruz, en virtud

de no ser atractiva en el volumen del negocio se declaró desierta, y el servicio lo continúa proporcionando Pemex Gas.

Las redes primarias de gas natural crecieron en 31 mil 309 kilómetros en el período 1995-2007, con una inversión privada de cerca de 2 mil millones de dólares, un promedio de 170 millones de dólares por año, que para las inversiones que se utilizan en la industria petrolera no son significativas.

El número de usuarios también se incremento. En el mismo período, en un millón 300 mil usuarios nuevos, 110 mil usuarios en promedio. Las compañías extranjeras obtuvieron un mercado en expansión con altas tasas de rentabilidad. La nación cedió a las compañías extranjeras el mercado del gas natural, se desincorporaron 800 kilómetros de ducto de Pemex Gas, que pasaron a formar parte de los activos de las empresas permisionarias, liquidando y jubilando al personal que operaba y mantenía las redes de gas de Pemex, y a partir de 1996 se estancó el crecimiento de nuevos ductos para Pemex, y por lo siguiente ya no se generaron nuevas fuentes de empleo para los trabajadores petroleros.

Como se puede observar, el beneficio del negocio del gas natural fue entregado a las compañías extranjeras, y las

utilidades que debieron ser para nuestro país, para mejorar la salud, la educación, la seguridad, las perdimos, las regalamos. Por eso les digo, señores legisladores, hoy la patria les exige que cuiden el patrimonio de la Nación porque al entregar Pemex a manos extranjeras les entregan, señores legisladores, el futuro de nuestros hijos.

Muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias al señor ingeniero Isidro Rodríguez Carbajal por su intervención. Le solicito a continuación al contador público, Juan Pablo González Córdova, que haga uso de la palabra.

-EL C. JUAN PABLO GONZALEZ CORDOVA: Muchas gracias, senador Francisco Labastida.

Este fenómeno del transporte, almacenamiento y distribución tiene una causal llamada rentabilidad. La exposición de motivos de Felipe Calderón no habla de proyecciones financieras si es factible o no es factible. La cadena, entre el transporte, la distribuidora y el público, tiene un tope que se llama precio al público, 7.17 centavos, ¿Cómo se fija en México costo de producción o costo de importación, que incluye los derechos de

hidrocarburo de más del 70 por ciento a la tasa, que incluye el impuesto especial de producciones y servicios de Pemex, y que incluye los costos de transporte a la distribuidora, a la terminal finalmente para que llegue a la estación de servicio?

Agregamos el margen comercial de las estaciones, que ya dijimos que es... A todo eso le agregamos en el cóctel el 15 por ciento del IVA, y le ponemos una fresa que se llama "Impuesto especial de producciones y servicios" que paga el público a partir de este año; 2 centavos, 2 en este momento y 36 en junio de 2009.

Estamos hablando de un cóctel de impuestos que incluye este precio de 7.17, ¿Cómo va a ser rentable o competitiva esta cadena? Si se le entrega el producto al transportista para que vaya el distribuidor privado ¿con qué precio compra y vende si ese producto se entrega, en lugar de 100 kilómetros, a 1000 por la logística que está ocurriendo en el país?

Y si esto fuera factible en 7.17, pongo el ejemplo de la principal petrolera del mundo, que se llama ExxonMobil. Acaba de poner en la semana pasada en venta 2 mil 900 estaciones de Estados Unidos por incosteables, con el precio que es de 14

pesos el litro de gasolina en Estados Unidos, y las pone en venta porque no es rentable.

Esta cadena de transporte, almacenamiento y distribución en México es subsidiada por México. El 7.17 es un precio social, ¿Qué puede ocasionar? Liberación de los precios en la gasolina, porque no es lo mismo que se transporte a 10 kilómetros de la refinería o a 1000 kilómetros en la sierra. El costo del transporte marca la diferencia.

Pero si está sujeto un precio oficial es imposible que estos márgenes se manejen. Este famoso IEPS Pemex lo maneja en ocasiones con la tasa negativa. El precio de la gasolina de importación de 10 ó 12 pesos se vende a 7, porque se subsidia la gasolina. Los factores económicos que intervengan en transporte, almacenamiento y distribución ¿de dónde van a tener esa competitividad, rentabilidad? O elevar los niveles del servicio si no hay recurso de precio.

Esta iniciativa no tiene corridas financieras que hagan factible o sustentable la rentabilidad de este proceso. Y si en Estados Unidos se están vendiendo esas gasolineras, ¿qué pasaría con los 7.17? Hoy en California el precio de la gasolina

Magna equiparable está en 13.71 por 7.17 pesos el litro en México, 6 pesos con 57 centavos, 90 por ciento más cara.

La Premium cuesta en California 14 pesos, aquí 8.99, 5 pesos más cara, 56% más cara. El diesel está desorbitado, el diesel lo vendemos en México a 6.10, hoy en California, en Internet chequé hace rato, cuesta 14.26, cuesta 8.16 más caro el litro de diesel, 134 por ciento de aumento más caro.

Hoy en Madrid el precio de la gasolina referenciada a la Magna es de 1.40 euros, es de 22.50 el litro por 7.17 que se vende en México. Es un 214 por ciento. Este proceso de transporte, almacenamiento y distribución contempla la liberación de los precios, lo que hace imposible, porque la iniciativa privada no tiene tasa IEPS negativa, porque no la va a subsidiar.

Pemex está haciendo una función social en poner ese precio de 7.17, ¿Pero México está preparado para liberar esos precios? Los precios rondan en los 13 ó 14, en España se vende a 24, porque allá les suben el cien por ciento al precio ecológico para desincentivar el uso de la gasolina.

Si aquí se liberan los precios ¿cuánto nos van a costar los productos que tengan que venir de la costa, del centro del país y

hacer el movimiento logístico que tiene que hacer el país?
Aguantamos un aumento de 134 por ciento a los combustibles,
señores ¿A dónde se va la inflación y la calidad de vida de los
mexicanos?

Muchas gracias. Para mí no se puede.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Gracias, señor Contador Público, Juan Pablo González Córdova.
Le solicitamos a continuación al licenciado Miguel Marón Manzur,
que haga uso de la palabra.

-EL C. LICENCIADO MIGUEL MARON MANZUR: Muchas
gracias, senador.

Se debe definir...

(SIGUE 20ª PARTE.)

. . . muchas gracias, Senador, se debe definir una estrategia industrial de largo plazo que incluya el abasto, disponibilidad y precios competitivos de los energéticos. Que permita disminuir las importaciones en este ramo, a través de satisfacer la demanda de todos los productos energéticos en condiciones competitivas.

Se deben de utilizar los energéticos para hacer crecer más nuestra economía, y que los ingresos derivados de ellos, sean la plataforma y palanca para el desarrollo del país.

Que la estrategia tenga la coherencia, recursos y claridad necesarios para que sea aceptada y opere a favor de nuestro país.

Que sea capaz de comprender la situación internacional del sector y de la economía mundial.

Es necesario que el país cuente con una estrategia de desarrollo basada en el mejoramiento de la competitividad, que los precios de los bienes y servicios del Sector Público deben apoyar la creación de un entorno competitivo.

Instrumentar un esquema que comprometa mediante incentivos a las grandes empresas a apoyar a sus proveedores nacionales a través de alianzas y relaciones de proveeduría entre las pequeñas y medianas empresas con empresas industriales y comerciales de mayor tamaño.

Consolidar el desarrollo regional y sectorial con una estrategia que articule las cadenas productivas, que aproveche las vocaciones productivas de las regiones, y fomente la utilización y el desarrollo de la industria petroquímica.

Contar con la infraestructura suficiente y competitiva a nivel internacional para detonar el desarrollo industrial y equilibrar la competitividad de las regiones del país.

Se requiere de una política energética integral, competitiva, que incorpore una visión de la energía en el largo plazo, y que fomente el mejor aprovechamiento de nuestros recursos energéticos renovables y no renovables.

La participación complementaria en la construcción de infraestructura, fortalece a PEMEX. La empresa se beneficia porque se le da la flexibilidad para que pueda enfocar sus recursos en aquellas inversiones que le son estratégicas y donde se tiene un retorno económico y social mayor, y los usuarios se benefician porque se genera un ambiente de mayor competitividad, eficiencia, y lo más importante, seguridad y suministro.

Asimismo, México debe tener seguridad y suministro de insumos petrolíferos con equidad regional. No podemos aspirar a un México más justo si mantenemos a regiones de nuestra nación en desventaja por no contar con la infraestructura energética básica, requerida para un desarrollo económico competitivo.

Como país que quiere ocupar el lugar que le corresponde por el tamaño de su economía, y el volumen de sus exportaciones, tenemos que tener claro que la infraestructura en energía es piedra angular del desarrollo económico de sus regiones.

Por mi parte, es todo. Muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Muchas gracias a usted, señor licenciado Miguel Marón Manssur.

Le solicito, a continuación, al ingeniero Mario Nieto Garza,
que haga uso de la palabra.

-EL C. ING. MARIO NIETO GARZA: Muchas gracias, señor Senador. Bueno, señores, creo que todos los que estamos aquí, tenemos en común proteger la Soberanía el Estado Mexicano, tiene nuestros recursos naturales, en especial el petróleo, y por consecuencia, proteger a nuestra gran empresa como lo es PEMEX.

Por lo tanto, debemos reconocer que las Reformas a la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional, en el tema de Transporte, Almacenamiento y Distribución, estar orientadas a flexibilizar la operación y dar esquemas para la obtención de recursos adicionales, sin trastocar la soberanía de nuestro país.

En el campo del tema del día de hoy, Transporte, Almacenamiento y Distribución, el impacto de las decisiones afectará el Sector Energético, no sólo al de Petróleos Mexicanos. Lo reitero, la participación en el Transporte, Almacenamiento y Distribución ha sido históricamente una práctica de apoyo de terceros, y particulares a Petróleos Mexicanos, y en el caso de PEMEX-Gas, ha sido un caso de éxito. Y para ello, el ejemplo sería los 14 buques que hoy en día nos prestan servicio de transporte, mueven 45 mil toneladas de peso muerto, cada uno de ellos, y los 2,700 equipos de transporte por ruedas que prestan el servicio. Y esto no nos ha restado el control sobre los productos que la empresa maneja y produce.

Tengo en PEMEX más de treinta años, y veo en los temas de la Reforma Energética una puerta de oportunidad para sobreabreviarnos conforme a las políticas del sector energético mundial.

El rezago es importante y cada día es mayor, la realidad es que todos los que aquí hemos expuesto, defendemos en base a nuestro punto de vista, personal o institucional.

Nos divide la manera en que percibimos la reforma, y creo que debemos de levantar un consenso para decidir sobre el futuro del transporte, el mantenimiento y la distribución. Gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Gracias a usted, señor ingeniero Mario Nieto, por sus palabras. A continuación, le solicitamos al señor general Jorge García Henaine, que haga uso de la palabra.

-EL C. GENERAL JORGE GARCIA HENAINE: Por qué insistir en agravar la situación de una empresa altamente productiva. Que si se encuentra en decadencia, es debido a que se le ha abandonado.

Hemos privatizado muchas áreas, y no hemos tenido resultados, PEMEX debe ser un negocio para la nación, para beneficio de los mexicanos.

El Constituyente de 1917, cuando estableció el Artículo 27, tuvo razón, no hemos cumplido con ese espíritu, para qué alterarlo; primero optimicemos a PEMEX, acabemos con esa desorganización, y evitemos que la corrupción que lo corroe.

Quienes se apoderen de su producción, se van a apoderar de México. Hay que pensarlo. Gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Gracias a usted, señor general, por sus comentarios. Le solicitamos a continuación al licenciado Jorge Padilla que haga uso de la palabra.

-EL C. LIC. JORGE PADILLA ACEVEDO: Gracias, señor Presidente.

A mi me gustaría empezar este espacio de tiempo que se nos ha brindado, más para que seguir insistiendo en el tema de Almacenamiento, Distribución y Transporte que creo que está plenamente debatido, para hacer algunas consideraciones

respecto a coincidencias o diferencias que hemos tenido los panelistas, y terminar con alguna solicitud a los señores legisladores.

Coincido con muchos de los panelistas, y creo que con el doctor Monteforte en el sentido de que todos estamos preocupados por la situación por la que atraviesa PEMEX. Y creo que todos hemos dado algunas soluciones que difieren en cómo resolver el problema, pero todos sabemos que existe un problema.

Con el contador González, por ejemplo -al que tengo además el gusto de conocer- creo que sería difícil -primero, nada más una corrección- el IEPS desapareció para que lo pagara el público, desde el 2005, en gasolina y diesel, pero me parece importante decir que si importar si libera el precio o no del combustible, lo que es importante es que nos podemos quedar sin combustible en las gasolineras, y para eso, tenemos que reforzar el sistema de Almacenamiento, Transporte y Distribución de alguna forma, de la que ustedes crean que se la mejor.

Difiero con el ingeniero Rodríguez, en el sentido de que cualquier privatización o cualquier participación de particulares forzosamente tiene que caer en manos extranjeras.

Habemos muchos empresarios mexicanos, no sólo en el sector gasolinero, en el sector del transporte, en el sector de distribución que estamos trabajando con ustedes, y nada más pongo los ejemplos de los desastres naturales de Cancún, en donde en coincidencia con las palabras del general, no sólo fue de gran ayuda el ejército para restablecer el servicio, sino se trabajó de la mano, y lo pueden verificar, todos los gasolineros de la zona, todos los distribuidores de la zona, todos los transportistas de la zona, todo el ejército, que fue de gran ayuda para todos nosotros, y todo el personal de PEMEX que se instaló en la zona para reinstalar el servicio. Ahí hay una muestra de que sí se pueden hacer las cosas.

Me preocupa que cada vez que hablan del sector particular, estamos hablando de extranjeros; precisamente, a lo mejor una sugerencia para cuidar la reforma, es que no he

visto, dentro de los instrumentos jurídicos el que se toque el tema del Tratado de Libre Comercio donde en su Anexo Tres, Apartados A y B, establece: que lo que nosotros decidamos hacer para que participen los particulares dentro del sector reservado a la Nación, lo podrán hacer también los extranjeros, si queremos poner candados, se pueden poner desde el momento en el que se emitan las disposiciones de las leyes. Eso sería una sugerencia para mejorar la reforma.

Y, finalmente, porque se me acaba el tiempo, y retomando una frase que dijo el doctor Monteforte, que me gustó mucho cuando inició: venimos con toda la libertad de expresar lo que pensemos, y lo que pienso, lo voy a decir. . .

(Pasa a 21ª. Parte.)

...toda la libertad de expresar lo que pensemos y lo que pienso lo voy a decir como mexicano.

Me gustaría que hoy todos ustedes, señores legisladores, se quitaran la camisa muy noble y muy digna de cada uno de sus partidos; que nosotros los que estamos aquí nos quitáramos la camisa que tenemos de nuestras diferentes actividades económicas y hoy nos pusiéramos la camisa más noble de México.

Se tocaba el tema de PETROBRAS, independientemente de quién sea o por qué sea, PETROBRAS hace 25 años y hoy hay muchos funcionarios de PEMEX que no me van a poder desmentir, venía a México a pedir apoyo tecnológico.

