

Transporte, Almacenamiento y Distribución
De Hidrocarburos y Derivados

CP Juan Pablo González Córdova
Asociación Mexicana de Empresarios Gasolineros A.C.
AMEGAS - 17 de Junio de 2008

Agradezco la invitación de la Comisión de Energía del Senado de la República que me brinda la oportunidad de participar en este Debate sobre la Reforma Energética que estoy seguro, cambiará para bien, el rumbo del país.

RED DE ESTACIONES DE SERVICIO

Para dimensionar la importancia que tiene la Red de Distribución de Estaciones de Servicio del País, es necesario considerar que Pemex produjo en el año 2007: 3 Millones de Barriles Diarios de crudo. De los cuales, 1.3 MBD fueron procesados en el Sistema Nacional de Refinación y 1.7 MBD fueron vendidos al exterior.

Esto significa que el 44% se procesa en México y el 56% se va al exterior.

Son 8,156 Estaciones de Servicio que actualmente distribuyen los combustibles al Público, Diariamente: 112 Millones de litros de Magna, 60 Millones de litros de Diesel y 15 Millones de Litros de Premium. Diariamente se venden en México, 187 Millones de litros de combustibles.

De cada 10 litros de combustible que se venden en México, 6 son Gasolina Magna, 3.2 de Diesel y 0.8 de Gasolina Premium.

Las Gasolineras somos en parte, recaudadoras de impuestos de Hacienda, ya que las ventas diarias de combustibles, ascienden a **\$ 1,300 Millones de pesos por Día.** Esta cifra es el parámetro que mide el mercado interno de los combustibles en México, equivalente a una venta anual de 43,000 millones de dólares.

La cara que Pemex da a la Sociedad, es en mucho la imagen de las Estaciones de Servicio, por lo que consideramos urgente el Fortalecimiento de la Franquicia Pemex, renovándola, actualizándola y dotándola de un nuevo marco jurídico.

Nuestras empresas dan trabajo a más de 230,000 mexicanos, entre despachadores, oficinistas, técnicos, etc., que con sus dependientes, representan un millón de mexicanos que comen del trabajo en gasolineras. A pesar de los problemas económicos, no hemos automatizado el servicio, conservamos las fuentes de trabajo como un compromiso social.

Las Estaciones de Servicio atienden a unos 13 millones de clientes cada día. Nuestra actividad es considerada en términos petroleros como parte del “downstream”.

LA FRANQUICIA PEMEX

Hasta 1992 las Gasolineras operaron bajo el esquema de Contrato de Concesión, y en Marzo de 1992 se creó la Franquicia Pemex que tiene 16 años de vigencia.

La creación de la Franquicia hizo crecer el número de Estaciones de Servicio, de 3,221 que existían en 1992, a 8,156 de la actualidad. Se crearon 4,935 nuevas Estaciones, la Red creció en 153%.

Actualmente las Estaciones de Servicio operan con 6 diferentes contratos: 2 de Franquicia y Suministro desde el origen de la Franquicia, 2 Contratos para las Nuevas Gasolineras desde el 2006 y 2 Convenios Modificatorios a los Contratos originales.

Con estos contratos, se otorga un trato discriminatorio en la Franquicia Pemex, que viola el artículo 2° Fracción VII de la Ley de la Propiedad Industrial que señala... “Establecer condiciones de seguridad jurídica entre las partes en la operación de Franquicias, 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 de las gasolinas y especificaciones del Diesel, la misma imagen institucional, por lo que consideramos debe ser unificada la Franquicia con un Contrato que si cumpla con la Ley. No hay franquicias de primera ni de segunda, la Franquicia Pemex es única y debe unificarse con un solo marco regulatorio.

El Contrato 2006 llamado “Cualli” que actualmente promueve Pemex, es de esquema neoliberal, como se ha observado en otros países de América Latina y que funciona para la apertura del mercado de las gasolinas a empresas transnacionales. Por ello no lo firmamos la mayoría de Estaciones de Servicio.

