

Cofemer Cofemer

De: Mariana Tapia <mariana.tapia@imco.org.mx>
Enviado el: viernes, 16 de junio de 2017 06:51 p. m.
Para: Cofemer Cofemer
Asunto: expediente 65/0023/120617
Datos adjuntos: Comentarios_IMCO_NOM_16062017.pdf



A quien corresponda,

Enviamos adjunto el comentario del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO) al expediente

65/0023/120617

Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que modifica la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

ya que se publicó a través del sitio <http://cofemersimir.gob.mx> y no lo vimos cargado.

Saludos y gracias

--
Mariana Tapia/ Investigadora
mariana.tapia@imco.org.mx



Twitter: [@IMCOmx](#) | Facebook: [/IMCOmx](#) | YouTube: [/IMCOMexico](#)

Tel. +52 (55) 5985 1017

"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"

MAD-GT-2-BOO112110

por Colección

señalar las unidades de clasificación

según el sistema de clasificación

de la Colección

de la Colección

Comunicar al Sr. Jorge Rodríguez

informar

la información

por el sistema de clasificación del Sr. Jorge Rodríguez

se indica a través de las unidades de clasificación

de la Colección

de la Colección

de la Colección

de la Colección

DEL CENTRO AMO DE LA REPRODUCCIÓN DE LA COLECCIÓN

LOS FONDOS "MEXICANOS" la información de las unidades de clasificación

de la Colección, puede ser objeto de indicaciones de actualización

Comentarios del IMCO al "Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que modifica la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización"

16 de junio, 2017

El Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO) se manifiesta en contra de este Acuerdo, debido a que la CRE no publicó evidencia suficiente que demuestre que la quema de gasolinas con mayor contenido de etanol es inocuo para la salud de los habitantes expuestos. En particular, al IMCO le preocupan 5 puntos:

1. El acuerdo asume que "el hecho de que las gasolinas que tienen un contenido máximo de etanol al 10% en volumen (E10) puedan ser comercializadas en territorio nacional, no representa ningún costo de cumplimiento adicional para los destinatarios de la Norma ni para la población en general". Sin embargo, no se publicó la evidencia científica que sustenta la modificación de la CRE, así como la exención de MIR por parte de COFEMER. El Acuerdo de modificación cita un documento llamado *Justificación de no costos, modificación a la NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos*. En él se dice que "el Instituto Mexicano del Petróleo (IMP) emitió una opinión técnica a la Secretaría de Energía respecto al uso de gasolinas E10 para el área denominada "Zona resto del país", por lo que, de manera general, las conclusiones de dicho centro de investigación se centran en lo siguiente:

- "Los **automóviles de tecnología avanzada** reaccionan favorablemente a la mezcla E10 y pueden realizar una combustión y control de las emisiones más eficiente, con lo cual los contaminantes atribuibles al uso de alcoholes se reducen significativamente."

Estos estudios deberían ser parte de la documentación presentada como sustento, pues no queda claro a qué tipo de "tecnología avanzada" se hace referencia para llegar a la conclusión anterior:

¿Qué automóviles cumplen con "tecnología avanzada"?

¿Se asume que la tecnología de los vehículos utilizados en las pruebas de laboratorio de dichos estudios es la misma que la del parque vehicular mexicano fuera de las zonas metropolitanas ZMVM, ZMG, ZMM?

¿Qué porcentaje del parque vehicular de las ciudades en la "Zona resto del país" tiene tecnología avanzada?

¿Cómo cambiarán las emisiones de los vehículos con tecnología menos avanzada al usar gasolinas E10?

En ese sentido, se solicitan los estudios en los que se basó la CRE y la COFEMER para asumir que las modificaciones de la NOM-016-CRE-2016 no generan costos sobre la población en general. Es necesario contar con evidencia contundente que sustente el dicho de la CRE sobre las emisiones de la gasolina E10, dadas las condiciones actuales del parque vehicular. Si éstas fueran mayores que con el uso de gasolina E6, entonces la modificación a esta norma reduce la competitividad de las ciudades y restringe el derecho humano a la salud de la población contenido en el artículo 4, párrafos cuarto y quinto de la Constitución, y por tanto requiere de elaboración de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) que motive y fundamente la modificación a la NOM-016-CRE-2016.

2. La quema de gasolinas con mayor contenido de etanol podría generar una mayor emisión de contaminantes. Esto atentaría contra la salud de la población de las ciudades, generaría costos y reduciría su competitividad.