Hace 25 años era un importador neto de crudo y no producía gasolinas.

Hoy, desgraciadamente, independientemente de cuál sea su esquema, es una empresa que nos lleva mucha ventaja. Y como esa podemos platicar de todas las que ya la Comisión de

Energía estuvo visitando en otros países. Se trata de aprovechar lo mejor de todo el mundo. Tenemos que dejar de pelearnos en qué vamos a hacer y cómo lo vamos a hacer y tratar de llegar al acuerdo de cómo vamos a resolver un problema que existe sin dejar de ver que para que la renta petrolera, de acuerdo al mandato constitucional, le sirva a la nación, lo que se tiene que ver es en beneficio de todos los mexicanos, no de quién es la propiedad o de cómo llegamos a dar este beneficio.

Por su atención, muchas gracias. (Aplausos).

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Gracias al licenciado Jorge Padilla por su intervención.

Le solicito a continuación al señor ingeniero Armando Echeverri que haga uso de la palabra.

- EL ING. ARMANDO ECHEVERRI: Muy amable, gracias.

Bueno, como aclaración, no siendo diputado o senador, como piensa igual es lo mismo, ¿no?

Bien, ¿dónde está el negocio? Pareciera que no hay negocio. Ya se ha dicho que no hay rentabilidad. Un poco de historia y vamos a las propuestas.

Durante 1999, véanlo en Internet, los buquetanques gaseros Monterrey, Reynosa, Cantarell y “Abgadtum”, con un peso muerto total de 174 mil 172 toneladas de peso muerto, es muy importante sobre todo para los marinos. Fueron vendidos por obsoletos.

Y extrañamente en manos privadas siguieron teniendo el servicio.

Para que no se estresen y hay les va. Las posibilidades de desarrollar la Marina Mercante Mexicana, toda, que está quebrada, desde México se puede mandar estos buques a toda América, recuerden que tenemos dos litorales, somos privilegiados.

El negocio naviero siempre ha sido de carácter internacional, por su naturaleza por lo que deben guardarse condiciones de igualdad y reciprocidad, manteniendo interés de la nación por encima de los acuerdos bilaterales.

En el negocio naviero cualquier empresa es capaz de procurar refacciones para sus buques en cuestión de horas. Hay aviones, pero en nuestro caso tardan meses y hasta años aunque usted no lo crea.

Todas las exportaciones de petróleo crudo se hacen con buques del comprador, caso México. Y es difícil que los compradores acepten compartir el flete con el exportador por razones estratégicas de su conveniencia y a pesar de que la ley mexicana vigente habla que el 50% de las exportaciones formadas, deben de ser efectuadas con buques de bandera mexicana.

¿Será negocio? ¿Dónde está el dinero?

Hice un ejercicio no muy grande para que lo comprendieran todos de 33 buques y ahorita les digo por qué lo hice con 33. Multiplicados estos buques que vienen a Pajaritos, rentan alrededor de 34 mil 250 mil dólares cada día. Si hacen las cuentas, por ahí lo suman, es más de un millón de dólares diariamente por 33 buques. ¿Será negocio?

En el año 2000 y los datos los tengo, discúlpennme pero soy especialista, de productos importados llegaron al puerto de Pajaritos, Veracruz, 574 buques y se efectuaron exportaciones principalmente de crudo con 563 embarcaciones, haciendo un total de 1156 embarcaciones. Sí llegan a México, ¿verdad?

En el año siguiente, llegaron 1993 embarcaciones entre importaciones, exportaciones.

En el 2003, 886; en el 2004, 825; y en el 2007, un promedio de 800 embarcaciones.

Sigo preguntando: ¿Será negocio?

Podrían los mexicanos participar del flete del crudo de exportación. Porque aquí los ejemplos internacionales son maravillosos. Pero yo les aseguro que a fondo muchas de las empresas que mencionan no las conocen, hablando de números y de proyectos.

Una forma viable para que México participe de ese flete, sería mediante la negociación diligente ante el comprador de crudo. Se pueden hacer estos negocios en los buques que van a los Estados Unidos de Norteamérica, Europa y Asia.

El pueblo mexicano continúa viviendo de espaldas al mar, porque no se le ha orientado adecuadamente acerca de las riquezas del mar en nuestros vastos litorales, así como los viajes y los negocios internacionales de las flotas en el mundo.

Esto está en la Ley de Navegación que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, viernes 26 de mayo del 2000, donde habla de la marina mercante. Y miren, un ejemplo: Un armador mexicano dueño con buque de bandera mexicana paga

anualmente cerca de 400 mil dólares de impuestos y aportaciones o los números los confrontamos.

Un armador mexicano que actúa más bien como coyote, no sé si sepan que hay coyotes marinos, bueno, saben nadar, ¿no?, de una embarcación de bandera ajena paga solamente el 20% de impuestos. Y sorpresa: Un armador extranjero paga cero por ciento de impuestos.

Muchas gracias. (Aplausos).

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Le agradecemos al ingeniero Armando Echeverri su intervención. Y con ella cerramos este ciclo de exposición y debate entre los ponentes.

A continuación pasamos a un ciclo de preguntas y posicionamiento de legisladores, los cuales tienen derecho a hacer uso de la palabra hasta por 5 minutos.

Conforme al orden inscrito, en primer lugar, hará uso de la palabra el señor senador Sebastián Calderón Centeno, hasta por 5 minutos. Le agradecemos su intervención.

- EL C. SENADOR SEBASTIAN CALDERON CENTENO:
Muchas gracias.

El transporte marítimo es parte incluyente de este foro; y sobre el tema, es primordial.

La Organización de las Naciones Unidas en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar del 7 de octubre d 1982, suscribió un documento con el fin de reglamentar equitativamente un orden económico internacional que beneficia a los países en vías de desarrollo y a los económicamente desarrollados, adyacentes o no al mar.

Este documento conocido como el “Derecho Internacional como Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONDEMAR)”, fue elaborado con el fin de asegurar que los recursos naturales marinos sean aprovechados como patrimonio

de la Humanidad y no solo por los países que cuenta con una alta tecnología y con recursos para explotarlos de acuerdo a sus intereses particulares.

La CONDEMAR contiene una serie de disposiciones que contemplan un conjunto de ordenamientos, tales como navegación en aguas territoriales e internacionales; límites jurisdiccionales del mar; conservación y manejo de los recursos vivos; control y manejo de las islas; protección y preservación del ambiente marino; investigación científica; disputas territoriales; explotación de los recursos minerales en aguas internacionales; así como los derechos de soberanía que ejerce un país en su zona económica exclusiva.

Lo anterior, armoniza con lo dispuesto en las reformas a la Ley Reglamentaria del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que, entre otras cosas, establece que corresponde a la nación el dominio directo de todos los

Onceavo Foro Reforma
Energética.

17 junio 2008.

10

21ª parte jgm.

recursos naturales de la plataforma continental, entre ellos el
petróleo en la extensión y términos que...

(Sigue 22ª parte)

...y términos que fije el derecho marítimo internacional.

En razón de lo anterior, resulta evidente que para que nuestro país pueda explorar, explotar, conservar y administrar los recursos de fondos marinos, incluidos los contenidos, tanto en tirantes de agua, como el...oceánico y el suelo marino, independientemente de la necesidad de contar con un marco legal propicio, inversiones más avanzadas, entre otras, se requiere de la Marina Mercante.

La importancia estratégica del transporte marítimo se ve reflejada fundamentalmente en la zona de Campeche, principal región productora de hidrocarburos, en la que se han ejecutado importantes obras de infraestructura para la explotación petrolera.

No podríamos hacer absolutamente nada en la zona de Campeche sin barcos, y más en aguas profundas del Golfo de México, y sin la participación de los trabajadores del mar.

De igual forma, nada se podría realizar sin la participación del sector marítimo para la exploración en aguas profundas del

Golfo de México, por lo que buena parte de la reforma debe ir de la mano con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Consideramos conveniente que se armonicen las iniciativas de reforma que hoy se analizan y discuten con el contenido de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo que dispone de dar preferencia a los propietarios o navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, procurando dar prioridad a las empresas del sector marítimo nacional a fin de que se les permita a los navieros mexicanos participar en los procedimientos de licitación para obtener los contratos para el traslado hacia las aguas profundas.

Para citar un ejemplo, en Calloarca, PEMEX ha exportado hasta 2 millones de barriles diarios. Sin embargo, ni un barril de petróleo se ha exportado en barcos de propiedad mexicana, todo son transportados en barcos de propiedad extranjera.

Es de observarse que la flota petrolera de PEMEX-Refinación solamente consta de 6 buques, cuyo promedio de

edad es de 22 años, y que para el sector marítimo no cumplen con los estándares internacionales.

PEMEX-Refinación ha tenido que fletar por tiempos tres embarcaciones y llevar a cabo contratos de arrendamiento a casco desnudo.

La paraestatal PEMEX-Exploración y Producción, y PEMEX-Refinación deben permitir la plena integración del transporte marítimo mexicano al rubro energético con la eficacia y rendimiento que sector demanda; llevar a cabo la construcción y contratación de embarcaciones del sector marítimo en nuestro país en astilleros mexicanos, con trabajadores mexicanos, con el objeto de que PEMEX mantenga la capacidad de transporte que se requiere, y no seguir dependiendo del sector marítimo internacional en franco detrimento de la Marina Mercante Mexicana, máxime si con la reforma energética se va a incondicional en la explotación de yacimientos en las aguas profundas del Golfo de México.

Muchas gracias. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Gracias a usted, señor Senador Sebastián Calderón Centeno.

-Le solicitamos a continuación al señor Senador Raúl Mejía González que haga uso de la palabra.

**-EL C. SENADOR RAUL JOSE MEJIA GONZALEZ, de la
Comisión de Energía del Senado de la República:** Muchísimas
gracias, Senador Labastida.

Señoras y Señores:

A la mitad del camino que nos hemos trazado en la realización de estos foros, debate, producto de un acuerdo de la Junta de Coordinación Política del Senado, precisamente antes de que fueran tomadas las tribunas de ambas Cámaras del Congreso, agradecemos la disposición de los señores ponentes que hoy nos acompañan, y que los convoca el tema del “Transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos y derivados”.

El transporte es considerado uno de los principales motores para elevar la productividad y la competitividad de la economía en su conjunto; es clave para el desarrollo de un país y para impulsar precisamente el desarrollo.

Y a pesar de esta enorme contribución, México presenta importantes rezagos en materia de transporte, que se explican por la insuficiencia e infraestructura que poseemos, así como por deficiencias presentes en la regulación del sector.

El problema observado en el transporte en su totalidad se hace extensivo a los sistemas de distribución, transporte, almacenamiento de hidrocarburos y sus derivados. Esta situación le ha restado flexibilidad operativa y ha limitado su capacidad para responder a las necesidades del mercado de manera eficiente, lo que ha incrementado la vulnerabilidad de sus operaciones.

Hoy nos enfrentamos con la saturación de los sistemas de transporte por ducto y marítimo, así como de la capacidad de almacenamiento y distribución en las zonas de mayor demanda.

Para cumplir con el suministro de productos, ha sido necesario utilizar medios de transporte de mayor costo, con el consecuente deterioro de los resultados financieros.

Con respecto a los sistemas de ductos, la infraestructura de oleoductos y poliductos presentan rezagos tecnológicos de una edad promedio de 24 y 28 años, respectivamente. Ambos sistemas presentan baja confiabilidad operativa de integridad mecánica, así como fuga y persistencia de tomas clandestinas.

El transporte marítimo requiere fortalecerse por la mayoría de los buques tanques, como aquí se ha mencionado, operados por PEMEX, se encuentran fuera de las normas internacionales, y su desempeño se encuentra por debajo de estándares de referencia internacionales.

Con respecto a las terminales marítimas, conviene señalar que las instalaciones presentan deterioro, mantenimiento insuficiente y requieren de una mayor capacidad de carga y descarga.

Por su parte, en el transporte terrestre se presenta una baja eficiencia en los procesos de carga y descarga en terminales y refinerías por falta de infraestructura y capacidad multifuncional.

Es notoria la falta de rutas de carros tanque, lo que impide el uso de alternativas más económicas.

A su vez, las terminales terrestres muestran instalaciones y sistemas de medición con rezagos tecnológicos. Todo ello constata la incipiente inversión llevada a cabo en áreas estratégicas de Petróleos Mexicanos.

Las equivocadas decisiones de inversión que en los últimos años han llevado a que el 90 por ciento de la inversión se canalice hacia el área de exploración y producción, y que de ese 90 por ciento, el 90 por ciento de esa inversión se canalice solamente a producción, nos habla del abandono que ha tenido Petróleos Mexicanos justamente en áreas estratégicas.

Según las autoridades, con la Iniciativa de Reforma enviada por el Ejecutivo, se podrá renovar y expandir a una mayor

velocidad la red de ductos, y en general, el sistema de transporte, almacenamiento y distribución de petrolíferos y petroquímica básica.

Quisiera comentar: que no nos dicen el cómo.

Señor ingeniero Mario Nieto, usted como representante de la empresa Petróleos Mexicanos, y dada la exposición que nos ha brindado sobre el tema, quisiera preguntarle. ¿Si existe algún programa o plan de mediano y largo plazo en materia de transporte y almacenamiento de hidrocarburos y derivados que empate, precisamente, con la Iniciativa del Presidente? ¿O simplemente es el qué hacer, pero no la estrategia del cómo?

De las iniciativas enviadas por el Ejecutivo al Congreso en materia petrolera, la propuesta que más ha preocupado es la referente a la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional, ya que en ella se plantea la participación privada en ductos de transporte y distribución de petróleo y gas y sus derivados, así como en instalaciones de almacenamiento.

El artículo 3º de la Ley Reglamentaria explica cómo se encuentra conformada la industria petrolera nacional, producción de petróleo y gas; sus productos refinados o derivados, así como su transporte, distribución y almacenamiento, entendiendo que esta industria es manejada por el Estado a través de Petróleos Mexicanos.

La propuesta del Poder Ejecutivo elimina de las fracciones II y III de dicho artículo las partes referentes justamente a transporte, distribución y almacenamiento del gas y los derivados del petróleo, petroquímica incluida, reservando a PEMEX en ambos casos la exploración, la explotación y producción y ventas de primera mano.

Más adelante la Iniciativa especifica, que los participantes podrán construir, operar y ser propietarios de los ductos, pero ninguna parte se le compra o adquirir de PEMEX o algo parecido.

Entonces. ¿Bajo qué premisa, ingeniero, se daría esta participación? No queda muy claro en toda esta Iniciativa.

En la Fracción Parlamentaria del PRI, consideramos urgente darle solución a la problemática que enfrentamos en transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos y derivados.

Y las soluciones, creemos, están en el ámbito financiero, operativo y del proceso de inversión, y deben ubicarse como tales, sin salidas privatizadoras fuera de lugar.

PEMEX debe mantener el control sobre el transporte y el almacenamiento...

(Sigue 23ª parte)

... mantener el control sobre el transporte y el almacenamiento, porque sabemos que poner en riesgo el abasto de petrolíferos, es poner en riesgo al país y a su economía.

