

KRL - ALUB  
B0015000400

**Cofemer Cofemer**

---

**De:** Mariana Tapia <mariana.tapia@imco.org.mx>  
**Enviado el:** miércoles, 11 de febrero de 2015 11:07 a. m.  
**Para:** Cofemer Cofemer  
**Asunto:** COMENTARIO NOM-044-SEMARNAT-2006  
**Datos adjuntos:** COMENTARIOS\_PARA\_COFEMER\_IMCO\_FEBRERO2015.pdf

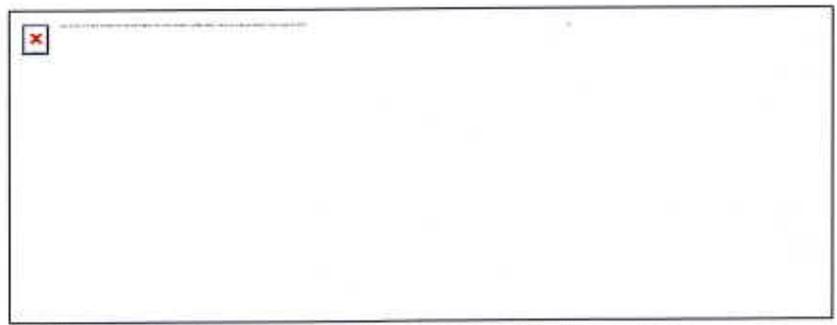
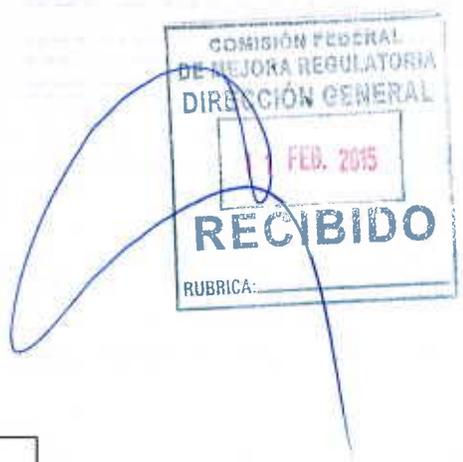
Julio César Rocha López,  
Coordinador General de Mejora Regulatoria Sectorial,  
Comisión Federal de Mejora Regulatoria

Adjunto los comentarios del Instituto Mexicano para la Competitividad a propósito de la consulta pública del proyecto de modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3, 857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.

número de expediente: 04/1091/021214

Reciba un cordial saludo,

--  
**Mariana Tapia**/ Investigadora  
[mariana.tapia@imco.org.mx](mailto:mariana.tapia@imco.org.mx)  
Tel. +52 (55) 59851019 ext. 115.



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.  
Musset No.32, Polanco, CP11560. México D.F.



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

México DF, febrero de 2015

Julio César Rocha López,  
Coordinador General de Mejora Regulatoria Sectorial,  
Comisión Federal de Mejora Regulatoria

El Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C.(IMCO) se complace en reiterar su apoyo a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, SEMARNAT por el Proyecto de modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3, 857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, por ser un paso más en la dirección de las modificaciones a la Norma Oficial Mexicana NOM-020-SSA1-2014 en materia de ozono (O3) y Norma Oficial Mexicana NOM-025-SSA1-2014, sobre el valor límite permisible para la concentración de partículas suspendidas PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub> de octubre de 2014, y en sintonía con políticas públicas orientadas a la protección de la salud de la población mexicana.

El IMCO es un centro de investigación aplicada basada en evidencia, como una institución independiente, apartidista y sin fines de lucro, está dedicada a elaborar propuestas viables para mejorar la capacidad de México para atraer y retener talento e inversiones.

Además de ser un tema de salud pública, la contaminación del aire es una de las principales causas de pérdidas económicas y reducción de la productividad. Lo anterior, impacta de forma negativa en la competitividad de las ciudades, afecta la calidad de vida de los ciudadanos, ahuyenta al talento e incluso, limita la entrada de nuevas inversiones.

