

## **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, A FIN DE EXHORTAR A PEMEX A IMPLANTAR UN PROGRAMA ESPECIAL PARA MEJORAR LA CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES QUE ADQUIERE, A CARGO DE LA DIPUTADA SILVIA GUADALUPE GARZA GALVÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN**

La que suscribe, Silvia Guadalupe Garza Galván, diputada federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXIV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en el Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta Soberanía la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al titular Petróleos Mexicanos (Pemex) para que implemente un programa especial para mejorar la calidad de los combustibles que Pemex adquiere, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

“...Se han generado importantes avances en las tecnologías de motorización y control de la contaminación en los países industrializados, a medida que los vehículos nuevos y más limpios reemplazan a los más viejos, las emisiones totales del sector transporte tienden a declinar. Sin embargo, a pesar de la disminución en las emisiones, el sector transporte continúa siendo una fuente importante de contaminación del aire...” [calidad de las gasolinas y diésel comercializados en la ZMVM, parte 1 (2017). -Secretaría del Medio Ambiente (Sedema)- Ciudad de México, México.] Éste es un escenario que encontramos aún en el año 2020, sobre todo cuando el gobierno de México ha preferido *refinar* un producto que bien podría ser reemplazado por una nueva tecnología baja en contaminantes.

Según Sedema, en la Zona Metropolitana del Valle de México, una de las principales fuentes de contaminación del aire es el sector transporte. Las principales deficiencias de estos vehículos automotores son los avances tecnológicos en los sistemas de propulsión, los sistemas de retención y disminución de contaminantes, y la calidad de los combustibles. Cada una de estas incorrecciones están entrelazadas por un mismo principio que va en cadena: si se tuviera una buena calidad de gasolina/diésel en primer lugar los vehículos no se dañarían de la forma en que lo hacen y en segundo, los automotores podrían evolucionar a una tecnología más avanzada que no tenga problemas con la compatibilidad de este producto.

Tomando esto en cuenta, podemos destacar que por un lado la calidad del producto afecta al automóvil por su forzada combustión dentro de él, pero por otro lado perturba la salud de las personas. Cuando los hidrocarburos y el óxido de nitrógeno se combinan con la luz solar, producen ozono, y en el caso de se encuentre al “nivel del suelo” reacciona químicamente con la luz del sol y produce esmog. Este fenómeno suele agravarse en temporadas de altas temperaturas. Recordemos que durante los picos más altos de la pandemia estuvimos cerca de tocar los 150 puntos del Índice de Calidad del Aire que determinan un estado de contingencia ambiental, esto debido a una mala formulación del diésel y gasolina.

Bien sabemos que el Instituto Mexicano del Petróleo (IMP) “es el único centro público de investigación en México dedicado exclusivamente a la investigación, desarrollo tecnológico e innovación de la industria petrolera...” (gobierno de México), mismo que planea transitar de una relación comercial con Petróleos Mexicanos a una de socio estratégico. El IMP menciona que en plena pandemia del Covid-19, ha logrado mantener un ritmo de trabajo a la altura de las necesidades de la industria; por ello, Pemex considera su acercamiento como un “brazo tecnológico” dentro de esta crisis, puesto que se trabaja en incrementar el rendimiento y calidad de la gasolina y diésel. Sin embargo, las normas establecidas ante este ente no permiten el buen manejo del producto, ya que actualmente “el IMP contribuye técnicamente al proyecto de la nueva refinería en Dos Bocas” (gobierno de México), y no a la renovación de las refinerías actuales para su mejor funcionamiento.

Un estudio de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) menciona que “México enfrenta un problema grave en el diésel que produce pues contiene altas cantidades de azufre. La falta de tecnologías de refinación es una causa de ello, pero también lo es la ausencia de formas accesibles para cuantificarlo”. Es así como han desarrollado una metodología para conocer la cantidad de azufre contenida en el diésel, empleado sobre todo en los transportes públicos y de carga.

Resignados a la calidad del producto que México abastece en sus gasolineras, la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), observó que, la con la exigencia de las normas, los catalizadores actuales de las refinerías mexicanas no están en condiciones de cumplirla, debido a que la baja de compuestos azufrados es significativa. Para modificar este panorama, el investigador Jorge Noé Díaz de León Hernández, refirió que se trabaja en el diseño de catalizadores con base en cobalto-molibdeno. “Una vez que se hacen estos catalizadores, se han probado en el Instituto Mexicano del Petróleo y ahora se han probado con la planta que tenemos aquí. Pasamos de tener alrededor de las 18 mil partes por millón hasta alrededor de 5 partes por millón, es decir, estamos ya casi dejando sin compuestos azufrados ese diésel”.