Muchas gracias. (Aplausos)

-EL C. PRESIDENTE LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias, señor senador Raúl Mejía, por su intervención.

Le solicitamos, a continuación, al señor senador Graco Ramírez Garrido Abreu, que haga uso de la palabra.

-EL C. SENADOR GRACO RAMIREZ GARRIDO ABREU: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, un reconocimiento a todos y cada uno de los ponentes, por haber aceptado nuestra invitación y creo que aquí se expresa la pluralidad, de lo que es nuestro país, y el debate adquiere relevancia, en la medida que podamos escucharnos todos y tengo la confianza y la convicción de que esta batalla la vamos a ganar, quienes tenemos el interés de

defender el patrimonio nacional, que pecamos no pragmáticos, como se dice ahora, la vocación privatizadora; hay que ser pragmáticos, y yo creo que más bien, no hay que ser amnésicos, no hay que perder la memoria.

Y no olvidarnos que somos geopolíticamente, a diferencia de Brasil, la primera frontera de América del Sur, con el principal consumidor de petróleo, que es: los Estados Unidos de Norteamérica.

Y ésta es una ventaja, y olvidarnos de esto, se convierte en desventaja; mantengamos la ventaja, frente a nuestros socios, y tengamos entonces en nuestras manos el recurso y no por pragmáticos, les entreguemos el manejo y operación de nuestros recursos estratégicos, como es el petróleo.

En segundo lugar, yo escuchando al senador Mejía, mi compañero y a muchos senadores del PRI, me da mucho gusto escucharlos, porque sé que no son de los once que anda buscando el PAN, para aprobar la iniciativa de Felipe Calderón. Porque ya conocimos la declaración... (Aplausos) de que

solamente bastan once votos, al más puro estilo de los parlamentos gangsteriles, que andan en la compra de votos, para poder sumar mayorías, que justifiquen el relanzamiento de la propuesta de Calderón.

Yo tengo la confianza, en la unidad de los priístas, y la lección que podamos tener próximamente por parte de la Corte, con respecto a la reforma, que se hizo a la Ley del ISSSTE, sirva también para que desanden el camino de las malas compañías y caminen con los perredistas, en esta ocasión, que bien nos va a ir por México, y por todos nosotros.

Yo quiero decirles, que cuando se habla de energía, y se habla de la responsabilidad del Estado, no se habla de un problema de carácter ideológico; cualquier Estado que se precie de serlo, y el propio Estado capitalista, por excelencia, norteamericano, tiene políticas que garantizan la seguridad energética, y tienen definiciones muy claras, en este caso de nosotros, constitucionalmente, para plantearnos de que si queremos tener seguridad energética, tenemos que plantearnos el principio de que la lógica de la seguridad energética, es la

lógica nacional. Porque es legítima la otra lógica, la de los privados, que tienen la lógica de las utilidades, pues para eso están, para eso actúan en la economía. Absurdo sería pedirles, que no hicieran negocios y que no se preocuparan por sus utilidades.

Y por eso me llama mucho la atención, el argumento que ha hecho aquí el señor contador Juan Pablo González Córdova... (Fallas del sonido)... Es un complot...

Ahora me da más tiempo...

Ya no voy a decir su nombre, contador, para que no suene esto. Cada vez que lo evoco su nombre, suena. Algo pasa.

Y me llama la atención esta lógica, de que si efectivamente vamos a la iniciativa, que propone el Gobierno, estaríamos entonces definiendo, cuál va ser el margen de utilidad, para quien va a tener la operación y la distribución y la venta final; y la iniciativa tiene de contrabando, en el párrafo que se refiere a la comisión de Energía, donde un refinador, que refine en maquila,

pero que importe como tal, puede también llegar a la venta final. Ahí está, inclusive, de contrabando una intención, o de mala fe, o se les pasó la mano, de mala fe.

Entonces, pues, creo que tenemos que conservar, necesariamente lo que hemos perdido, porque lo hemos perdido, y aquí hay un argumento también muy pragmático, que dice: “si ya está haciéndose, pues nada más demos el pasito legal, para seguir haciéndolo”.

Hacerlo bien, dice aquí mi compañero senador. Bueno, la seguridad jurídica que tanto exige la iniciativa privada, dice el senador Bueno. Que tan bueno fue, que fue subdirector de Pemex, también director de Pemex.

Entonces, miren. Yo les diría, que en este debate, y por eso no es una casualidad y me parece muy importante y relevante, la voz aquí de un General, que reseñó, bajo la experiencia de su vida como tal y la experiencia de quienes han construido este país también, con la responsabilidad de estar en las fuerzas armadas, la preocupación fundamental de que esto no vaya a

darse, porque perderíamos, efectivamente, estaríamos bajo la lógica del interés privado, en la construcción, operación y ductos... ésta es nueva... y ductos de la empresa petrolera fundamental.

Yo creo que, tenemos que revertir, por oneroso y por oligopólico, el transporte terrestre, licenciado, usted es amigo de ellos.

Hay que... ahí está el ejemplo. Se ha hecho un pobre político, un político pobre es un pobre político, el icono de construcción de los beneficios del transporte petrolero.

Y hay algunos jóvenes del PAN que siguen el ejemplo, con eficacia.

Entonces, yo quiero decir, y termino con esto, que efectivamente, el argumento que se tiene hoy de la transportación, que es muy cara, privada, debemos atenderla también en función del interés de la empresa.

Pemex tiene capacidad, tiene ingenieros, tiene muchos de los recursos que han sido desplazados. Y por eso, he solicitado, termino, señor senador, que en la decisión que tomó Pemex, recientemente, con la región II, de Ductos, del sureste, la más importante del país, de entregarla a una empresa extranjera, texana, por cierto, en la experiencia histórica en hacer tornillos, y ahora va a operar tácitamente el mantenimiento de sus ductos.

Y son pasos dados. Y yo he señalado que son ilegales. Que hoy quieren hacerlos legales en esta iniciativa.

Y no, espero, que tal pragmatismo reine aquí en el Senado.

Es cuanto, señor presidente. (Aplausos)

-EL C. PRESIDENTE LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias, señor senador Graco Ramírez, por su intervención.

Le solicito, a continuación...

(SIGUE 24ª. PARTE)

-Le solicito a continuación al señor Senador Arturo Escobar, que haga uso de la palabra.

-EL C. SENADOR ARTURO ESCOBAR Y VEGA:
Gracias, Presidente.

Quiero felicitar a los ocho ponentes, una vez más, se marca un consenso entre los ocho en que es urgente que hagamos algo hoy ya en el tema materia del debate, Distribución, Almacenamiento y Transportación en Petróleos Mexicanos.

Se toca el tema de Petrobras, y creo que es un ejemplo espléndido para poder, por supuesto, no asumir de manera literal lo que ellos hicieron en reformas jurídicas o legislativas para estar en el lugar que hoy se encuentra Petrobras a nivel mundial.

Revisaba algunos datos sobre lo que Petrobras tiene en el sector de transporte, almacenamiento y distribución sobre los Convenios Internacionales que tiene Petrobras o inversiones en el extranjero. Por ejemplo tiene en Paraguay estaciones de servicio, tiene comercialización de productos de aviación en los Aeropuertos de Asunción; en Colombia tiene participación conjunto en el segmento "Dans Treen"; tiene servicios de distribución de combustibles; en Argentina tiene estaciones de servicio de alta calidad, comercialización, distribución de

derivados, redes de conducto de distribución y transmisión de energía eléctrica.

Hace 30 años, como se dijo aquí, Petrobras se acercaba con Petróleos Mexicanos para pedirle, compraba o prestaba tecnología con la que contaba PEMEX. 30 años después los mexicanos estamos todavía discutiendo en lo que conviene a Petróleos Mexicanos.

-Dice el ingeniero Armando Echeverri y el ingeniero Isidro Rodríguez, uno habló de nacionalismo y otro de soberanía, y de proteger los recursos para nuestros hijos en el futuro.

Nos enconchamos tanto en este discurso histórico y pensamos que es únicamente la historia la que tiene que tomar la decisión hacia el futuro, que no entendemos que lo que tendríamos que realizar es aprender de nuestra historia, revisar lo que se ha hecho a nivel internacional para tomar una decisión sobre Petróleos Mexicanos.

En materia de almacenamiento, distribución y transporte es un hecho que la participación privada es añeja; esta reglamentación, como lo dijo aquí Jorge Padilla, lo que hace es darle claridad a través de la legislación; darle certeza a aquéllos que participen.

Por lo menos en mi Grupo Parlamentario sosteníamos que en esta materia era en la que pudiéramos encontrar consenso. Pero una vez más seguimos oyendo discursos de nacionalismo, de soberanía. A mí que alguien me explique qué tiene que ver con la soberanía la transportación, distribución y almacenamiento de petrolíferos y petroquímicos.

Que por favor nos los explique. Díganos en qué momento se pone en juego la riqueza nacional permitiendo que la iniciativa privada participe. Lamentablemente nuestro país, nuestra clase política está contaminada de un principio, de tomar todas las decisiones siempre valorando el rendimiento político electoral.

Señores, este es un asunto de subsistencia para México; este es un asunto de cambiar la trayectoria de fracaso, de crisis, de 60 millones de pobres y darnos la posibilidad de convertirnos en un país competitivo.

Repito, cuidamos tanto este patrimonio en hidrocarburos que el día que pensemos que lo podemos abrir ya no va a valer nada.

Señores, el reloj está sonando y seguimos discutiendo lo que hace 30 ó 40 años se ha discutido en países hermanos latinoamericanos.

Seamos patriotas y hagámoslo por México y entendamos el nacionalismo como la posibilidad que un pueblo se eduque, que crezca, que tenga empleo, que sea competitivo y que combata a la pobreza.

Muchas gracias. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias, señor Senador Arturo Escobar por su intervención.

-Le solicitamos a continuación a la Diputada Patricia Castillo Romero que haga uso de la palabra.

-LA C. DIPUTADA PATRICIA CASTILLO ROMERO: Muchas gracias, Senador.

Senadores, compañeros Diputados: Yo de entrada quisiera romper un poquito el acartonamiento que parece que flota en el ambiente.

-En principio porque nos están viendo millones de mexicanos, al menos eso espero yo, espero que ustedes también lo crean, porque este debate exprés no nos deja, sin lugar a dudas, otro remedio más que los medios de comunicación.

Y yo quisiera solo recordar a quien hizo alusión a que este momento no es producto de un empecinamiento necesario que tuvimos que hacer algunos legisladores para que este debate se llevar a cabo.

Y bueno, lo bueno, y aquí está este momento, es que después del 10 de abril que aceptaron, según las notas periodísticas de este debate, por lo menos tenemos este debate exprés. En buena hora para todos los mexicanos.

Yo tengo algunas preguntas para los ponentes, que por supuesto felicito de antemano.

Pero para Convergencia todavía no quedan claras muchas cosas, al menos para mí, porque pareciera que estamos hablando de diferentes países. Un país en donde no había tanta corrupción, sobre todo en los ordeñamientos que tenemos a los ductos, bueno ya hasta lo clasifican como unas pequeñas mermas, que por cierto suman varios millones de pesos, que se pudieron haber dado para los mexicanos en otros programas

emergentes, de esos tan electoreros que a veces se dan. Sin embargo no se dan y hay todavía ya contabilizados esa parte.

La situación crítica del transporte y almacenamiento de los hidrocarburos no son derivados de otra cosa más que del desmantelamiento de PEMEX. La disminución de la exploración y por tanto de reservas; la suspensión de construcción de refinerías, importamos gasolinas, el incremento de contratos a empresas extranjeras. Dicen que ya es usanza, dicen que ya es usanza porque otros revisemos, revisemos por qué hemos tolerado tanto que ya nos manejen los extranjeros. Me quieren hacer lo mismo que al Senador, creo.

-El abandono de la industria petroquímica que por cierto revisemos esa trampa tan tecnócrata que al parecer muchos ciudadanos, al menos yo no lo entiendo, porque en la época de Miguel de la Madrid estaba perfectamente claro, que estaba clasificado como petroquímicos y después le hicieron otra clasificación porque dejaron en blanco los hidrocarburos y por ahí ya le dieron otras clasificaciones. Vaya, concretamente crudos.

Y por otro lado me parece que es sumamente importante qué entendemos por soberanía. Y por supuesto releer perfectamente cuál es el Artículo que estamos tratando.

La Iniciativa del Gobierno Federal afirma que no se privatiza PEMEX. Sin embargo en el Artículo 4º., de la Reforma a la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional se señala “Petróleos Mexicanos, sus organismos subsidiarios y los sectores sociales y privados ---y privados--- previo permiso ---habremos de investigar primero de quien, también es un asunto que tenemos que ver--- podrán realizar las actividades de transporte, almacenamiento y distribución de gas de los productos que se obtengan de la refinación del petróleo y de petroquímicos básicos”.

Yo preguntaría al señor ingeniero Mario Nieto: ¿De acuerdo a la propuesta del Gobierno Federal no se está dando marcha atrás a lo establecido por el Decreto Expropiatorio de 1938? ¿Y por tanto privatizando el transporte, su distribución y almacenamiento?

Y me encantaría que el General me diera su opinión en cuanto a ¿se ha considerado que estos procesos son vitales para la seguridad nacional? ¿Y no deben ser controlados por empresas extranjeras o privadas tal como acontece en otros países?

Vaya, porque quiero llamar su atención en algo. Por seguridad nacional satanizamos y los medios de comunicación dieron un gran despliegado cuando hubo un atentado del EPR a un ducto de PEMEX. ¿No estaremos poniendo en manos cuando privaticemos de terroristas industriales el país?

Se los dejo a su consideración y para su análisis. Por supuesto lo dejo en sus manos.

Muchas gracias por su atención. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Le agradecemos a la Diputada Patricia Castillo Romero que haya hecho uso de la palabra.

A continuación le solicito al Diputado Joaquín Vela González, que pueda hacer lo propio. Muchas gracias.

-EL C. DIPUTADO JOAQUIN VELA GONZALEZ: Gracias, Senador Labastida.

-Agradeciendo las intervenciones de todos los ponentes. Yo soy Diputado del Partido del Trabajo y les quiero plantear tres cosas:

Onceavo Foro Reforma
Energética.

17 junio 2008.

9

24ª parte ems.

Primero.....

(SIGUE 25ª. PARTE)

... y les quiero plantear tres cosas.

Primero. El transporte y el almacenamiento son actividades productivas. De hecho el alargamiento del proceso productivo y el almacenamiento es la conservación del valor, son actividades fundamentales para el proceso productivo.

Sin embargo, PEMEX es “capquiano”, resulta que no nos aumentaron la refinación, no ha aumentado la producción de crudo; al contrario, ha disminuido.

Y resulta que tenemos rezago en ductos y en almacenamiento. O sea, si no ha aumentado la producción en el país ni de refinación ni de crudo, lo único que ha aumentado son las importaciones. Entonces por qué tenemos rezago.

Puede ser que las instalaciones estén viejas, que el transporte terrestre no sea funcional, pero no podemos partir del hecho de decir que está rezagado el asunto, o no es de entenderse. Por eso decía que es “capquiano”, no.