La Franquicia Pemex no cumple con la Ley de la Propiedad Industrial, sus Contratos no contiene cláusula de territorialidad o zona geográfica en que deben distribuirse los combustibles. No se puede concebir un Mac Donald frente a otro.

PEMEX SE NIEGA A REVISAR CONTRATOS

Así como la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ha tenido como rehén financiero a Pemex, lo mismo pasa con la Franquicia, porque los Contratos de Pemex y las Estaciones de Servicio establecen el

compromiso de revisar el margen comercial cada dos años y jamás se ha hecho desde 1992. Pemex se niega a revisar contratos.

El margen comercial para la distribución de gasolinas a niveles internacionales es del 12%, en México es del 5.7% o 6% según el modelo de Franquicia sobre Precios de Venta al Público. Es realmente un margen muy reducido, que impide que las Estaciones de Servicio ofrezcamos mejores servicios.

Los nuevos Contratos luego de 15 años de rezago, ofrecen aumento de 3 décimas de punto porcentual en la venta de gasolina, que comparados con los efectos inflacionarios de más de una década y devaluaciones.

TARJETAS PLÁSTICAS

Este nuevo contrato de Franquicia del 2006, trajo negocios colaterales... Algunos funcionarios de Hacienda y los Bancos quisieron hacer negocio con las Gasolineras, obligando al público consumidor a pagar los combustibles con tarjetas plásticas, de crédito o débito. El Contrato de Franquicia obliga a aceptar el pago de los productos petrolíferos... *“Sin trasladarle al consumidor comisión bancaria alguna por dicho servicio”.*

En el país hay más de 100 millones de tarjetas plásticas, de crédito, débito, de servicios... ¿cuántas se utilizarían en la compra diaria de combustibles? La comisión del Banco es del 1.25% sobre la compra, con cargo a la Gasolinera.

¿Cómo pagarla si lo que se gana es apenas el 5.7% o el 6%?, es la cuarta parte de la utilidad bruta se la llevarían los bancos.

¿Cuántos mexicanos podrán pagar con tarjeta la gasolina?, si son 13 millones de operaciones diarias, las cargas de combustibles... Estaríamos hablando de miles de millones de pesos de comisiones bancarias.

El Contrato no se ha modificado, así está, aunque no se cumpla. Y el público consumidor, anda como loco buscando una Estación de Servicio que le acepte sus tarjetas para hacer deducible sus combustibles...Esto es necesario que se resuelva, porque perfeccionándolo significará mayor recaudación de impuestos.

Propuestas:

- 1) Nuevo marco regulatorio para las estaciones de servicio, unificando el de Franquicia y el Suministro, que actualicen su rentabilidad, seguridad jurídica, pero sobre todo la más avanzada oferta de servicios al Público Consumidor.

TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO

El tema del transporte, el almacenamiento y la distribución de hidrocarburos debemos analizarlo como una cuestión integral. Aunque pudieran parecer actividades aisladas, todas están relacionadas en términos de la seguridad en el abasto de hidrocarburos y sus derivados.

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

Cuando hablamos del 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 del gasto público para que 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 realiza la sociedad.

El primer punto es el del transporte de los hidrocarburos. Desde hace 30 años México ha dejado de invertir en la construcción de ductos. Con mucha frecuencia ocurren lamentables accidentes, provocados por la falta de mantenimiento y la obsolescencia de los equipos con los que opera PEMEX. El daño es para la empresa, pero también para el medio ambiente y, sobre todo, para los habitantes de zonas que constantemente padecen derrames y contaminaciones.

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

La disponibilidad de los combustibles tiene relación directa con el transporte y la capacidad instalada de almacenamiento. Son 77 las Terminales de Almacenamiento y Reparto TAR's propiedad de Pemex, además de los Distribuidores. Algunos Estados tienen 2 terminales, otros hasta 8 como Veracruz y otros Estados no tienen Terminal de Almacenamiento, como ocurre en la zona del Caribe Mexicano. Así como los poliductos y oleoductos tienen una antigüedad de 28 años, las Terminales de almacenamiento no se construyen desde hace 20 años.

