MEDIO: EXCÉLSIOR
SECCION: DINERO
PAGINA: 3
FECHA: 31/JULIO/2012

De Semarnat, o el enemigo en casa

■ *El anteproyecto de* la NOM 163 mejoró frente a lo que se discutió primero, pero la subsecretaria Herrera se ha cerrado al diálogo con expertos.

Lo que le contaré no es una novela imaginaria, sino una trama de la vida real que pudiera tener un fuerte impacto económico en la producción y venta de vehículos nuevos en México.

Resulta que la subsecretaria de Fomento y Normatividad Ambiental de Sermarnat **Sandra Herrera** le ha ido con el cuento al presidente **Felipe Calderón** con aquello de que modificando la norma de rendimiento de combustible y emisiones de bióxido de carbono (NOM 163) y obligando a la industria automotriz instalada en México a implementarla en autos nuevos, México podría conseguir el ahorro de 50.7 millones de toneladas de CO_2 de eficiencia energética comprometidas en el Protocolo de Kyoto.

Ya se sabe que el secretario **Elvira** no respinga cuando se trata de la "Señora Normas", que no comenta con el Presidente que el principal problema de México está en el incumplimiento de la NOM de calidad de gasolinas por parte de Pemex, que dirige **Juan José Suárez Coppel**, y ha pretendido "homologar", en lugar de "armonizar", la norma de eficiencia energética mexicana a la que prevalece en EU.

En el proceso de mejora regulatoria, el equipo de **Alfonso Carballo** le devolvió la NOM a la subsecretaria para que revise el impacto económico y los insumos utilizados en sus modelos pues la AMIA, de **Eduardo Solís**, están demostrando que la aplicación de la norma sólo elevaría el precio de los vehículos nuevos y no los haría necesariamente eficientes, porque el homologar la norma estadunidense donde los autos ligeros circulan por debajo de 700 metros sobre el nivel del mar, no implica armonizarla con la realidad de altitud, orográfica y de equipamiento urbano que tiene el país.

Debo reconocer que el anteproyecto de NOM del 9 de junio mejoró frente a lo que se discutió primero en Comarnat, pero la subsecretaria se ha cerrado al diálogo con expertos para analizar de fondo la propuesta de la AMIA, que busca incentivos para que se impacte adecuadamente y no negativamente la evolución de la industria automotriz en México.

La norma CAFE (Corporate Average Fuel Economy) de Estados Unidos, establece una meta de rendimiento de 15 kilómetros por litro para 2016, está siendo implementada en ese país, Canadá, Australia, China, Unión Europea, Corea del Sur y Japón, y en todos se establecen incentivos económicos para que los usuarios compren vehículos más eficientes, además de que consideran las diferencias orográficas, de altura, alternativas de combustibles disponibles y urbanas promedio.

Empero, en México las dos paraestatales (CFE y Pemex) carecen de capacidad para ofrecer gas o electricidad a precios accesibles para uso automotriz, no se pueden incorporar biocombustibles a la gasolina y la demanda de potencia que requieren los vehículos híbridos a más de mil metros de altura sobre nivel del mar es de entre 16 a 18 litros por kilómetro, en lugar de 15 como se pretende en la NOM.

La CFE y Pemex carecen de capacidad para ofrecer gas o electricidad accesibles para uso automotriz.

Armonizar es lo que han hecho Canadá, China, Australia y Japón y, en ellos, la norma incluye emisión de una política energética aplicable a autos usados, (mexicanos y chocolates) y eso la señora **Herrera** no lo incorporó en sus modelos, como tampoco consideró viables los incentivos. ¡Ve por qué le digo que han engañado al presidente **Calderón**!

Tampoco consideró "viable" que se promueva en presupuesto un estímulo de siete mil dólares en crédito fiscal a quien compre vehículos híbridos para que baje el costo como en EU donde, por cierto, el ingreso per cápita es de 40 mil dólares y en México inferior a 14 mil dólares y con peor distribución del ingreso.

Si la subsecretaria **Herrera** no revisa la NOM que le ha sido devuelta en el dictamen de Cofemer para que analice sus modelos, lo único que hará será retrasar más la sustitución del parque vehicular, o que Pemex siga incumpliendo con la NOM 086.

De Fondos a Fondo

La Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), que preside **Abraham Zamora** de Aeroméxico, decidió tener un presidente ejecutivo de tiempo completo para representar al sector.

La presidencia ejecutiva –profesional de tiempo completo– la asumirá **Guillermo Heredia** a partir del 1 de agosto.

Conforme al cambio de estatuto decidido en las asambleas de febrero y mayo (en registro ante Economía), **Heredia** asume la responsabilidad completa de operar los asuntos de la industria (integrada por 50 aerolíneas, diez cargueras, decena de taxis aéreos y prestadores de servicios que integran a la cámara), incluye el levantamiento de estadísticas que le sirvan a la industria para integrar y negociar una política pública en materia de aviación consistente, integral y de largo plazo con SCT y otras autoridades.

■ Los titulares de la SHCP, **José Antonio Meade**, y de Sagarpa, **Francisco Mayorga**, anunciarán hoy el Programa de Administración para Riesgos de Mercado de FIRA, institución que dirige **Rodrigo SánchezMújica**. Sagarpa le transfiere a FIRA 526 millones de pesos de Acerca del programa de agricultura por contrato, para iniciar la oferta de coberturas a precios del mercado. Desde 2008, el FIRA ofrece coberturas cambiarias y de tasa de interés con el Fonar. El año pasado **Sánchez Mújica** y su equipo pusieron en marcha un programa piloto y el último paso es que el que se anuncia hoy, con la participación del Mexder, de **Jorge Alegría**, para cobertura de precios de maíz y para que los productores puedan contratarlo con banco, sofom, sofol o unión de crédito.

Las coberturas se compran en dólares, pero la intención es que hacia adelante, y pronto, se compren en pesos y en la Bolsa Mexicana de **Luis Téllez** y que en la misma ventanilla donde toman el crédito tomen la cobertura.