O de lo que se trata de manera directa es que las importaciones, que es lo que está creciendo, que es lo único que crece en este rubro, pues se las queremos dar a ciertos particulares para que obtengan beneficios concretos. Se los digo de manera directa, porque no puedo venir aquí a decir “sofismas” de que hay un rezago impresionante cuando no ha crecido; o cuando menos esos son los datos que tenemos. Entonces yo sí quisiera que me ayudaran a desenredar estas cosas que a veces creo que son sofismas para justificar la privatización.

Hay una consideración que a mi me parece básica y fundamental.

Los partidarios de la privatización son partidarios de la libre competencia. Las experiencias que tenemos es que no hay libre competencia.

En casi todos los sectores privatizados después se forman oligopolios donde un reducido número de empresas son las que controlan la producción del sector y la distribución.

Entonces cómo vamos a hacerle, en el caso de los ductos. Yo me quiero imaginar cómo vamos a hacer la libre competencia si esta iniciativa de Calderón privatizadora quiere establecer un ámbito de libre concurrencia yo creo que van a construir seis ductos para ver cuál de ellos es el que mejor precio le da a PEMEX para poder definir cuál es el que más le conviene para que pudiera haber competencia, porque si no van a construir seis ductos van a entregarle a algún particular la exclusividad de que construye ese ducto y entonces va a suceder lo contrario de lo que critican. Ahorita critican el monopolio, el monopolio que es un solo vendedor.

Cuando tengamos un dueño de un ducto va a ser lo contrario del monopolio, va a ser “monosomnio” un solo comprador, entonces qué va a pasar, pues que PEMEX va a tener que contratar con ese señor, le guste o no, a los precios que ese señor le determine, porque no va a poder elegir y no va a haber ámbito de libre concurrencia. En este caso ni siquiera oligopolio va a ser, va a ser en un caso concreto “monosomnio”, es decir, lo contrario del monopolio que es un solo vendedor, aquí

va a ser un solo ofercedor de servicios y que va a tener que funcionar a PEMEX a como ellos digan.

Hay una experiencia.

Hace algunos años en la Cámara de Representantes norteamericana se discutía el problema de los “chips”. Estos eran producidos 4 veces más baratos por las compañías japonesas.

El problema de los chips es que cada vez más se utilizan en todo el armamento. Entonces no podían dejar en manos de los japoneses que ellos produjeran los chips porque entonces iban a estar dependiendo de los japoneses para poder producir armamento.

Entonces qué decidió la Cámara de Representantes norteamericana, elevar el presupuesto para que fueran empresas norteamericanas las que produjeran los “chips”.

Ahí los norteamericanos se vieron más nacionalistas porque atendía a un problema de seguridad.

Yo creo que el que por cualquier consideración los ductos estén en manos del estado es un problema de seguridad nacional por cualquier cosa que pueda pasar en este país. Creo que es una consideración importante de seguridad, porque si no resultaría que los norteamericanos resultarían más nacionalistas que nosotros o que cuando menos de los que presentaron y apoyan estas iniciativas privatizadoras.

Por su atención, gracias.

(Aplausos)

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:

Gracias a usted señor diputado Joaquín Vela por su intervención. Le solicito a continuación al diputado Alejandro Delgado Osoy que nos haga el favor de hacer uso de la palabra.

-EL C. DIPUTADO ALEJANDRO DELGADO OSCOY:

Muchas gracias senador Labastida, gracias por esta oportunidad.

Quisiera iniciar diciendo que existe un amplio consenso entre los distintos ponentes del día de hoy respecto al sentido de

la urgencia para resolver la situación que guarda el transporte, la distribución y el almacenamiento de los petrolíferos. Entonces queda claro que lo que está en riesgo es el abasto futuro de los petrolíferos, nuestra seguridad y también la soberanía energética como también nuestra seguridad nacional.

Se reconoce por varios de los ponentes como Marón, González Córdova, Nieto, Rodríguez y Padilla, entre otros que han pasado por estos foros, esta situación crítica.

Tenemos un número limitado de vías de almacenamiento, saturación de ductos, obsolescencia, falta de abundancias ante actos de sabotaje o trabajos de mantenimiento, etcétera.

Además, queda clara la utilización de pipas de manera intensiva, lo cual además de ser costoso respecto a otras opciones, como son los ductos, implican un riesgo de seguridad para la población.

Sólo un dato, el transporte en pipas es 18 veces más caro que el ducto y además ya lo hacen los privados.

Por otro lado, las explosiones del año pasado mostraron cuán necesitada se encuentra nuestra infraestructura de mayor inversión. Operamos realmente a límite.

Operar a límite en un tema tan sensible es correr un riesgo enorme y además innecesario. De seguir así, corremos el riesgo real de que algún día no podamos seguir cumpliendo con la provisión de este tipo de productos, lo cual seguramente nos van a reclamar nuestros hijos y nuestros nietos y los hijos de nuestros nietos.

Es claro que ante la realidad de que los recursos fiscales son limitados, se tiene que destinar los mismos a los fines que reporten una mayor rentabilidad.

Además, los proyectos de logística, como son el transporte y almacenamiento, compiten en recursos públicos con inversiones en educación básica, infraestructura nacional y combate a la pobreza.

Dichas actividades deben ser realizadas por el gobierno, ya que de otra forma nadie lo haría. Así, mientras que en la actividad industrial el sector privado podría participar en las actividades sociales, sólo el Estado es el único que puede invertir.

Entonces, quisiera conocer la opinión del ingeniero Isidro Rodríguez respecto a la conveniencia de dejar a un lado el combate a la pobreza o a la educación básica para destinar esos recursos a construir los ductos y los almacenes que necesita el país; o no sería más conveniente permitir a terceros colaborar con PEMEX en materia de transporte, almacenamiento y distribución de petrolíferos.

Quisiera dejar claro que la iniciativa que presentó el Presidente de todos los mexicanos, Felipe Calderón, parte de hoy que terceros ya transportan los petrolíferos en medio de transporte poco eficientes, como son las pipas y el ferrocarril. Por lo que esta simplemente busca que dicho transporte se haga de manera más eficiente.

¿No es acaso absurdo que los privados puedan participar en pipas y no en ductos?

¿O que los privados puedan hacerlo en ductos de gas, pero no en petrolíferos?

En el caso de las embarcaciones, hoy ya se les permite a terceros transportar el...

(Sigue 26ª parte)

. . . embarcaciones hoy ya se les permite a terceros transportar el producto, permítame recordar que dicho transporte continuará haciéndolo dentro del marco que establece el artículo 40 de la Ley de Navegación que habla de la reserva de cabotaje, dicho precepto indica que la explotación en aguas territoriales se deber realizar en primera instancia por embarcaciones mexicanas, cuando esto no se pueda realizar sería con naves mexicanas, la explotación se hace con embarcaciones con otras banderas, pero operadas por mexicanos.

Permítame también recordar con algunas reflexiones finales sobre la llamada Gloria Pasada de PEMEX y capacidades reales de esta empresa que enfrentan los nuevos retos.

En primer lugar, la inversión de PEMEX durante los años 70's se dio de manera desordenada, a costo del equilibrio macroeconómico en un entorno de una economía cerrada y mediante un esquema costoso, no rentable e ineficiente, de hecho se ha reconocido en este mismo recinto que PEMEX no tiene la capacidad de ejecución para realizar todos los proyectos

de inversión que se requieren para tener un abasto confiable y eficiente de petrolíferos.

Seguir posponiendo las decisiones de fondo en esta materia, sólo seguirá elevando el costo económico al país y poniendo en riesgo el futuro, el abasto de petrolíferos.

Por último, quisiera preguntarle al licenciado Miguel Marón Manssur si pudiera comentarnos, con base en su conocimiento de la iniciativa presentada por el Presidente Calderón, si considera que éstas constituyen un avance en el sentido correcto, cuál es el funcionamiento de la industria respecto a los beneficios de esta iniciativa que busca una mayor infraestructura en el transporte, almacenamiento y distribución.

Y por último, ¿no habría sido distinto el haber tenido redundancia el año pasado durante los atentados? Muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Le agradecemos al diputado Alejandro Delgado su intervención, y le

solicito a continuación al diputado Arnulfo Elías Cordero Alfonso que haga uso de la palabra, muchas gracias.

-EL C. DIPUTADO ARNULFO ELIAS CORDERO ALFONSO: Muchas gracias, señor Senador, señores senadores, señores invitados, señores compañeros diputados, muchas gracias.

Traía un escrito esta mañana, pero quisiera hacer yo algunos comentarios que han ido naciendo el día de hoy, derivado de las explicaciones que nos han dado hoy los conferencistas o los panelistas.

Yo quisiera primero señalar que en este asunto de la iniciativa de PEMEX creo que ningún partido debe de ganar y ningún partido debe de perder, simplemente es una gran responsabilidad que tenemos los legisladores para sacar esta iniciativa o no sacarla, pero que sea para beneficio del pueblo de México.

Segundo, todos sabemos que Petróleos Mexicanos, no de ahora, sino de hace mucho tiempo tiene carencias por los manejos, yo nunca quisiera señalar, por los malos manejos, porque me da mucha tristeza, y lo digo, señor senador, que se comente en una mesa como en el Senado de la República, de que las empresas públicas siguen siendo unas empresas corruptas, y decir eso quiere decir que el pueblo de México lo es, yo creo que tenemos que cambiar ya ese disco, tenemos que darle la oportunidad a las gentes nuevas, a los que vienen, a los que no tienen patrimonio de que también ellos pueden consolidar un nuevo país.

Petróleos mexicanos, como les digo, tiene muchas deficiencias, y quisiera yo hacerle alguna pregunta, ya sea que el licenciado Padilla y a los panelistas, y al licenciado Monteforte, si ellos plantean que en el tema del transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos, pudieran ser complementados con la participación de la iniciativa privada y quisiera yo pedirles, para que también la iniciativa privada sepa, cuál es la visión que ustedes tienen sobre estos temas.

También quisiera comentarle al contador Pablo González si nos pudiera comentar cómo le fue a su sector que en países latinoamericanos cuando se abrió la industria petrolera hacia el otro lado qué le pasó a las gasolineras en esos países.

Y por último, yo sé que hay mucha gente muy cansada, quiero resaltar mi felicitación al Senado, 70 días, 30 días, 100 días, lo importante es que entendamos que Petróleos Mexicanos es una empresa que tenemos que hacerla rentable, que no es nuestra, que no es cuestión de ideología, sino simplemente es de todos los mexicanos, y como les digo, los señores senadores, los diputados, los conferencistas, lo que sobra en México es talento, y yo creo que debemos de aprovechar esta situación, muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:

Muchas gracias, señor Diputado Arnulfo Elías por su intervención.

Le solicito a continuación al señor senador Arturo Núñez Jiménez, que haga uso de la palabra.

-EL C. SENADOR ARTURO NUÑEZ JIMENEZ: Gracias
Presidente.

En primer lugar reiterar el agradecimiento a cada uno de los ponentes por sus aportaciones, información y reflexión, quiero hacer referencia especialmente a la vehemencia con la que el General García Henaine nos recordaba nos recordaba nuestro nacionalismo.

Como hemos podido ver también en esta sesión, el mal lugar que ocupamos en calidad educativa, que tiene que ver entre otras cosas con la supresión de la educación cívica, hace que las nuevas generaciones no sepan qué es nacionalismo y qué es soberanía y qué tiene que ver con el petróleo, valdría la pena que leyeran algo de historia de México.

Entro en materia, como cada uno de los foros anteriores, este me recuerda la Divina Comedia de Dante, “Ali Yeri”, cuando inspirado por Beatriz no Paredes, recorrían los

círculos del infierno y cada uno era más tétrico y peor, según iba defendiendo.

Y así han sido cada uno de estos foros sobre la situación petrolera. Creo que el único consenso que hay es el diagnóstico de la situación, porque los datos son evidentes, hacer cuentas alegres de que estamos de acuerdo en el tratamiento, creo que es incorrecto, es no saber leer lo que está ocurriendo en estos foros.

Yo quisiera hacer, junto con alguna reflexión, algunas preguntas a los ponentes, empezaría con el tema del mantenimiento. Este tema no sólo ha habido irresponsabilidad, sino que ha sido criminal su tratamiento, quienes vivimos en entidades federativas, como es el caso de Tabasco, donde se desarrollan operaciones petroleras, sabemos la tragedia que a cada rato ocurre por la explosión de ductos donde se pierde patrimonio, y lo más grave, vidas humanas, y el Atlas de Riesgo es gravísimo, porque como aquí se señaló, los derechos de vía han sido violados y hay dentro de población y escuelas sobre la

red de ductos que están en buena parte del país. A ese grado ha llegado la irresponsabilidad.

Recordemos también el caso del buque-tanque Quetzalcóatl y que lo que nos dijo en sesión de la Comisión de Energía en 2006 el anterior director de PEMEX, que con 200 millones de dólares se le podía dar mantenimiento a la flota petrolera en una empresa que se año había facturado 55 mil millones de dólares, pero no le pueden dar 200 para darle mantenimiento a la flota.

Yo le quisiera preguntar en este sentido a Isidro Rodríguez, Armando Echeverri, especialmente el tema del mantenimiento en las instalaciones de ductos y de buque-tanque.

Desde luego también se ha hablado aquí de corrupción por el mercado ilícito de hidrocarburos, fugas, ordeñas, ya se tipificó como delito de delincuencia organizada y sin embargo no avanzamos. Ahí hay mucha convivencia, mucha complicidad por parte de servidores públicos de la empresa y un tratamiento serio

debería llevar a cortar de tajo este escandaloso saqueo a la nación.

También a Isidro Rodríguez le quisiera yo preguntar su opinión, se suele enfocar en el tema del transporte que lo más caro son las pipas y que a esas estamos acudiendo y que la mejor manera de remplazarlo es privatizando ductos, porque es mejor que la inversión privada se haga en ductos a que se haga en pipas. Por los por cientos que se dijo que se transporta en uno y otro, yo no veo correlación en el tema como para que ese fuera la razón para privatizar ductos.

Pregunto a Raúl Monteforte algunas impresiones que me dejó su . . .

(Sigue 27ª parte)

...que algunas impresiones que me dejó su ponencia, que la escuché por radio porque tuve que llegar un poco tarde, donde él decía que hay algunas estructuras que han surgido en el abasto en el norte de carácter monopolístico y oligopolístico. ¿No correríamos el riesgo de pasar de un monopolio estatal a nuevos monopolios u oligopolios privados? Pemex II, porque evidentemente la naturaleza de las actividades y los procesos podrían llevar a una solución de ese tipo.

También mencionó lo débil que está la comisión reguladora de energía en las tareas que se le han asignado, sin embargo se presenta como un gran éxito lo que ocurre en gas natural, que se ha liberado ilegalmente y que efectivamente, como decía Graco, ahora se quiere legalizar.

¿Tienen los permisionarios el mismo esquema fiscal que Pemex? ¿Qué participación nacional han promovido para la integración de la industria? También se ha dicho, lo dijo Juan Pablo González Córdova, que no se debe fragmentar a Pemex Refinación. Justamente lo que mencionaba Graco, de lo que está escondido en la Ley de la Comisión Reguladora de Energía, vamos a ver abiertamente lo que hoy es subrepticio: estaciones

de servicio, gasolineras de empresas internacionales que hoy se escudan a través de inmobiliarias.

