



EXCELSIOR : JUEVES 2 DE AGOSTO DE 2012

**ALICIA
SALGADO**



Cuenta
corriente

salgadosaid@gmail.com

Semarnat, una precisión y una petición

■ La industria automotriz se sorprendió al conocer el contenido de la NOM 186, porque no se consideraron los puntos de vista técnicos.

En carta dirigida a **Excélsior** por la directora de Comunicación Social de Semarnat **Laura Aguilar**—se puede ver en la sección de Yo lector— considera inexacta la opinión que presenté en torno a la forma en que se integró y presentó el anteproyecto de NOM 186 que busca regular la eficiencia energética de los autos compactos en México.

La meta es un objetivo deseable, por lo que me han comentado representantes de la industria, es cierto que en el proceso previo a la entrada del anteproyecto a Cofemer participó la AMIA, de **Eduardo Solís**, otras instancias de gobierno, varias ONG y la Fundación Mario Molina.

La industria se sorprendió al conocer el contenido de la norma porque no se consideraron los puntos de vista estrictamente técnicos que se presentaron.

En el proceso de mejora regulatoria y por los comentarios que han expresado los posibles regulados, la Cofemer emitió un dictamen con fecha 19 de julio que dirige a la subsecretaría de Fomento y Normatividad de la Semarnat **Sandra Denisse Herrera Flores**, para que responda a 14 cuestionamientos de fondo que le hacen los regulados, entre éstos, que sustente con evidencias y mediciones de los últimos diez años los porcentajes de emisiones GEI en México en consumo de gasolinas, el impacto que generan, ventas de vehículos por categoría y tipo de combustible,

y comparación con otros países, número de vehículos registrados y en circulación a nivel local y nacional, por categoría y tipo de combustible usado, variedades de combustibles que ofrece el mercado para alcanzar la eficiencia buscada, etcétera.

Le pregunta la Cofemer cuáles son las barreras que hay en el país para no considerar, por ejemplo, el aumento del precio a las gasolinas como una alternativa eficaz, probada internacionalmente, para reducir el consumo

se implementen en el país, porque la primera busca reducir el azufre y otros contaminantes en gasolinas para bajar emisiones nocivas a la salud, y el objetivo de la segunda es incrementar el rendimiento de vehículos automotores compactos nuevos y reducir emisiones de carbono.

La pregunta que le hace la industria es por qué no se valoró la emisión de políticas regulatorias de eficiencia energética aplicables a los autos usados, particularmente a los importados, y por

La pregunta que hace el sector es por qué no se valoró la emisión de políticas de eficiencia energética.

en vehículos nuevos y en circulación de gasolinas y emisiones.

En la carta, **Aguilar** dice que el proceso de integración de la NOM 186 tomó 18 reuniones en dos años con la AMIA. ¿Entonces por qué la última versión de la norma no incluyó una consulta más en la que participaran los expertos que le solicitaba la AMIA? ¿Acaso no es posible abrir un espacio de diálogo para determinar con expertos qué es viable y qué no?, y no es importante el que la industria la advierta como una imposición por mandato.

Para la Semarnat es importante que las normas referentes a la calidad de las gasolinas y de eficiencia vehicular

qué Pemex está en moratoria con el cumplimiento en la calidad de las gasolinas; por qué no se promueve el uso de combustibles menos contaminantes como etanol, butanol, gas natural, biogasolina, hidrógeno, biodiesel.

El escrito de la Semarnat señala que los argumentos de la AMIA sobre la elevación de precios a los autos no son correctos porque el análisis de costos es del mismo orden que los calculados por el gobierno de EU, y que el incremento al que se refiere la AMIA incluye, además de costos, un gran margen de utilidad.

La industria le pide que prueben lo que dicen en materia de rentabilidad porque a ésta no

le dan las cuentas, cuando es conocido que el componente más importante del precio de los vehículos son los impuestos.

En cuanto a la flexibilidad, dadas las condiciones de orografía y altitud del país, comentan: otorgaron flexibilidad de 1% para vehículos ligeros y 2% para camiones, pero falta una parte de la flexibilidad norteamericana que determina que todos los vehículos que comprueben contar con posibilidad de uso de combustibles alternativos contarían con 0.5 adicional por kilómetros por litro. Eso no está considerado.

Estimado lector, mi opinión es que sería formidable, y qué bueno que lo permite el espacio de mejora regulatoria, que la Semarnat permita un espacio de diálogo entre expertos, con la industria automotriz para que aclaren las dudas; espacio que insisto, se me comenta y no tengo por qué dudar, no se ha brindado en la última etapa de discusión de la norma.

De Fondos a Fondo

¡Ay **Consuelo!** ¿Chicanadas otra vez...? Generalmente, son los abogados los que chicanean en un litigio, no el juez. Chicana significa, según la RAE: "artimaña, procedimiento de mala fe, especialmente el utilizado en un pleito por alguna de las partes. En pocas palabras eso parece haber hecho el juez **Felipe Consuelo**, pues a dos años de haber entrado en Concurso Mercantil bajo su rectoría, lo único que genera flujo en el Nuevo Grupo Aeronáutico es MRO; por lo demás, **Gerardo Badín** y "socios" sólo incurrir en gastos y ¡de qué tamaño!

Ayer, después de cuatro meses, comunicó al despacho White&Case, de **Vicente Corta**, que no lo acepta como interventor de la quiebra de Mexicana, como lo pidieron ASA, AICM, Bancomext, Banorte y Profeco, que representan 35% de los acreedores, porque "sus estatutos no prevén expresamente la facultad del despacho de actuar como interventor, de acuerdo con la Ley de Concursos Mercantiles" (SIC).

Ante su decisión, la SCT y dado que es su facultad designa a **Jose Luis Stein** como administrador en lugar de **Badín** y, le pide al Ifecom que nombre a un conciliador diferente. Usted cree que **Consuelo** lo acepte?

Por cierto, **Consuelo** sale de vacaciones el 9 de agosto.