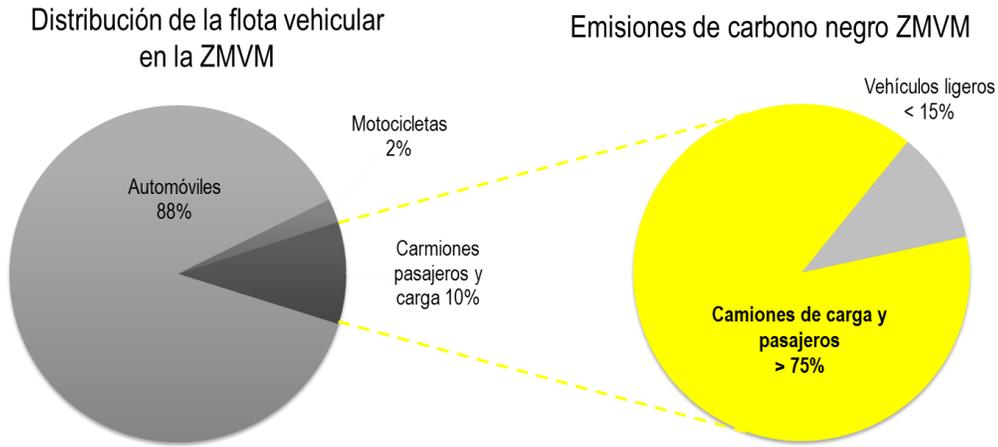
Con base en el análisis de 34 ciudades con más de 500 mil habitantes, el IMCO estima que, en México, los costos asociados a la contaminación suman \$3,396 millones de pesos en pérdidas en productividad, y \$728 millones de pesos en gastos en salud cada año.<sup>1</sup>

A pesar de abarcar menos de 30% del total de la flota vehicular, el transporte pesado es la fuente principal de contaminación debido a la emisión de óxidos nitrosos y COVs (ver Ilustración 1). En nuestro país, la edad promedio de la flota de transporte de carga es de 18 años en circulación, uno de los factores que explica lo anterior, debido a las tecnologías obsoletas con las que cuenta ese transporte.

---

<sup>1</sup> IMCO, ¿Cuánto nos cuesta la contaminación del aire en México?, Calculadora de calidad del aire del IMCO, disponible en: <http://imco.org.mx/calculadora-aire>

Ilustración 1. Los vehículos pesados contribuyen de forma desproporcionada a la mala calidad del aire



FUENTE: IMCO con información de INEGI 2012 y el Inventario de Emisiones de la ZMVM (2010)

Los beneficios provenientes de mejoras tecnológicas en los motores de vehículos pesados, están ampliamente documentados por el Consejo Internacional del Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés), quienes estiman beneficios netos para México hasta por 1.6 billones de pesos para 2037.<sup>2</sup>

Cuando los motores de vehículos pesados utilizan estándares como la tecnología EPA 2010, de Estados Unidos, y el estándar europeo, Euro IV—a los que la propuesta de NOM mexicana motivo de este comentario, es equivalente—también se estima la prevención de hasta 55 mil muertes por cáncer de pulmón, enfermedades respiratorias y enfermedades cardiopulmonares asociadas a la contaminación por carbono negro (160 toneladas menos entre 2018 y 20137, según ICCT), PM<sub>2.5</sub> (225 toneladas menos), y hasta 4 millones de toneladas de NO<sub>x</sub> menos en ese mismo periodo en nuestro país.<sup>3</sup>

El IMCO también insta al gobierno federal a implementar la regulación necesaria para garantizar el abasto y la calidad del diésel ultra bajo azufre (DUBA). Lo anterior es fundamental para que el calendario de cumplimiento establecido en el proyecto no tenga que retrasarse, como se señala en el 3º Transitorio del proyecto, y la NOM-044 pueda tener vigencia desde el primero de enero de 2017.

<sup>2</sup> Joshua Miller, Katherine Blumberg, and Ben Sharpe, Cost-Benefit Analysis of Mexico’s Heavy-duty Emission Standards (NOM 044), disponible en: <http://www.theicct.org/cost-benefit-analysis-mexicos-heavy-duty-emission-standards-nom-044>

<sup>3</sup> Ibid.



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

En ese mismo sentido, IMCO reconoce este primer paso para incentivar la modernización de la flota de vehículos pesados en México y propone que el gobierno federal lleve acciones encaminadas a facilitar dicho proceso. Por ejemplo, por medio de un censo de vehículos pesados que permitiría obtener un panorama completo de la edad promedio de la flota, así como su estructura de negocios, y con ello, diseñar las estrategias de apoyo necesarias para su modernización en nuestro país.

Contacto:

Mariana Tapia, investigadora

[mariana.tapia.m@gmail.com](mailto:mariana.tapia.m@gmail.com)

Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C.

Musset No.32, Polanco, CP11560. México D.F.

[www.imco.org.mx](http://www.imco.org.mx)