Contrario al contenido de la modificación a la NOM-016-CRE-2016, la Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA) presentó el 18 de mayo 2017, en la 3er reunión del Subgrupo 3 Medio Ambiente y Salud, los resultados de una modelación de emisiones ante el incremento de etanol en gasolina Magna (asumiendo que la gasolina de la CDMX no tiene etanol). Éstos concluyen que de aceptarse el uso de E10, habría un incremento en las emisiones diarias de componentes orgánicos volátiles (de 7 a 12%), de óxidos nitrosos (de 5 a 9%) y de partículas (de 3 a 6%), por mencionar algunos. A su vez, ante el incremento de componentes orgánicos volátiles, se esperaría un aumento en las concentraciones de ozono, lo que reduciría la efectividad de las políticas públicas aplicadas para mejorar la calidad del aire de la ciudad.

Si bien este efecto se midió para la CDMX, el documento de justificación de no costos a la modificación de la NOM no presenta un estudio en alguna ciudad de la "Zona resto del país" que muestre resultados distintos en las emisiones. Es de esperarse que el resto de las ciudades mexicanas tuvieran un efecto similar y presentarían aumentos en las emisiones diarias ante el mayor contenido de etanol. Esto es preocupante puesto que la contaminación del aire no sólo afecta a las mayores zonas metropolitanas. En 2013, el IMCO publicó un estudio en donde la contaminación promedio anual por partículas de Mexicali, Tijuana y Toluca (ciudades ubicadas en la "Zona resto del país") fue considerablemente mayor a la presentada en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Está ampliamente documentado que la contaminación del aire afecta la salud de la población, causando afectaciones cardiovasculares y respiratorias, cáncer e incluso la muerte (presentación INSP, 3 de marzo 2017). Además, este tipo de efectos generan costos por gastos médicos y pérdidas de productividad, como IMCO lo documentó en 2013. Por lo mismo, se solicita el análisis costo-beneficio o los estudios en los que se basó la CRE para contrarrestar el estudio de SEDEMA, así como otros que muestren los efectos a nivel nacional.

3. El acuerdo afirma que la modificación a la NOM-016-CRE-2016 aumenta la competencia y las posibilidades de elección para el consumidor final, pues ya no sería necesario reformular la gasolina estadounidense para comercializarla en México. Sin embargo, no presenta un documento que sustente que este beneficio supere el costo que pudiera representar el daño a la salud provocado por el uso de gasolina con mayor contenido de etanol en vehículos con tecnologías atrasadas como los que se comercializan en México.

Dado que los estudios que cita el acuerdo hacen referencia solamente a los "vehículos con tecnología avanzada", hace falta un documento que respalde que los resultados encontrados en dicho caso se repiten para vehículos como los que se venden en nuestro país. Además de que en México 52% de la flota vehicular tiene 14 años o más, la normatividad vigente para la tecnología de vehículos nuevos que se comercializan, también está obsoleta. La Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003 tiene casi dos décadas de no ser actualizada, esto significa que mientras México cuenta con tecnología Tier1, Estados Unidos está implementando la generación Tier3. La modificación de la norma NOM-016-CRE-2016 debe mostrar que los distintos tipos de tecnología no afectan la cantidad de emisiones al utilizar gasolina con mayor porcentaje de etanol. En caso de que las emisiones fueran mayores en vehículos con tecnologías más antiguas, sería necesario demostrar que el beneficio de la competencia y precios bajos de la gasolina es mayor que el costo en salud y daño al medio ambiente por utilizarlas.

4. *La autoridad no acató el procedimiento idóneo para modificar una norma de alto impacto como la NOM-016-CRE-2016, ni abrió los espacios al mecanismo de consulta pública.*

Si bien es cierto que algunas dependencias están facultadas para la publicación de normas oficiales mexicanas, realizan modificaciones a las normas por medio de Acuerdos. Lo anterior, debido a que se trata de una ruta más rápida en comparación al procedimiento que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN). Sin embargo, en el caso de la NOM-016-CRE-2016 la modificación tuvo que realizarse a través de un proyecto de Modificación. Especialmente porque el motivo de la modificación es consistente con los fundamentos con los que se creó la norma en 2016. Además, el procedimiento de modificación de una NOM implica la elaboración de un proyecto que se somete a consulta pública por un periodo de 60 días, reduciendo posibles controversias y brindando condiciones de certeza respecto a los argumentos que la justifiquen.

5. *La LFMN es contundente respecto a qué dependencias no podrán expedir NOMs.*

De acuerdo al artículo 61-A de la LFMN, las dependencias no podrán expedir NOMs sobre temas no incluidos en el Programa Nacional de Normalización (PNN). El PNN de 2017 se publicó el 3 de febrero de 2017 y no incluyó o especificó la intención de modificar la NOM-016-CRE-2016.

