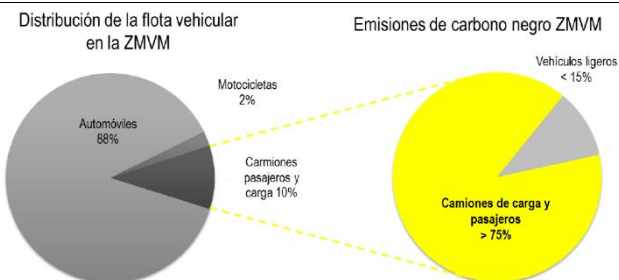


**PROMOVENTE: INSTITUTO MEXICANO PARA LA COMPETITIVIDAD A. C. (IMCO), RECIBIDO POR LA COFEMER, EL11 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
1	<p>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 (O<sub>3</sub>) 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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></p> <p>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.</p> <p>Ilustración 1. Los vehículos pesados contribuyen de forma desproporcionada a la mala calidad del aire.</p> <p><b>1 IMCO, ¿Cuánto nos cuesta la contaminación del aire en México?, Calculadora de calidad del aire del IMCO, disponible en: <a href="http://imco.org.mx/calculadora-aire">http://imco.org.mx/calculadora-aire</a></b></p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno ni en la norma oficial mexicana definitiva ni en la Manifestación de Impacto Regulatorio a ella asociada, ni tampoco se califica la respuesta.</p> <p>En otro orden de ideas, se toman en cuenta las palabras del Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO), en el sentido de que esa organización reitera su apoyo a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), en lo que respecta a la modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, dado que ésta está en sintonía, tanto con la normatividad de la Secretaría de Salud a través de la cual se regulan aspectos asociados a la concentración de partículas suspendidas PM<sub>2.5</sub> y PM<sub>10</sub>, como con otros instrumentos de política pública orientados a la protección de la salud de la población mexicana; lo anterior, sin dejar de lado, las implicaciones ambientales (calidad del aire) y económicas (productividad y competitividad). Asimismo, la SEMARNAT reconoce los trabajos realizados por el IMCO y los datos que ha generado en materia de transporte.</p> <p>Por otro lado, se expresa que la SEMARNAT también está consciente de la importancia de contar con el diesel de contenido ultra-bajo de azufre (UBA); sin embargo, la regulación de la calidad de los combustibles fósiles está a cargo de la Comisión Reguladora de Energía, quien a través de la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de calidad de los petrolíferos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 2016, establece, en la nota 3 de la Tabla 7 de ese instrumento normativo que la fecha en la que habrá diesel UBA en todo el territorio nacional será el 31 de diciembre de 2018; razón por la cual se está contemplando que el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a las tecnologías más recientes, sea exigible a partir del 1 de enero de 2019.</p> <p>Además, se indica que, si bien, la nueva versión de la norma de referencia representa un paso inicial, la SEMARNAT trabajará con las demás Dependencias y con representantes de otros órdenes de Gobierno para poder propiciar que la edad tecnológica de la flota de vehículos pesados se logre reducir.</p> <p>Cabe mencionar que el instrumento que sustituirá a la NOM-044-SEMARNAT-2006 será la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoniaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.</p>



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 2037, según ICCT), PM2.5 (225 toneladas menos), y hasta 4 millones de toneladas de NOx 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 3° Transitorio del proyecto, y la NOM-044 pueda tener vigencia desde el primero de enero de 2017.

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.

**2 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-dutyemission-standards-nom-044>**

**3 Ibid.**