Y, por último, ¿Qué va hacer Pemex? Porque Exploración y Extracción se van a contratar con contratos de desempeño, refinerías se va a maquilar, transporte, almacenamiento y ductos se va a volver sector privado ¿Qué va hacer Pemex?

Le agradecería a cualquiera de los ponentes si nos dice ¿Qué va hacer Pemex con estas iniciativas privatizadoras, inconstitucionales y entreguistas? Muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Le agradecemos al señor senador Arturo Núñez su intervención. Y, por último, le solicitamos al señor senador Juan Bueno Torio, que haga uso de la palabra.

Con la intervención del senador Juan Bueno Torio cerramos el ciclo de preguntas y cuestionamientos que los legisladores han formulado. Pasaríamos a continuación a las respuestas de los señores ponentes, hasta por cinco minutos, que podrían realizar a continuación.

Tiene la palabra el señor senador Juan Bueno Torio.

-EL C. SENADOR JUAN BUENO TORIO: Muchas gracias, presidente.

Y pues, nuevamente, nuestro agradecimiento a los participantes por sus ponencias, muy interesantes todas. Desde luego que la iniciativa propone que participe sector privado en algunas actividades a desarrollar en la empresa, pero con participación concurrente. En ningún lado de la iniciativa dice ni que se va a desmantelar Petróleos Mexicanos, ni que Petróleos Mexicanos dejará de realizar sus propias actividades; por el contrario, Petróleos Mexicanos, como brazo ejecutor del Estado mexicano, será quien asuma el control, como hoy lo tiene, de la rectoría del Estado en todas las actividades de la actividad petrolera.

Y, compañeras, compañeros, la soberanía de la nación no reside en los sistemas de transporte de Pemex ni en los ductos ni en los camiones. La soberanía de la nación reside en nuestra propia capacidad para que, a través de las instituciones que tenemos y que hemos construido los mexicanos por tantos años, podamos tomar las mejores decisiones que le interesen a México o podamos tomar las mejores decisiones que le benefician a México, y ahí es donde reside la soberanía de nuestro país.

Y como consecuencia de ello, en este tema, reside en que en la capacidad que tengamos nosotros mismos para darle a Petróleos Mexicanos la posibilidad de abastecer con suficiencia de petrolíferos toda la actividad productiva de nuestro país.

No es cuestión también en este debate de si tenemos la capacidad de ejecución o si tenemos la experiencia. Claro que la tenemos. Lo que es cuestión es de tiempo, lo que no tenemos es el tiempo, porque sí hay un rezago de inversión en el tiempo y hoy el tiempo nos ha alcanzado y necesitamos detonar con mayor capacidad esta actividad productiva en torno a Petróleos Mexicanos.

No me cabe a mí la menor duda de la capacidad técnica y el patriotismo con que los trabajadores petroleros van todos los días a trabajar, a entregar su vida en esta gran empresa. Me consta que así lo hacen, y por eso lo conozco y lo reconozco, como también es de reconocer el invaluable apoyo del Ejército Mexicano como una de las instituciones del país que resguarda en nuestra soberanía, y sobre todo por su participación en las labores de protección de las instalaciones, y su colaboración para proteger la seguridad de la sociedad, cuando desafortunadamente se presentan accidentes.

Es necesario, sí, como aquí se dijo, que se dote a Petróleos Mexicanos de mayores recursos, pero coincidimos con el Presidente Calderón, que al tiempo también y de manera simultánea se permita la participación de terceros en esta actividad.

Por eso es importante la reforma, porque apoyará a incrementar la capacidad de ejecución de Petróleos Mexicanos. Es urgente mejorar la infraestructura de transporte, que sin importar si es hecha por Pemex o a través de terceros nos permita reducir la vulnerabilidad en el abasto que hoy empezamos a padecer todos los mexicanos.

La reforma propuesta por el Presidente Calderón facilitará a Pemex mayor flexibilidad para contratar con terceros, y seguridad jurídica, mayor capacidad financiera, tecnológica y de ejecución, y permitirá, en menos tiempo, coadyuvar con Pemex para abatir el rezago que hoy tenemos en transporte, almacenamiento y distribución.

Lo que se propone en la iniciativa de reforma daría a Pemex una mayor dinámica para la incorporación de nuevos y urgentes proyectos en el transporte, y se reducirán costos, y todo ellos sin comprometer nuestra soberanía energética. Ya se comentó aquí

la posibilidad de transportar por ducto, con privados, lo que hoy se hace con privados y por pipas; podríamos mejorar la seguridad en las carreteras.

Hoy el transporte por pipa es 18 veces más caro que el transporte por ducto, y sí lo puede hacer Pemex, la inversión en ductos, pero hay requerimientos de inversión para otras ramas de la actividad productiva en Pemex más rentables para Pemex y para otras ramas de la actividad de gobierno y del Estado mexicano, como es la salud, la educación y todo aquel gasto social que necesitamos implementar.

Seguir posponiendo la reforma necesaria en esta materia sólo seguirá elevando el costo económico al país y poniendo en riesgo el futuro, abasto de los petrolíferos. Tenemos que sacar ciertas terminales de almacenamiento de muchas ciudades, del centro de muchas ciudades del país, más de 40; necesitamos hacer que haya nuevas inversiones en ese sector.

Hoy el transporte, como lo dijo Graco, de pipas, por barco, por ferrocarril, hay instalaciones de privados para distribuir el producto. Las estaciones de servicio son de privados también. ¿Por qué nos espanta el hecho de que siga coadyuvando el

sector privado en este sector? Y no por ello, porque participen algunos en algunas actividades, México ha perdido soberanía.

Sin duda, Pemex no está privatizado porque algunos de ellos participan en sus actividades, pues existen mecanismos institucionales para mantener la rectoría del Estado sobre las actividades desarrolladas por Pemex. Y quisiera por último hacer dos preguntas al señor Jorge Padilla: las empresas que representa usted, que se dedican al transporte, almacenamiento, almacenan, distribuyen, tienen estaciones de servicio ¿Esa actividad está violando la Constitución?

Y a Don Raúl Monteforte le quisiera preguntar, en su experiencia: ¿Considera que la apertura de transporte, almacenamiento y distribución de gas fue buena para el país por los montos que se invirtieron y las condiciones de mercado que se han generado en beneficio de la nación?

Y, compañeras, compañeros, tenemos el tiempo en contra, debemos...

(SIGUE 28ª PARTE.)

. . . compañeros, tenemos el tiempo en contra, debemos actuar ya, garantizar el suministro de petrolíferos para el país, es muy importante para el desarrollo económico y para el desarrollo social, de mucho de ello depende nuestro crecimiento y la generación de empleos. Muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Muchas gracia a usted, señor Senador Juan Bueno Torio.

Le pido a continuación que para iniciar la segunda ronda de intervenciones de los señores ponentes, en el mismo orden el cual fue realizado, el doctor Raúl Monteforte Sánchez haga uso de la palabra.

-EL C. DR. RAUL MONTEFORTE SANCHEZ: Gracias, conviene ser preciso en cuanto a los resultados, el costo-beneficio de la reforma gasera de 95, aquí se ha afirmado o se han dicho algunas cosas que son inexactas, y otras que son definitivamente falsas. No es por supuesto el éxito rotundo que todos hubiéramos querido, porque ha habido muchos problemas estructurales, asfixia, oposición, problemas financieros,

mercadológicos y de toda índole; el marco regulatorio ha tenido también sus fallas.

Pero siendo absolutamente objetivo, tenemos que reconocer que la inversión en nueva infraestructura ahí está, está materializada, está en operación, muchas veces con todo en contra, se dice que estas inversiones, 2 mil millones de dólares en transporte, 2,300 millones de dólares en transporte; 2 mil millones de dólares en distribución; cerca de 400 millones de dólares en ductos de usos propios, entre los cuales se cuentan ductos de la CFE, de los generadores externos de energía, de sociedades de autoabastecimiento industrial y comercial, de usuarios finales, empresas asentadas en el país, y del propio Petróleos Mexicanos que tuvo que entrar a un proceso de regularización de algunos de los ductos que se interconectan con el Sistema Nacional de Gasoductos, y que se utilizan de manera final por parte de Petróleos Mexicanos.

Todo esto, definitivamente, no se significativo, pero yo quisiera que preguntaran ustedes, señoras y señores

legisladores, a los usuarios finales, a las industrias, a los autoabastecedores en Torreón, en Monterrey, el Río Pánuco, a los usuarios industriales de la distribución, en los parques industriales de Querétaro, de Guadalajara, en la Ciudad de México, en el Estado de México, si esta inversión, estos servicios les han resuelto sus problemas productivos, sus problemas de satisfactores básicos, en casa y en el comercio.

Por supuesto, una inversión en un pequeño lateral de usos propios de dos millones de dólares para una pequeña empresa, puede parecer insignificante aquí para ciertas personas, pero en muchas ocasiones estos activos se han incorporado a la propiedad de las empresas, y les ha permitido mantenerse en competencia, mantenerse vigentes como empresas, dando empleo a cinco, diez, quince, sesenta empleados; muy insignificante, se dice aquí, pero para cada uno de los beneficiarios, la diferencia entre el éxito y el fracaso, la diferencia entre la supervivencia y el ocaso productivo.

Hubo fallas en los procesos licitatorios, lo podemos decir ahora en retrospectiva, al principio era sumamente difícil diseñar un esquema que pudiera atraer la inversión, garantizar la inversión y establecer estándares de servicio que no podían fallar en ningún momento.

Participaron empresas mexicanas, quiero ser muy puntual en ello, en el principio hubo muchas alianzas de empresas mexicanas con los inversionistas extranjeros para construir los consorcios y desarrollar las empresas distribuidoras, las crisis sucesivas ocurridas en México, financieras, y de todo tipo fueron acabando con la participación mexicana en la distribución, y esto se fue consolidando, porque en las condiciones tan adversas en que se ha desarrollado la distribución, en efecto, sólo empresas sumamente poderosas pueden mantenerse en operación.

Y, quiero ilustrar con mucha claridad este cuento de las altas tasas de rentabilidad de las distribuidoras. Las distribuidoras, que han hecho un enorme esfuerzo para

mantenerse en operación, han tenido, durante el primer quinquenio, un resultado verdaderamente ruinoso, salvo algunas excepciones.

Esto será un negocio productivo y rentable en el transcurso de diez, quince o veinte años.

Finalmente, porque se acaba el tiempo, permítanme hacer una reflexión sobre el tema de la monopolización.

Los monopolios en este ámbito de infraestructura se producen de manera natural, dicen la mayoría de los economistas, porque es inviable, y económicamente, y es antieconómico replicar en muchas ocasiones la infraestructura; pero hay corredores, ámbitos y zonas en donde procede y se facilita la competencia, y hay que incentivarla, y para eso está el proceso licitatorio para que esto tenga lugar. Gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Le agradecemos al doctor Raúl Monteparte Sánchez su intervención,

y le solicito a continuación al ingeniero Isidro Rodríguez Carvajal que haga uso de la palabra.

-EL C. ING. ISIDRO RODRIGUEZ CARBAJAL: El combate a la pobreza no se resuelve utilizando los recursos de los excedentes petroleros, sino se resuelve creando empleo.

Si Petróleos Mexicanos construye las refinerías, los ductos y las plantas de almacenamiento, va a crear empleos a través del desarrollo de la ingeniería, a través de la adquisición de materiales, de equipos fabricados nacionalmente.

La construcción tiene un efecto multiplicador en la economía, por eso es importante que Petróleos Mexicanos desarrolle todas estas actividades, y se tienen los recursos de los excedentes petroleros.

Por lo que se platica con respecto al mantenimiento, el transporte de ductos, es el 58 por ciento, y el producto por pipas, el transporte por pipas, es del 5.7 por ciento. Si se quiere reducir ese 5.7 por ciento, para que el transporte sea

por ducto, se requiere invertir, y PEMEX tiene la capacidad de hacerlo, y tiene el personal. Y por que lo que respecta al mantenimiento, lo que se requiere es que la Secretaría de Hacienda otorgue los recursos para que Mario Nieto pueda darle mantenimiento a los ductos, tan simple como eso, tiene la capacidad, tiene la gente, tiene todo; lo que hace falta son los recursos, que Hacienda no se los da.

¿En qué nos ha beneficiado, o en qué nos beneficiaría entregar el transporte a los privados? Y qué es eso de fortalecer a PEMEX, ¿en qué se fortalece PEMEX?

Es como si yo tengo un hijo que anda muy mal en matemáticas, y entonces digo, lo voy a fortalecer, le contrato un maestro que le haga la tarea, pero no lo estoy fortaleciendo; lo estoy debilitando, y si lo quiero fortalecer, contrato un maestro que le enseñe, que le haga lo que debe de hacer, pero en forma conjunta, y si lo quiero modernizar, le compro una computadora, y lo capacito. Eso es fortalecer, no debilitar. Entonces. . . .

(Sigue 29ª. parte)

Onceavo Foro Reforma
Energética.

17 junio 2008.

8

28ª parte jlcg.

...entonces, lo que tenemos que hacer es crear fuentes de empleo, es tener un efecto multiplicador y creo que por ahí es la solución. Gracias. (Aplausos).

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Muchas gracias a usted, señor ingeniero Isidro Rodríguez.

Le solicito a continuación al Contador Público Juan Pablo González que haga uso de la palabra. Muchas gracias.

- EL C. P. JUAN PABLO GONZALEZ CORDOVA: Muchas gracias, señor Senador.

Al diputado Arnulfo Elías Cordero, que hizo un cuestionamiento a la experiencia de gasolineras en América Latina.

Debo decirles que ha sido negativo por la forma en la que ya tienen planeado las trasnacionales un esquema. Deterioro de la imagen del empresario nacional; participaciones de 50, 50, 40, 60. Finalmente en un corto tiempo de un año con aumentos de

capital, remodelación, le dicen al empresario nacional: Te toca el 10% de tu capital. Y, entonces, al siguiente año están comprando las gasolineras al 10% del valor.

Los pocos empresarios con los que tenemos contacto en Uruguay, en Perú, en Argentina, la mayoría son empleados de las trasnacionales a las que reciben simplemente un sueldo por administrar la empresa que era de su propiedad. Pero no solamente es el deterioro de los empresarios, sino del país.

Se toman los cotos de privatización de la Shell, la Mobil, Texaco, Shebron, y hemos encontrado países en las que una de ellas esa petrolera lleva el producto. En el país se le pone el color supuestamente para competir. En precio de la Shell, de la Mobil, pero es el mismo producto, lo lleva una empresa y le vende a las demás para evitar los costos de transportación.

¿Y entonces cuál competencia existe en el país si el producto en calidad de especificación es la misma? Se libera el precio de las gasolinas en ese país.

Argentina tuvo que recomendar públicamente a su pueblo que no comprara gasolina por los malos contratos que hicieron con “Repsol”; y porque los precios se fueron tan altos que se fueron a miles de por cientos que era imposible consumir esa gasolina.

Esa liberación de precios que ejerce la Shell, la Mobil, la Texaco, toma de rehén al país. Y entonces el país, la economía depende de lo que digan las empresas extranjeras, las trasnacionales, con el mismo producto y con la misma calidad.

