

## **CERRARLE LA PUERTA AL ETANOL EN LAS GASOLINAS AL 10% ES UN TRIUNFO AMBIENTAL Y PARA EL CONSUMIDOR MEXICANO**

- *Reconocemos el esfuerzo de la SCJN de velar por el derecho a un medio ambiente sano.*
- *Es urgente la actualización de la norma de control de emisiones de vehículos ligeros.*
- *Demandamos mejorar la calidad de las gasolinas.*

**Ciudad de México, 18 de marzo 2021.-** Hoy 18 de marzo venció el plazo de 180 días establecido por la Comisión Reguladora de Energía (CRE) como límite para comercializar gasolinas en México con un contenido de hasta 10% de etanol como oxigenante.<sup>1</sup> Este periodo de transición se estableció como resultado del fallo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) en contra de la ampliación del límite de contenido de etanol como oxigenante en las gasolinas, regresando este a 5.8%. Las prohibiciones del uso del etanol en las gasolinas comercializadas en las zonas metropolitanas de la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara continúan debido a las múltiples consideraciones de impactos ambientales negativos derivado del uso de alcohol como oxigenante para las gasolinas. Desde el Observatorio Ciudadano de Calidad del Aire (OCCA)\* reconocemos el esfuerzo de la Suprema Corte Justicia de la Nación (SCJN) de velar por el derecho a un medio ambiente sano atendiendo al principio de precaución ambiental, y el proceder de la CRE al haber atendido el fallo de la SCJN.

A pesar de reponer el límite original para el etanol como oxigenante en las gasolinas, la introducción de etanol en nuestro país sigue presentando riesgos por diversos motivos: el rezago de más de 16 años en la norma de control de emisiones de vehículos ligeros (NOM-042-SEMARNAT-2003); los diversos problemas de calidad del aire por la formación de ozono en al menos 30 ciudades y zonas metropolitanas del país (que no cumplieron con la NOM-020-SSA1-2014 en 2018)<sup>2</sup>; y el tipo de volatilidad de las gasolinas que se distribuyen en todo el país a lo largo del año.<sup>3</sup> Por todo ello, desde el OCCA pedimos lo siguiente:

- Se amplíe la zona de exclusión del uso de etanol a la región Megalopolitana y a todas las ciudades y zonas metropolitanas que no hayan cumplido con la NOM-020 de ozono
- Se continúe en los esfuerzos por mejorar la calidad de los combustibles:
  - reducir la volatilidad de las gasolinas destinadas a las ciudades y zonas metropolitanas con problemas de ozono en los meses de mayor calor
  - reducir a 10 partes por millón el contenido máximo de azufre para poder transitar a las tecnologías más avanzadas en el control de emisiones de vehículos ligeros
- Se actualice la NOM-042 para adoptar los estándares de control de emisiones más eficientes para reducir emisiones contaminantes en vehículos ligeros

<sup>1</sup> <https://www.gob.mx/cre/documentos/la-cre-atiende-la-resolucion-de-la-suprema-corte-de-justicia-de-la-nacion-en-materia-de-contenido-de-etanol-en-gasolinas>

<sup>2</sup> SEMARNAT-INECC. *Informe Nacional de la Calidad del Aire 2018*. 2019.

<sup>3</sup> Al mezclar gasolinas con alcohol aumenta la volatilidad de la misma, lo que conlleva el riesgo de que se presenten fugas de emisiones evaporativas de compuestos orgánicos volátiles, que son un fuerte precursor de ozono.

La resolución de la SCJN va en línea con las recomendaciones de diversas instituciones federales y locales, independientes y de gobierno, las cuales han señalado los impactos negativos que el etanol tiene en calidad del aire, entre las que destacan: la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH),<sup>4</sup> el Instituto Nacional para la Ecología y el Cambio Climático (INECC),<sup>5</sup> el Instituto Mexicano del Petróleo (IMP), la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA), y la Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Territorial de Jalisco (SEMADET). Además de los riesgos a la salud por el uso de etanol, habría perjuicios hacia los consumidores por el daño que puede ocasionar en vehículos que no estén diseñados para operar con mezclas etanol-gasolina, aunado a la pérdida de potencia que esto implica. En el Análisis de Impacto Regulatorio se estimó una afectación posible en más de 16.8 millones de vehículos por el uso de etanol al 10% y un costo total por estos daños de más de \$46 mil millones de pesos; en el mismo documento también se calcula un costo de entre \$43 millones y \$72 millones de pesos por cada Terminal de Almacenamiento y Reparto (TAR) que tenga que ser acondicionada para almacenar la mezcla etanol-gasolina.<sup>6</sup>

**Contacto prensa:**

Rosa Elena Luna 55-2271-5686;

Diana Turner cel. 55-8580-6525;

Denise Rojas cel. 55-1298-9928.

\* Integrantes del Observatorio Ciudadano de Calidad del Aire: Asociación Interamericana para la Defensa del Ambiente (AIDA), Bicitekas, Centro Mexicano de Derecho Ambiental, El Poder del Consumidor, FOTCA, Fundación Tiáloc, Greenpeace México, ICCT, ICM, ITDPMéxico, REDIM, Redspira, Transita Seguro, WWF.

<sup>4</sup> Recomendación general 032 de la CNDH.

[https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Recomendaciones/generales/RecGral\\_032\\_Anexo.pdf](https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Recomendaciones/generales/RecGral_032_Anexo.pdf)

<sup>5</sup> INECC. *Evaluación de las modificaciones a la NOM-016-CRE-2016*. 2017.

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/272858/Impacto\\_de\\_gasolinas\\_oxigenadas\\_en\\_emisiones\\_vehiculares\\_CRE-final.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/272858/Impacto_de_gasolinas_oxigenadas_en_emisiones_vehiculares_CRE-final.pdf)

<sup>6</sup> CONAMER. AIR de impacto moderado. <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/43729>