En los puertos no existe infraestructura de almacenamiento suficiente para recibir los volúmenes importados y distribuirlos por el país, creando un cuello de botella que limita la capacidad de respuesta de Pemex Refinación para suministrar oportunamente los combustibles al Público Consumidor.

La insuficiente capacidad de almacenamiento, provoca duplicidad de costos de transportación, porque del puerto habrá que llevarlo las Terminales del interior, luego retorna a unos cuantos kilómetros del mismo puesto. Lo que pudo entregarse a una distancia de 100 kilómetros, tiene que recorrer 1,000 kms o más.

Miles de Autotankers que antes transportaban el combustible en distancias de 60 u 80 kilómetros de la Terminal Pemex o Distribuidora Autorizada a la Estación de Servicio, ahora tienen que recorrer hasta 1,000 kilómetros para conseguir gasolina o diesel. Eso provoca desabasto regional.

Cito un ejemplo de la capacidad de almacenamiento, en la ciudad de México solo es de día y medio, en Jalisco para 5 días, en Monterrey para 7 días. Mientras que la demanda tanto de gasolinas como de gas crece, PEMEX no ha podido incrementar su capacidad para almacenar esos productos por falta de inversiones. Habría que preguntarse si ese es el tipo de seguridad energética que estamos buscando.

El problema de aumentar la capacidad de refinación, puede tardar hasta 5 años en resolverse, pero el abasto de combustibles debe tener una seguridad inmediata, para garantizar el suministro que permita el sano desarrollo económico del país.

Estos problemas en Pemex no son nuevos. La empresa ha sido abandonada a su suerte, mientras que se le extraen los recursos. Pero el almacenamiento y transportación están colgados de los hilos más delgados, que pueden provocar serios daños a la economía, por el desabasto de combustibles por zonas o regiones.

La reforma planteada por el Presidente Calderón no aclara si de verdad va a resolver este problema. Los legisladores están obligados a tomar decisiones con base a datos y metas concretos. No pueden ser actos de buena fe, porque entonces si nos quedaríamos en la discusión ideológica.

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

Alfredo Renault Superintendente de la Organización Nacional de la Industria del Petróleo de Brasil Petrobras, ha recomendado hace unos días que la referencia principal del caso brasileño para México, es el MODELO REGULATORIO que aplica Petrobras. Al respecto nos permitimos someter a su consideración el Proyecto de Reglamento para el Comercio de los Combustibles Líquidos.

Todo lo concerniente o lo relativo al transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos, así como lo referente a los productos

derivados y a las obras que estas actividades requieran se rigen por el Reglamento propuesto, conservando en todo momento la Nación la venta de primera mano.

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

Para ello, se requiere transparencia plena en la asignación de 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 una perniciosa corrupción que ha generado intereses dentro y fuera de la empresa que son el verdadero obstáculo que impide resolver el problema.

El almacenamiento y transportación de los hidrocarburos es un problema difícil, complejo, pero factible de solucionar.

Los Legisladores deberán 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; seguridad industrial para que las personas que trabajan en esas actividades estén a salvo y que también estén seguros los habitantes, sus propiedades y las tierras en las que se encuentran los ductos u operan instalaciones de PEMEX; pero de manera prioritaria, la seguridad de cubrir la demanda nacional de petrolíferos con producción propia o importaciones.

CONCLUSIÓN Y PROPUESTA:

- a) 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 apertura a los sectores social y privado en transporte, almacenamiento y distribución de los productos que se obtengan de la refinación.
- b) Construcción de ductos para reducir la transportación terrestre de los hidrocarburos.
- c) Es necesario invertir de inmediato en Terminales de Almacenamiento y Distribución
- d) Readecuar las instalaciones existentes, que no cumplen con la normatividad, transparencia y seguridad que requiere nuestra sociedad.
- e) Sometemos a su consideración el Proyecto de Reglamento para el comercio de los combustibles líquidos.

- f) Construcción de infraestructura para el mezclado de Etanol en las Terminales de Almacenamiento y Reparto TAR's, que servirá para complementar el suministro de biocombustibles, biodiesel y otros propios de la Energía Renovable que sean sustentables.