Entonces, la recomendación en la comercialización no es de apertura, porque el país quedaría como rehén de esta estrategia que ha pasado Argentina, en Perú y en muchos lugares de América Latina. Ha sido un auténtico fracaso, no para unos cuantos empresarios que son empleados ahora o los que se fueron, sino para el país. Muchas gracias. (Aplausos).

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Muchas gracias, señor Contador Juan Pablo González Córdova.

Le pediría a continuación a nuestro amigo licenciado Miguel Marón que haga uso de la palabra.

- **EL LIC. MIGUEL MARON MANZUR:** Muchas gracias, Senador.

Quiero comentar algo sobre la pregunta que me hizo el señor diputado Delgado, en el sentido de si considero adecuada o que va por el sentido correcto la iniciativa del señor Presidente de la República.

Quiero decirle que cualquier iniciativa, desde mi punto de vista, que pueda llevar al país a la modernización, a un avance superior al que hoy en día tenemos la considero adecuada y considero que va por el buen camino.

Creo que hoy el tema de nuestro país es el tema de competitividad. Y si no avanzamos en todo lo que tenga que ver o todo lo que involucre el tema de competitividad, nos vamos a seguir quedando rezagados y estaremos viendo que otros países con niveles menores de desarrollo que el nuestro, empezarán a

avanzar más rápido que el nuestro. Y los países ya desarrollados tampoco nos van a estar esperando para poder integrarnos en una economía totalmente globalizada.

Por supuesto que la veo adecuada, porque considero que pudiéramos nosotros tener un mejor nivel de precios de todo este tipo de productos, una mejor calidad y una mejor entrega, tanto en tiempo como en el momento adecuado para que las empresas puedan seguir trabajando y puedan seguir caminando.

Recuerdo nada más los atentados que hubo hace varios meses que el sector industrial tuvo pérdidas de alrededor de 150 millones de dólares diarios durante 8 días, en lo que se restablecía otra vez el suministro del hidrocarburo. Creo que eso es muy peligroso.

También quiero hacer el comentario de un ejemplo práctico como muchos que hay y que vivimos todos los días. Estuvimos en la Ciudad de Zacatecas el fin de semana pasada y una empresa que tenía toda la intención de invertir, simplemente le dijeron: En el tema de materia prima no tiene ningún problema

porque aquí se tiene. El problema es el gas, no hay suministro adecuado de gas en este Estado y esa empresa ya no pudo invertir ahí.

Entonces, hay estados que están quedando rezagados a diferencia de algunos otros.

Creo que la equidad de desarrollo regional es lo más importante.

Muchas gracias, Senador.

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Gracias a usted, señor licenciado Miguel Marón.

Le solicito a continuación al ingeniero Mario Nieto Garza que haga uso de la palabra para atender las múltiples preguntas que le fueron formuladas.

- EL ING. MARIO NIETO GARZA: Gracias, Senador.

Bien, agradezco al senador Raúl Mejía González su pregunta, señor.

Respetuosamente no damos por sentado que la reforma energética se dé o se apruebe tal cual o modificada.

Para eso estamos hoy aquí y van a seguir los debates, ¿no?

Desde este punto de vista, si usted me pregunta si ya existe una estrategia bajo el esquema de la reforma estratégica no la tenemos, no es así, no sabemos que vaya a suceder hacia delante.

Espero con eso haber contestado.

Y para la diputada Patricia Castillo, le agradezco sus comentarios también. No sé si tomé bien su nombre.

Reforzando sus comentarios en cuanto a los atentados, verdaderamente no es de minimizar, ya que afectaron

severamente no solo a la industria y al país como tal en cuanto a la utilidad que genera esta actividad, sino también a las familias que se abastecen de gas natural en algunas zonas del país, que fue en lo más delicado en este caso por la reactivación de los servicios a sus hogares.

Creo que sí es un acto deplorable muy cercano al terrorismo o terrorismo, ¿no?

Quiero reforzar también su apreciación comentándole que el hecho de que se permita la participación de terceros en el transporte-producto, no se contrapone al decreto expropiatorio, ya que nuestro marco constitucional vigente no excluye la participación de los particulares en estas 3 actividades, toda vez que es evidente que la realización de estos no supone de modo alguno la explotación del recurso del petróleo.

Hoy en día los servicios que tenemos bajo contratos de acuerdo a la ley, es: Me pones del punto A un producto que es mío y me lo pones en el punto B para que de ahí en ese otro punto, donde es una instalación propiedad de Petróleos

Mexicanos se ejerza el servicio de distribución a los servicios de gasolineros. Es como operan hoy en día ese tipo de servicios. Gracias.

- EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Muy bien. Muchísimas gracias, señor ingeniero.

Le pido a continuación al señor General Jorge García Henaine que haga uso de la palabra.

- EL GENERAL JORGE GARCIA HENAINE: Atendiendo la inquietud de la diputada Patricia Castillo y algunos otros que preguntaron sobre soberanía, yo quisiera recordarles y bueno, en primer lugar, está definido en el artículo 39 de nuestra Constitución.

Pero yo quisiera remitirme a algo un poquito más amplio. Algo que está escrito allí al pie de la estatua del gran Morelos en Janitzio: “Los Sentimientos de la Nación”. Ahí al pie de esa estatua el gran Morelos definió lo que es nuestra soberanía.

El la definió como el derecho de los pueblos a dictar sus propias leyes y a elegir libremente a los hombres que los han de gobernar.

La soberanía radica esencialmente en el pueblo y es éste en el que en todo momento tiene el inalienable derecho de cambiarlas o modificarlas.

Creo que aquí está la esencia de lo que estamos...

(Sigue 30ª parte)

...creo que aquí está la esencia de lo que estamos manejando.

Ahora bien, en lo que respecta ¿a que si podemos, debemos o no privatizar el transporte, el almacenamiento, los ductos, etcétera? yo siento que hay algo muy importante que son los ductos.

Los ductos, es un despliegue estratégico en todo nuestro territorio nacional.

Nuestro sistema circulatorio es el que nos conserva la vida, es el que nos conserva y da la vida, sin él no podríamos existir.

La transportación y distribución de los productos petroleros, a través de ductos, es a la nación lo que nuestro sistema circulatorio es a nosotros mismos, no podemos confiarlo a nadie; no sólo es estratégico, es vital. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:
Gracias, señor General, por su intervención.

-Le solicito a continuación al licenciado Jorge Padilla, que haga uso de la palabra.

-EL LIC. JORGE PADILLA ACEVEDO, Presidente de la Comisión Jurídica de CANACAR: Gracias.

Primero, contestando algunos comentarios, le diría que, efectivamente, no sólo somos amigos de algunos transportistas, sino pertenecemos a la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, donde estamos afiliados muchos de ellos.

Y haría la aclaración, que ahí hay 142 empresas, las cuales le transportan a PEMEX y le renta los camiones de manera exclusiva.

De estas 142 empresas, el 85 por ciento son empresas pequeñas o medianas, y que es una tristeza, a lo mejor, que no se hayan visto los análisis que se presentaron precisamente de esto a la Cámara de Diputados, en donde se puede corroborar que el servicio lo dan muchos, muchos empresarios mexicanos.

En segundo lugar le diría que, me parece triste que en este foro o en cualquier otro, un legislador denomine que la empresa privada se puede convertir en un terrorista privado. Creo que es quitarle un poco de valor a la función tan importante que también los empresarios asignan.

Respecto al tema del rezago dentro de los ductos, me parece que, no es que haya un rezago, el problema es que de 98 a 2007 la demanda de petrolíferos quedó de 842 a un millón 190 mil barriles diarios; y la expectativa es que de aquí al 2015 crezca de un millón 190 mil a un millón 546 mil. Esta demanda adicional de petrolíferos es lo que hace que esté al borde del colapso el Sistema Nacional de Almacenamiento y Distribución.

Hubo una pregunta expresa de un diputado de ¿cómo podríamos participar en el sector? Y, como lo dije en mi exposición, aquí no se trata de saber si PEMEX puede o no puede, porque estamos convencidos que PEMEX puede, inclusive, yo preguntaría, aquí hay un técnico en ductos con muchísima experiencia, si fuera el Director General de PEMEX, si tuviera que decidir entre invertir en exploración, en explotación,

en refinación o en ductos, a dónde dirigiría el dinero para que le renta más al organismo?

Nosotros tenemos la intención, como muchos otros empresarios mexicanos, de participar en donde PEMEX lo permita.

Tenemos la posibilidad de invertir recursos y generar empleos de la misma forma en las que los puede generar PEMEX.

Y la idea es, que no sólo de manera nacional, sino inclusive de manera regional, pudiéramos coadyuvar en la construcción de los ductos, aunque la rectoría de los ductos la siguiera teniendo PEMEX; seguir invirtiendo en transporte e invertir más en almacenamiento, distribución, para poder coadyuvar con las inversiones que a PEMEX, no sólo le hacen falta, sino que hoy, aún con la reforma fiscal difícilmente va a tener recursos para hacerlo.

Y sobre la pregunta del Senador Juan Bueno, sobre ¿si en el caso particular de nosotros, en donde tenemos las tres etapas de almacenamiento, distribución y transporte, se está violando la Constitución? Creo que ya lo contestó, de alguna forma, el ingeniero Mario, y es muy claro que no se está violando la Constitución, porque la propiedad del producto nunca deja de ser de PEMEX.

En el caso, por ejemplo, del transporte, ya lo dijo: es un transporte punto a punto. Lo que prácticamente hace PEMEX es rentar el servicio. Y nada más les daría un dato, la flota promedio de PEMEX que asciende a mil 285 autotanques para dar el servicio de reparto local, tiene más de 12 años de antigüedad y ya no cumple las normas de pesos y medidas.

La flota al servicio de PEMEX, porque no hay nadie más que orden quién, cuándo, cómo y dónde se transporta el producto que PEMEX-Refinación, a través de la gerencia de transporte, tiene 3 mil 156 camiones, con 3 veces la capacidad y con una antigüedad promedio de menos de 5 años. Y nos han exigido tener los sistemas de control de combustible y los sistemas de

entrega y descarga más modernos que hay en toda Latinoamérica, se puede revisar la información.

Muchas gracias. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR LABASTIDA OCHOA:

Gracias, señor licenciado Jorge Padilla.

-Le pido a continuación al ingeniero Armando Echeverri, que haga uso de la palabra, y con él cerraríamos el ciclo de intervenciones de los señores ponentes, para pasar por último, y como última parte, al derecho de réplica que los señores legisladores tienen, hasta por 3 minutos.

-EL ING. ARMANDO ECHEVERRI, Técnico-Económico en PEMEX: Gracias.

Senador Núñez, gracias por la pregunta. Mire, en cuanto al mantenimiento, les comenté en mi ponencia, claro, es difícil captar, después vemos el video, las hablé del dique seco. Yo tuve en mis manos ese proyecto. Viene el quinaso y se reduce a una

sexta parte, se canceló todo ese proyecto para hacer una terminal que diera mantenimiento a buques nacionales y extranjeros por la parte Madero, en el Golfo.

Y les quiero decir algo, que no se los puedo plantear. Invítenme en el PRI, en el Verde, si nos ves apasionados es que llevamos petróleo en las venas; no somos nacionalistas trasnochados, invítenos al Verde, y hablamos, igual al PAN. Ya hemos estado ahí en la LVII Legislatura, en el PAN, nos arriesgamos, buenos, ya no nos volvieron..., porque no nos han invitado, ya no nos volvieron a invitar, quién sabe por qué, pero, bueno, ahí voy, para que no me pongan la tarjeta roja. Entonces, se puede dar mantenimiento.

Hay un proyecto de vender en Mazatlán una mezcla que se llama Bunquer, que son los residuos y una serie de cosas, para dar en el Pacífico. Yo tengo el proyecto, no me lo robé, se los aseguro, lo que pasa es que como me corrieron con todo y chivas, pues me llevé los proyectos, pero se los puedo explicar. Muchos funcionarios de PEMEX no lo saben, son de nuevo cuño.

Ahora, no sé si estén enterados, PEMEX aporta por ley el 60.1 por ciento. Yo no sé si haya una empresa en el mundo que aporte eso de impuestos. Y tiene 30.9 para operar y mantener.

Cuando las empresas sean privadas: la salud, la educación y esas buenas costumbres, no sé de dónde los van a sacar.

Por otro lado, yo hasta creí que mi ponencia me había mandado en números, y no, porque no se entendió.

Dije: “Con una inversión aproximada, me costó mucho trabajo llegar a esto, y no fuimos uno solo quien lo hicimos; 400 millones de dólares en la inversión física de terminales, se obtiene una tasa interna de retorno, ya no les quiero explicar el concepto, los economistas ya los saben, de 35 por ciento, no es mal negocio”.

Y les dije también, que una inversión de 830 millones de dólares entre buques fletados, porque no podemos de un día para otro cambiar las condiciones, pues de dónde, nadie puede,

propios, rentas de casco desnudo, donde la flota mercante de México no se queda sin trabajo.

Yo les decía a mis compañeros de Veracruz, bueno, lo estamos exportando, por falta de oportunidad, y son capaces porque los contratan en otros países.

Y yo dije: “Bueno, si así van a estar las cosas, y ya no hay buques nacionales, pues cierran la Escuela de la Marina Mercante”, cosa que no quisiera, salen muy bien de ahí.

Y entonces les dije: “Si se hace inversión en esas instalaciones físicas, da una rentabilidad del 25 por ciento”. Estoy dispuesto a explicarles y a defender el proyecto, porque es un proyecto viable. Por ahí dicen, bueno, o sea que nada más tantito.

Alguien decía: “El problema no es meter a las compañías éstas, que son gansters en el mundo, discúlpenme, tengo muchos ejemplos, el problema es cómo sacarlas después. Ya en años anteriores, tenemos experiencia.

Miren, si los que plantean que nada más tantito, y unas poquitas, y que no se preocupen, les tengo una noticia. El año pasado, en Estados Unidos quisieron vender un local, una empresa, que no maneja todo lo que maneja PEMEX, y entonces la licitaron públicamente e internacionalmente. En Estados Unidos se puede...

(Sigue 31ª parte)

...internacionalmente, en Estados Unidos se puede.

Y el Congreso y el Presidente Bush, les dijo, ah, ah, es de estrategia nacional. Entonces, los que opinan así, no le vayan a pedir trabajo a Bush, no se los va a dar.

Pero que importa que fuera China, Turquía, Irán, Iraq, los metemos y compran la empresa.

Entonces, yo no sé qué entienden ustedes por seguridad nacional. Digo, estoy impactado, porque yo no me dedico a la política, soy nada más ingeniero.

Ahora, la simpleza. ¿Privatizamos, no privatizamos? Se las pongo en la mesa, como técnico: proyecto por proyecto y palabra que nosotros no nos vamos a tardar mucho, quiero ver sus proyectos, que dudan que los tengan, y los comparamos. Por favor, senadores, invítenos cuando sean proyectos multimillonarios, los discutimos en una sala, con todo, tres días, no pido mucho, y analizamos; lo que sea más rentable, juega, se privatiza si es más rentable. Pero si no, por favor, no sean

suicidas, también aquí viven ustedes, algunos saldrán con su lana, pero, bueno.