Es así como institutos de investigación científica de universidades de prestigio a nivel nacional han ido desarrollando sus propios prototipos capaces de ayudar al medio ambiente y a la sociedad, logrando un producto confiable y que los mexicanos podrán aprovechar. Sin embargo, siguen siendo pruebas incapaces de resolver el problema de inmediato, y mientras tanto, Pemex sigue teniendo normas incumplibles por el producto, sin las instrucciones necesarias para poder demandar un artículo de mejor calidad desde el momento de importación.

Hasta ahora se sabe que México no va a disponer de diésel limpio tentativamente hasta 2024, ya que el órgano de gobierno de la Comisión Reguladora de Energía (CRE) aplazó por cinco años la norma que obligaba a PEMEX a producir y distribuir diésel de calidad ultra bajo azufre (UBA) en todo el país.

Este año durante la emergencia sanitaria por coronavirus, la gasolina y la industria del petróleo en general sufren un gran golpe a nivel mundial por el prolongado encierro. Por ello, se dejó ver que en México se le autorizó a Petróleos Mexicanos vender el diésel con alto contenido en azufre durante la pandemia, esto debido a la competencia entre el sector privado y Pemex, logrando así bajar el precio de los combustibles, pero teniendo un producto altamente contaminante. Lo cual llevo a las empresas privadas a una inconformidad debido a que ellos están obligados a cumplir con la norma sobre la calidad de los petrolíferos.

Como se sabe, México adquiere el combustible del extranjero, al exportar el petróleo que será regresado en una calidad capaz de ser consumible. El producto final que se compra para abastecer al país cumple con el estándar de calidad que la norma establece, norma que ha bajado su exigencia en el producto encubriéndose con la crisis económica mundial por Covid-19.

“...México podrá vivir en el futuro cercano solamente con energías renovables. Sin duda, hacia allá vamos, pero los hidrocarburos todavía tienen mucho que aportar en el corto y mediano plazo.” menciona Animal Político que propone “escalar la industria”. Tocando el tema de tecnologías, no solo se refiere a mejorar la calidad de los vehículos, también se puede perfeccionar la eficiencia de las actuales refinerías, que gracias a su poca capacidad debemos pedir ayuda al extranjero para abastecer nuestro país.

Esto permite visualizar que gracias a ello tenemos abastecimiento de combustible que es el primero que debería ser sustituido por producto nacional, debido a su alto costo y baja calidad. Este problema radica en la falta de una zona de almacenamiento y mezclado de crudo, nacional e importado, donde se pueda proveer todo el sistema nacional de refinación, sin necesidad de crear otro centro de refinamiento para abastecer.

En vista de que el diésel aún no puede desaparecer (sobre todo para las empresas que transportan gran cantidad de producto y sus vehículos son de gran tamaño y peso), un país en tecnología avanzada como Japón, ha considerado que los coches diésel de nueva generación, equipados con filtros de partículas son más limpios, algo ya en funcionamiento dentro de Europa desde 2017. Según los fabricantes, éstos consumen un 25 por ciento menos que los de gasolina y ofrecen unas emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) en un 15 por ciento menores con respecto a lo que emitían hace 15 años.

Si el diésel en el oriente tuviera una cantidad de azufre y micropartículas contaminantes (que ensucian el producto) similar al nuestro, los motores diseñados para tener la eficiencia mencionada, se estropearían hasta llegar a ser un vehículo con las mismas características contaminantes que actualmente tenemos en México, por su mal funcionamiento debido a la maquinaria forzada por falta de combustible, ya que se puede llegar a dañar el filtro de carburante.

Este problema nos alerta sobre el daño que ocasiona la mediocridad del producto diésel. Es por ello que se requiere una exigencia a las autoridades de Pemex y que garantice la importación de un producto de alta calidad y que disminuya el nivel de contaminación del aire producida por estos vehículos automotores. Logrando así una sustentabilidad entre: el medio ambiente que recibirá menor porcentaje de CO<sub>2</sub> contaminante del aire, la sociedad que ahorrará en sus gastos y cerrará el círculo de la sostenibilidad con la economía de su lado.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta soberanía la proposición con

#### **Punto de acuerdo**

Único. Se exhorta respetuosamente al titular Petróleos Mexicanos para que implemente un programa especial para mejorar la calidad de los combustibles que Pemex adquiere, con el objeto de proteger la salud de todos los mexicanos.

Dado en el salón de sesiones, a 18 de marzo de 2021.

Diputada Silvia Guadalupe Garza Galván (rúbrica)