Entonces, yo no sé si no fuimos claros. Miren, yo tuve la experiencia, gratísima, de participar con el señor Conchello, en el PAN. Un hombre, que en ese momento que estaba en el PAN, yo era muy joven, así como me ven tengo mis años, pero en ese tiempo era muy joven. Y la verdad yo digo, si hay personas o ha habido personas como Conchello, en el PAN; ¿por qué hacen de los otros? Gracias. (Aplausos)

-EL C. PRESIDENTE LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias, señor ingeniero Armando Echeverri, por su intervención.

Entramos al último ciclo de esta reunión. Tienen en él, derecho al uso de la palabra, hasta por tres minutos, los señores legisladores que deseen ejercer su derecho de réplica.

En primer lugar, el señor senador Sebastián Calderón, que lo veo muy puesto para hacer uso de la palabra. Adelante, por favor.

-EL C. SENADOR SEBASTIAN CALDERON CENTENO:

Muchas gracias.

Respecto al transporte marítimo, se requiere abordar el tema del impacto social en los estados petroleros.

Habrà gente que en un principio puede verse afectada, si no se lleva a cabo una adecuada planeación ecológica y de transporte. Tal es el caso de los pescadores de Campeche y de Tabasco, que se han sentido desplazados en sus áreas de captura.

No se ha considerado la importancia de la participación del personal de la Armada de México, quienes han apoyado a la industria en cuanto a la protección de las instalaciones petroleras. Sus actividades, son parte fundamental para la seguridad nacional y defensa de la soberanía marítima; así como de nuestra economía, la protección del medio ambiente, la preservación de especies marinas en peligro, la de adecuada administración de nuestras riquezas naturales, la salud de las comunidades costeras, la mejora de las condiciones de nuestros puertos y su

infraestructura, la búsqueda y rescate de vidas humanas en el mar y, por supuesto, para el desarrollo de las actividades petroleras.

La ley que nos rige, y que ha seguido rigiendo a Petróleos Mexicanos, respecto al transporte marítimo, es la Ley de Navegación y Comercio Marítimo publicada el 1º de junio de 2006, que entró en vigor el 1º de julio del mismo año. Todo lo anterior, ya fue derogado.

Asimismo, en el tiempo que tuve la oportunidad de trabajar en buques tanques de Petróleos Mexicanos, desde oficial, hasta capitán de buque tanque, que fueron 14 años, nunca regresamos con el producto que inicialmente partimos; es decir, siempre fue entregada toda la carga en todos los puertos.

Los barcos, que se han estado amarrando, han sido por falta de clasificación; es decir, esta falta de clase son por los años de vida. Pero el mantenimiento, a bordo de los mismos, por el personal sindicalizado y de confianza, ha sido efectivo. Tanto así, que los barcos que han sido amarrados por falta de clase y el

llegar a sus años de vida, tienen todos los servicios que el barco requiere para su buen trabajo y mantenimiento.

Muchas gracias. (Aplausos)

-EL C. PRESIDENTE LABASTIDA OCHOA: Gracias, señor senador Sebastián Calderón.

Le pido, a continuación, al senador Raúl Mejía, que haga uso de la palabra. Y le pasamos el micrófono.

-EL C. SENADOR RAUL MEJIA GONZALEZ: Muchísimas gracias, senador.

Este día nos han expuesto ideas y reflexiones muy valiosas, para este importante tema, señores que nos han acompañado en este foro.

Las cifras y diagnósticos nos llevan a concluir, que tenemos que actuar rápido. Debemos reorientar la política petrolera. Es necesario renovar la obsoleta infraestructura de ductos,

terminales y equipos, que en algunos casos cuentan con 40 años de vida. Debemos también mejorar el marco regulatorio, que le permita al sector energético, una verdadera integración.

Una conclusión general, es que no se le ha dado la debida atención al transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos en términos de inversión. Que se entiende que es una de las áreas estratégicas de todo el sector.

Y no es la discusión de la si la inversión debe de ser quitada de la salud y la educación, como aquí se ha mencionado, y canalizarla a áreas de inversión. Yo creo que la decisión es más de Estado; la inversión debe asignarse adecuadamente, debe ser racional y que nos permita con una visión de Estado, a hacer inversiones productivas, que nos den mayores recursos para tener mejor educación y más salud.

Lo que nos ha llevado, toda esta deficiencia a la inversión, a un importante rezago tecnológico; no es posible que contemos con un día de abasto real, de alguno de nuestros petrolíferos o que tengamos equipos con 40 años de vida.

Debemos evitar tomas clandestinas en la red de ductos y evitar su saturación. Debemos encontrar conjuntamente las herramientas jurídicas y financieras que permitan asegurar la soberanía de la nación, sobre los hidrocarburos y a la vez lograr una explotación racional de los mismos.

Necesitamos una industria petrolera moderna, que sea efectiva y progresista. Que sea competitiva y con un sentido federalista. No podemos dejar de lado, el impacto negativo o positivo que la explotación de hidrocarburos tiene en las entidades federativas.

Todos queremos fortalecer a Petróleos Mexicanos, dotándola de recursos suficientes.

Una reflexión importante, que hoy se dijo: “pensemos en una política integral, que incluya el talento de nuestros ingenieros, obreros y trabajadores de la industria”. Necesitamos una reforma integral que incorpore las firmas mexicanas de construcción y servicios, y a los proveedores nacionales de partes. Necesitamos,

en suma, una reforma que entienda al México actual y lo prepare para el futuro.

Muchas gracias. (Aplausos)

-EL C. PRESIDENTE LABASTIDA OCHOA: Gracias, señor senador Raúl Mejía.

Le solicito, a continuación, al señor senador Graco Ramírez, que haga uso de la palabra.

-EL C. SENADOR GRACO RAMIREZ GARRIDO ABREU:
Con una aclaración, que considero pertinente.

No somos enemigos de la empresa privada. Hablé de las legítimas... derechos que tienen para las utilidades. En la lógica, efectivamente, de una visión de Estado, tenemos que valorar, hasta dónde el mercado y hasta dónde el Estado. Que es el debate que tenemos.

Y debo decirle que si para que haya buen mercado, requerimos un buen Estado. Porque si no al rato, los más vivos se comen a los más débiles.

Y vamos a una visión monopólica de la economía, como ha ocurrido con las privatizaciones. Que incluso usted y yo, licenciado, hemos tenido que estar pagando todos nosotros, para rescatarlos, por fracasadas, por lo menos lo de la banca y la carretera.

Entonces, pues, yo creo que lo que tenemos que construir es una buena estrategia de participación. Porque incluso en los ductos, que algunos de buena fe defienden, los que son transportistas hoy, donde usted sabe perfectamente que hay quienes dominan el mercado de transporte...

(SIGUE 32ª. PARTE)

.....perfectamente que hay quienes dominan el mercado del transporte. No me diga que todos son iguales. Hay unos más iguales que otros.

Entonces debo decirles que hay un oligopolio del transporte también muy claro, quienes se benefician más de los favores del Gobierno para las concesiones al transporte de antes y el Gobierno de ahora.

Pero finalmente la ilusión que tienen algunos empresarios hoy en el transporte y ante la necesidad que tenemos de hacerlo mucho más rentable para la empresa, el de que no tenga que hacerse por tierra, sino por ductos, porque evidentemente le es más barato y más eficiente, más seguro, tenemos que plantearnos también que no se hagan ilusiones. Si ustedes prueban que tienen capacidad para operar ductos, pues entonces me llevaré una gran sorpresa porque hay algunos que operan pero son tramos muy pequeños. Cuando se hizo la licitación para la región 2, que es la más importante del país, la que transporta desde el Golfo de Campeche hasta Coatzacoalcos, el gas y el petróleo, la más importante por ello, decía, la licitación que hizo PEMEX, que tuvieran experiencia en operación.

¿Díganme que empresario mexicano tiene experiencia en operación de ductos? Al menos que haya aquí una cosa que no sepamos. Pues ninguno. Son las transnacionales las gaseras y petroleras extranjeras las que tienen experiencia en ese manejo de ductos.

Entonces, pues, debo decirles que no. Hubiéramos querido, incluso, en la petroquímica una estrategia coherente. Le ha ido peor a la petroquímica hoy privatizada y a la química, nuestra química, por los absurdos que han hecho con PEMEX. Se ha caído en 30 por ciento, 40 por ciento la industria química mexicana por cierto. Y prefieren los tecnócratas que deciden las cosas en Hacienda importar petrolíferos, que han abatido la planta petroquímica de México, de PEMEX, que era de las mejores del mundo, con una absoluta irresponsabilidad y se han llevado “al baile” a muchos empresarios mexicanos que no han podido crecer, la industria química y petroquímica mexicana.

Entonces, sí queremos un buen acuerdo con la empresa privada, pero no para que la empresa privada se quede con los términos estratégicos de la industria, porque es otra lógica. Es la lógica del Estado o la lógica del mercado. Y para una industria estratégica y preservar la seguridad energética,

requerimos la lógica del Estado, porque el Estado somos todos, y lo privado es privado, es de unos, no de todos. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias, señor Senador Graco Ramírez por su intervención.

-Le solicito a continuación al señor Senador Arturo Escobar y Vega que haga uso de la palabra.

-EL C. SENADOR ARTURO ESCOBAR Y VEGA: Gracias, Presidente.

Por supuesto que es una obligación de cualquier Legislador de nuestro país conocer la Historia de México. Es lógico que es una obligación que todos tenemos que conocer. En mi caso qué bueno que yo sí la conozco.

Pero les voy a platicar una cosa que es inaceptable. Inaceptable es estar en contra de todo aquello que emana del Ejecutivo Federal por posiciones político-partidistas. Eso sí es una traición a México, ¿eh?

Se dice aquí que necesitamos diferenciar lo que pasó con Petrobras y lo que está pasando con Petróleos Mexicanos

por la ubicación geográfica de México, por los ríos que tenemos de ser vecinos de los Estados Unidos.

Pues yo lo veo totalmente al revés. Yo creo que es una enorme oportunidad ser vecinos de un país que consume los niveles de energía que consumen los Estados Unidos de Norteamérica. Porque en el futuro van a ser grandes clientes de México en temas como biocombustible.

A mi me gustaría que alguien me explicara si en algún país del mundo el tema de transporte, distribución y almacenamiento de petrolíferos ha sido un asunto de seguridad nacional. O será considerado un asunto de seguridad nacional.

La ampliación de la red de ductos en nuestro país tiene beneficios directos e inmediatos en sectores como seguridad ambiental, seguridad física y, por supuesto en un enorme ahorro de recursos económicos.

Existen en nuestro Congreso algunos Legisladores que admiran o defienden la posición venezolana a nivel internacional. Quiero leerles el Artículo 61 de la Ley Orgánica de Hidrocarburos de ese hermano país latinoamericano.

Artículo 61.- “Las personas naturales o jurídicas que deseen ejercer las actividades de suministro, almacenamiento,

transporte, distribución y expendio de los productos derivados de hidrocarburos, deberán obtener previamente permiso del Ministerio de Energía y Minas”.

En Venezuela están totalmente abiertos. Y repito, aquí seguimos discutiendo, seguimos discutiendo si queremos sacar adelante a México o mantenernos. Este no es un asunto de ideología, no es un asunto partidista, es darnos la posibilidad de que a través del sector petrolero salgamos adelante.

Muchas gracias. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias, señor Senador Arturo Escobar.

Le solicito a continuación a la Diputada Patricia Castillo, que haga uso de la palabra.

-LA C. DIPUTADA PATRICIA CASTILLO ROMERO: Muchas gracias nuevamente.

Bueno, en principio quiero comentar a ustedes que agradezco profundamente al General nos haya recordado lo que es la soberanía nacional. Necesitábamos tener claro que es la soberanía nacional. Porque esto responde con claridad a lo que

expondré para que todos entendamos cual es la visión, y creo que con esto podré aclarar tanto a nuestro amigo Miguel como a nuestro amigo Jorge que por supuesto no estamos en contra de los que ustedes dicen.

Pero años previos a la Expropiación Petrolera, que dio origen a la Expropiación, y que hoy puede ser nuevamente el caso, es aquellos que controlaban el transporte del petróleo, pusieron en jaque al Estado porque no querían pagar impuestos, precisamente por eso, porque trataban mal a nuestros trabajadores, porque estábamos sujetos a los caprichos de esas empresas. No se necesita ser experto, ni mucho técnico para saber a lo que estamos exponiendo. Y efectivamente, General, podríamos necesitar marcapaso para eso.

Y por supuesto ---y esto lo aclaro porque es necesario—nuestro respeto a la iniciativa privada mexicana. No solo se lo refrendamos, los hemos defendido y precisamente por eso estamos dando esta y otras luchas. Por eso nosotros no votamos a favor de IETU y por eso no estaremos de acuerdo en que las empresas mexicanas estén rezagadas ante los grandes monopolios extranjeros en el control de los ductos en México.

No podemos esconder lo que es una realidad ya muy visible. La privatización en manos de extranjeros, incluso de controladores de monopolios mexicanos pone en riesgo nuestra soberanía. Ponemos en riesgo, y todos los mexicanos que hoy nos ven lo tenemos muy claro, no podemos tener control porque ni siquiera hay un sistema de evaluación claro; no podemos tener control sobre algo que va a depender de un consenso que aún no tenemos determinado como vamos a tener.

No podemos seguir escondiendo lo que es una parte muy clara para el país. Tratemos de ver con claridad que más allá de tecnicismo, que efectivamente los existen, para los mexicanos la realidad es que lo único que nos queda es el petróleo y no podemos dar un paso atrás al respecto.

Con todo respeto, no podemos llamar traidores o traicionados. Lo que si les quiero decir que en este momento la nación espera de nosotros la responsabilidad de poder defender el último recurso del país.

Muchas gracias. (Aplausos).

-EL C. PRESIDENTE SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Muchas gracias a usted, señora Diputada Patricia Castillo.

-Le solicitamos al señor Diputado Joaquín Vela que haga uso de la palabra.

-EL C. DIPUTADO JOAQUIN VELA: Gracias, Senador Labastida.

-Yo me quiero referir al comentario que hizo el señor.....

(SIGUE 33ª. PARTE).

... yo me quiero referir al comentario que hizo el señor Raúl Monteforte, porque yo creo que sí necesitamos reflexionar seriamente todos y analizar si las experiencias recientes son positivas o no.

¿La experiencia de las empresas privadas que generan electricidad y de las empresas privadas que venden gas natural ha sido en beneficio de los mexicanos?

Yo quisiera que junto con él podamos revisar cuántas empresas medianas y pequeñas mexicanas han quebrado por los aumentos en el gas natural y por los problemas que han tenido con la electricidad. Sería importante verlo, haber si han beneficiado o no han beneficiado al país, porque además tiene un tratamiento especial.

Hay una estadística que de diez empresas que se abren en México antes de cinco años ya ocho quebraron, solamente dos sobreviven, que es un porcentaje terriblemente bajo que habría que poner atención en esa cuestión.

El principal problema que tienen muchas empresas, aparte de los créditos, etcétera, es que cualquier empresa que produce es enfrentarse al mercado para ver si el mercado acepta su producto y brinca ese gran problema que tiene.

Uno de los economistas más admirados por mí dice que es el salto mortal de la mercancía cuando la mercancía llega al mercado y efectivamente es aceptada.

Sin embargo los dos casos que menciono, las empresas de gas y las empresas que generan electricidad privada no tienen ese problema, ya tienen el mercado asegurado.

En un caso la electricidad se los compra a Comisión Federal de Electricidad, ellos no tienen que enfrentarse haber si en el mercado van a tener compradores, ya lo tienen desde antes, ya están definidos que se los va a comprar Comisión Federal de Electricidad.

Y en el otro caso, como conectan a las empresas o a las casas, estos ya no se pueden zafar, tienen también a los compradores asegurados.

Entonces ellos tienen ventajas sobre cualquier otro empresario nacional que sí tiene que enfrentarse y aún así el señor decía que van a necesitar de diez a quince años para poder fortalecer sus inversiones. Imagínense si ellos tienen que hacer esos que son beneficiados, porque tienen el mercado asegurado, qué tendrán que hacer los pobres empresarios mexicanos que tienen que enfrentarse a un mercado en el que el mercado no saben cuál será su comportamiento.

Por eso pensamos que no debe haber ese tratamiento diferenciado y favorecedor, porque pensamos que esta privatización, que incluye las leyes que, las iniciativas que manda Calderón, tienen destinatarios bien precisos, como ha pasado con este caso de las empresas privadas que generan electricidad y gas privado. Fueron específicamente algunos y en el caso del petróleo no pensamos que sea diferente, pensamos que va a ser igual para beneficiarios específicos que ya están señalados y que

van a ser, y que no desafortunadamente no son los empresarios mexicanos. Ojalá fueran estos.

Gracias.

(Aplausos)

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: Le agradecemos al diputado Joaquín Vela su intervención y le solicito a continuación al diputado Alejandro Delgado Osoy que haga uso de la palabra.

-EL C. DIPUTADO ALEJANDRO DELGADO OSCOY: Muchas gracias. Yo quisiera lamentar que a un legislador aquí mencionó diciendo, entre palabras, que no conoce hacia dónde vamos con esta iniciativa del Presidente Calderón, es lamentable. Pero hoy los que sí le dedicamos un poco de tiempo a leerla, las cinco iniciativas, sabemos que va a modernizar, ampliar y también actualizar lo que hoy tiene PEMEX, la infraestructura que hoy tiene y con los ingresos que se espera tener de la venta petrolera al ir a aguas profundas es fortalecer a PEMEX. Ese es el objetivo principal, legislador, de esta iniciativa.

También con todo respeto al general quisiera decirle que la participación de terceros en nuestra red de ductos no comprometería en modo alguno el producto, la renta petrolera ni el control estratégico de las operaciones. La prueba es la participación social en ductos de gas que actualmente se dan.

También quisiera decir que no es cuestión de si tenemos o no la experiencia para ampliar la infraestructura de PEMEX Refinación. En realidad es el tiempo el que juega en contra de nosotros y todos los mexicanos y el caso más simple y lleno es el hoyo de Dona. Ese yacimiento nos están ganando la carrera en los Estados Unidos principalmente.

En este sentido la inversión privada vendría a complementar la inversión que realiza PEMEX, la inversión sería complementaria, no sustituta.

Conociendo también, como diputado federal, que el 40 por ciento de los ingresos del gobierno vienen de la venta petrolera, nosotros como diputados le ponemos un precio a ese barril y precisamente a partir de ese presupuesto generamos para poder

construir vivienda, ir a salud también, al campo, al deporte, a la cultura. Si tenemos más ingresos, si podemos vender más petróleo con esta iniciativa, entonces quiere decir que va a aumentar más la construcción y también el impulso a todos este gasto social y programación social. A esto nos referimos y a esto es a lo que queremos ir en esta iniciativa.

Por último quisiera comentar que tenemos el tiempo limitado. Los legisladores, tanto senadores, como diputados federales, tenemos también una gran responsabilidad. Hay que ponernos la cachucha, como así lo dijeron, hay que ponernos la playera. Yo traigo la cachucha de mis representados, de mis hijos y también los hijos de ustedes.

Muchas gracias.

(Aplausos)

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:

Gracias señor diputado Alejandro Delgado. Le solicito a continuación al diputado Arnulfo Elías Cordero que haga uso de la palabra.

-EL C. DIPUTADO ARNULFO ELIAS CORDERO: Muchas gracias, señor senador. Yo festejo que el gobierno federal en la actualidad puede estar haciendo o enfrentando la crisis alimentaria aquí en nuestro país, una crisis que está por todo el mundo.

Sin embargo no debemos de olvidar de que lo está pudiendo enfrentar porque tenemos excedentes por la cuestión del petróleo. Entonces yo me pregunto hacia mi interior qué pasaría en un futuro si Petróleos Mexicanos ya no fuera del Estado, es una preocupación que como dice el diputado es una preocupación que también tienen muchos padres de familia en todo el país.

Sin embargo yo creo también que es muy necesario y urgente que Petróleos Mexicanos y el Congreso de la Unión ya dio una muestra el año pasado en cuanto a su presupuesto otorgándole a PEMEX alrededor de 200 mil millones de pesos, sería muy importante que este año pudiéramos ir pensando en lo mismo o más para la construcción de infraestructura en almacenamiento y distribución de corto plazo, construcción de

instalaciones en refinerías y terminales de almacenamiento y reparto para la utilización de combustibles limpios acordes a la ley de promoción y desarrollo de los bioenergéticos que establece las bases para el uso del etanol y el biodisel, incrementar la capacidad de transporte terrestre con tecnologías de punta y eficiencia que generen certidumbre en cantidad y calidad de los combustibles en los procesos de carga y de descarga; construcción de ductos que sustituyan a gran parte del transporte de autotanques terrestres.

Se destaca asimismo que para lograr el manejo transparente de contratos en los diversos niveles, se establezcan reglas de operaciones claras y universales para llevar a cabo las licitaciones para la firma de los contratos.

Al aplicar dicha estrategia se permitiría que las inversiones de la paraestatal puedan ser encaminadas y dirigidas a actividades más redituables como la exploración y la extracción del gas y del petróleo, permitiendo así la anticipación a los nuevos retos que se enfrentan en materia de hidrocarburos.

Derivado de lo anterior un cambio estructural es imprescindible e impostergable para elevar la competitividad del país en materia energética. Asimismo, se deja en evidencia que la principal problemática de PEMEX es financiera. Por lo que si bien es necesaria una reestructuración organizacional integral dentro de la misma paraestatal, también es necesario el blindaje financiero y su...

(Sigue 34ª parte)

. . . también es necesario el blindaje financiero y su transparencia en el uso y los recursos.

Muchas gracias, señores senadores por su hospitalidad, muchas gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA: A usted, señor diputado, muchas gracias por su intervención.

Le solicitamos a continuación al señor Senador Arturo Núñez que haga uso de la palabra.

-EL C. SENADOR ARTURO NUÑEZ JIMENEZ: Gracias, Presidente.

Se ha dicho hasta la saciedad, al punto de volverse lugar común, que los pueblos que no conocen su historia están condenados a repetirla.

No hay que espantarse de la ideología, por más que se hable más de ella en Madrid, la ideología surge de un proceso

histórico muy concreto, la entrega de los primeros campos petroleros en el Porfiriato con títulos de propiedad a perpetuidad que revertir esa medida le llevó al país 40 años, y eso incluyó el que el Embajador de Estados Unidos Henry Lane Wilson, se involucrara con Huerta en el asesinato de Madero, porque había puesto un impuesto a las empresas petroleras. Y después quitaron a Huerta porque ya no les era útil, con todo y que emplazaron la armada en Tampico y en Veracruz, en defensa de los intereses de las empresas petroleras. Luego llegó Carranza y los utilizaron, no lo reconocieron, porque quería que retirara el impuesto y que le diera una serie de concesiones especiales a esas empresas extranjeras, vino el Constituyente del 17 y reivindicó la propiedad originaria de la nación en el suelo y el subsuelo, y después hubo que dar una grande batalla, porque las empresas extranjeras apoyadas por el Departamento de Estado Americano, pretendían que no se le diera retroactividad a la Constitución, porque ellos tenían derechos de antemano del Porfiriato y la batalla fue muy larga, pasó por Carranza, por Adolfo de la Huerta, siempre con el chantaje de no reconocer a lo gobiernos mexicanos, de ahí surgió la doctrina Estrada, pasó por Alvaro Obregón, quién tuvo que usar a la Corte para que

declarara que las leyes eventualmente eran no retroactivas, pero la Constitución lo dejaba en el limbo, lo llevaron a los Acuerdos de Bucareli, también a la hostilidad permanente con Calles, luego un receso en el Maximato y finalmente la culminación de la expropiación petrolera con Lázaro Cárdenas.

No es eso un simple problema histórico que ya quedó atrás, cualquier error en el cálculo junto al elefante que vivimos en el norte, lo vamos a pagar caro y nos lo van a reclamar permanentemente las generaciones, por más que digamos eso es histórico, eso es ideológico, como si no fuese parte de la historia esencial de este país.

Y este tema además no sólo es por razones históricas e ideológicas, que serían más que suficientes, es también por razones económicas, es también por los resultados que la privatización ha tenido en la forma que le ha llevado el modelo neoliberal. Coincido con Graco, coincido con la diputada que no tenemos nada contra la empresa privada, pero los resultados de las privatizaciones sí nos hacen ponernos listos y cuidadosos, porque ni siquiera va a terminar en empresarios nacionales.

Va a ser como mencionaba el señor González, al final de cuentas los empresarios hoy nacionales, serán los empleados de las empresas extranjeras que también habrán tenido que vender como en muchos temas de libre comercio.

Esas son las razones por las que no estamos de acuerdo con privatizar, no va a ganar la empresa nacional, van a ganar las transnacionales. (Aplausos)

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Muchas gracias al señor Senador Arturo Núñez por su intervención.

Le solicitamos a continuación al señor senador Juan Bueno Torio que haga uso de la palabra y con él cerramos esta reunión.

-EL C. SENADOR JUAN BUENO TORIO: Muchas gracias Presidente.

Lo bueno que la historia nunca termina, la construimos todos los días, y precisamente después de la Expropiación Petrolera,

cuando el Estado Mexicano era incapaz de abastecer los productos y realizar todas las inversiones que se requerían, el Presidente Lázaro Cárdenas promulgó una Ley Reglamentaria del artículo 27 constitucional en donde en su artículo 7º decía: “El Estado Mexicano para realizar las actividades correspondientes al petróleo, podía otorgar contratos y podía, inclusive pagar en efectivo o pagar en porcentajes del producto obtenido”.

Pero también el artículo 7º de esa Ley Reglamentaria de 1939 decía que: “El Estado, para poder realizar sus actividades, podía otorgar concesiones a particulares para actividades de refinación, de transporte de producto por ducto y otras actividades más de almacenamiento”. Y no me digan ustedes que Lázaro Cárdenas, visionario como lo fue en aquel momento fue privatizador, no me digan ustedes que Lázaro Cárdenas en aquel momento visionario como lo fue, fue “vendepatrial”

Señores, las circunstancias del país reclaman acciones en momentos adecuados y en momentos precisos de nuestra historia y hoy el Estado Mexicano ha demostrado incapacidad para abastecer de gasolina, incapacidad para hacer todo lo que

tiene que hacerse para detonar mejor a nuestra empresa petrolera.

Esta iniciativa, esta reforma parte de una iniciativa del Presidente Calderón, iniciativa que debemos trabajar todos, mejorar, abonar, contribuir en desarrollar un producto que verdaderamente beneficie a México, y si para eso tiene que participar X o Y persona o lo tiene que hacer todo PEMEX, pues lo tendremos que discutir y de eso se trata este debate, no podremos descalificarnos entre buenos y malos ni entre privatizadores y estatistas, tenemos que fortalecer a PEMEX, porque fortalecer a PEMEX es vincularlo a posibilidades adicionales de las propias, es darle a PEMEX desarrollo tecnológico a la propia capacidad que él mismo tiene, darles mejores capacidades de educación a las mismas capacidades que PEMEX tiene, como el hijo al que usted refiere, lo alienta con un maestro para reforzar sus capacidades, pero así, como PEMEX es el responsable de la operación y de los resultados, su hijo también es el responsable de las calificaciones.

Quiero hacer un comentario de una experiencia personal que adquirí en PEMEX en los años que estuve, en donde tuve la oportunidad de compartir con muchos petroleros, distribuidores, gasolineras, transportistas que me enseñaron mucho.

Tuvimos 15 días en el 2005 que todos los días estuvimos a punto de dejar de abastecer con suficiencia de petrolíferos toda la red de distribución, un esfuerzo enorme de todos los trabajadores, colaboradores a quienes les reconozco su esfuerzo por la forma en que operan, por la forma en que mantienen las actividades productivas en Petróleos, con la estrechez de recursos, con el equipo obsoleto que en ocasiones tienen, pero ahí están trabajando todos los días para darnos buenos resultados.

El tiempo se está agotando, la infraestructura ya no alcanza, la infraestructura es insuficiente y PEMEX sólo, aún con las capacidades de los petroleros no va a poder enfrentar un día el desabasto de petrolíferos en aeropuertos o en estaciones de servicio y ahí es donde vamos a estarnos levantando de por qué no le entramos al tema hoy con decisión y con convicción.

Yo quiero decirles también, porque aquí se ha dicho del mercado ilícito.

Quiero reconocerle a PEMEX Refinación y a la Gerencia de Seguridad Física de Petróleos Mexicanos, el avance que se ha dado en el combate al mercado ilícito de combustibles.

No es lo que quisiéramos, no es lo que queremos, pero finalmente hay avances importantes y los resultados están a la vista de todos.

Nadie quiere fragmentar a PEMEX ni a PEMEX Refinación, por el contrario, la iniciativa propone otorgarle a su Consejo de Administración condiciones para que definan la mejor estrategia a desarrollar las actividades de PEMEX, y la iniciativa también propone mejores condiciones y mecanismos para fortalecer el combate a la corrupción y la transparencia y la rendición de cuentas.

Compañeras, compañeros, este es un tema muy serio y muy importante para la nación que no está a discusión aquí, como lo dijo el compañero diputado, quiénes ganan o quiénes pierden.

Compañero Graco Ramírez, aquí quien tiene que ganar es México, en este tema del Petróleo, los ganadores, quienes vamos a ser ganadores, vamos a ser nosotros, todos los mexicanos, todo está que aquí, en esta soberanía, en donde se representa la soberanía nacional, que es el Congreso de la Unión, nos pongamos todos de acuerdo. Gracias.

-EL C. SENADOR FRANCISCO LABASTIDA OCHOA:
Gracias señor Senador Juan Bueno Torio. Con esta intervención concluimos el día de hoy a las 04:00 de la tarde.

Quiero agradecer a los señores ponentes su tiempo, su dedicación y lo que hoy nos han enriquecido, muchas gracias a todos ustedes y a los señores legisladores que nos han hecho el favor de acompañarnos, muchas gracias.