

# El Uso de Etanol en Combustibles en México Podría Traer Efectos Negativos: Expertos

*Se requieren tres mil mdd en nueva infraestructura de almacenamiento y transporte para trasladar el etanol por territorio mexicano*



*Este componente es higroscópico, corrosivo e incrementa la presión de vapor en las gasolinas, esto representa problemas de compatibilidad de infraestructura.*

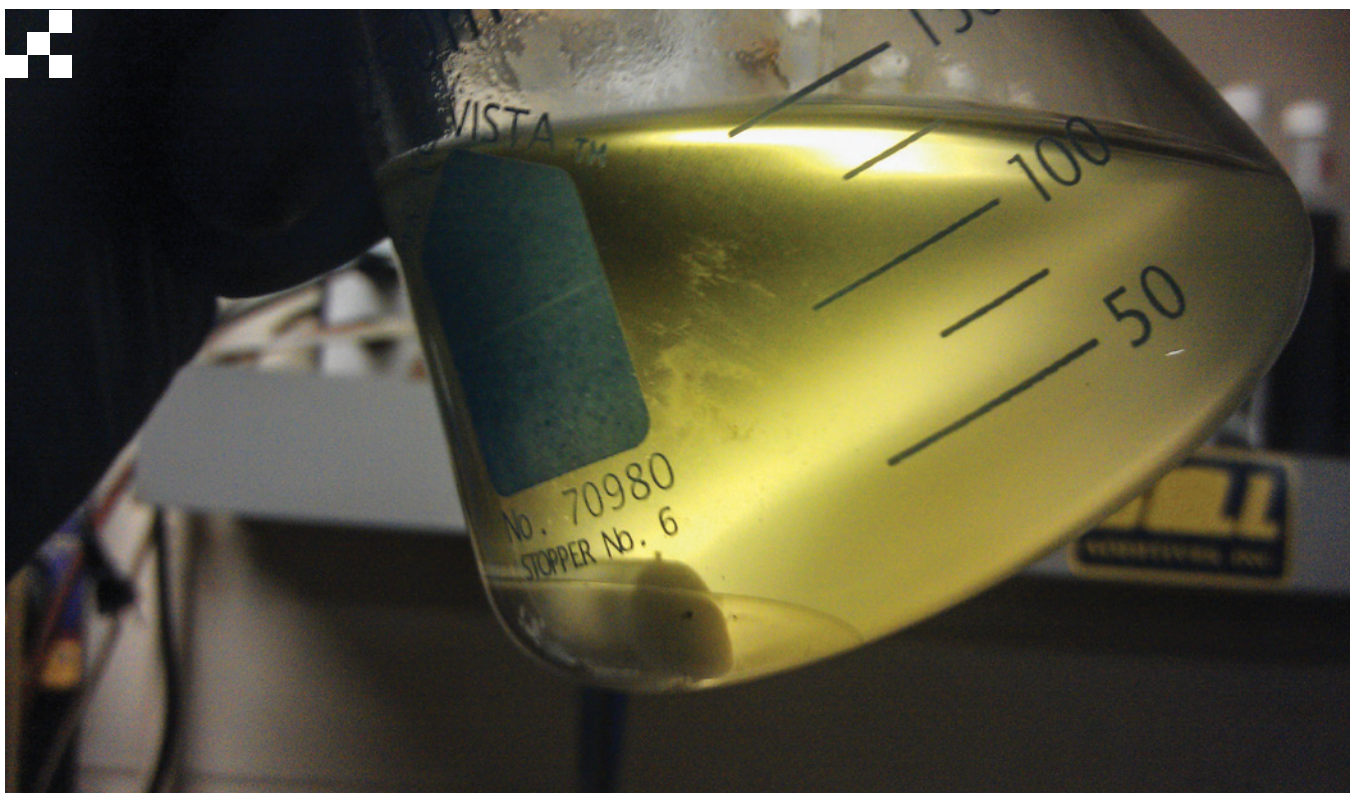
Con la modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-016, el gobierno mexicano pretende aumentar el contenido de etanol en la mezcla de las gasolinas de 5.8 por ciento a 10 por ciento por cada litro de gasolina. De acuerdo con algunos expertos, este cambio podría traer un aumento en el precio de los

combustibles, un impacto ambiental y un posible daño a la flotilla vehicular del país.

El etanol no necesariamente es un mal producto, pero cualquiera que lo utilice como oxigenante debería estar consciente que tiene características diferentes a los éteres y las gasolinas, explicó Daniel Pourreau, investigador de la Asociación de Combustibles Eficientes de Latinoamérica (ACELA).

“Este componente es higroscópico, corrosivo e incrementa la presión de vapor en las gasolinas, esto representa problemas de compatibilidad de infraestructura y mayores emisiones de compuestos orgánicos volátiles (VOC, por sus siglas en inglés) y de partículas en suspensión, conocidas por sus siglas en inglés como PM (Particulate Matter)”, dijo durante el Taller sobre Regulación de Gasolinas y Uso de Oxigenantes, organizado por Onexpo.

En este sentido, explicó que es necesario que en México se invierta en nueva infraestructura de almacenamiento y transporte para



trasladar el etanol, para lo cual, se tendrían que destinar alrededor de tres mil millones de dólares (mdd).

Asimismo, Daniel Pourreau detalló que cuando se decidió usar etanol en las gasolinas en Estados Unidos, los precios de los combustibles se incrementaron por mandato del Congreso, “si a los refinadores le hubieran dado la posibilidad de escoger, hubieran optado por éteres y no por etanol, el gobierno tuvo que subsidiar esta industria entre 2005 y 2014 con alrededor de 50 mil mdd”.

Algunos países que cuentan con los dos sistemas están regresando al uso de éteres por ser más viable, ya que al tener sólo un sistema los costos de la infraestructura y de los combustibles tienden a bajar, concretó.

En la medida en que se adoptan regulaciones más estrictas en materia de combustibles y la sensibilidad de costos sigue aumentando, se espera que la demanda mundial de los éteres crezca entre tres y cuatro por ciento por año. En contraste, la demanda global de gasolinas crecerá entre uno y dos por ciento anualmente.

Por su parte, Osvaldo Ramón Belmont Reyes, representante de la Asociación Mexicana de la

Industria Automotriz (AMIA), señaló que usar gasolina con etanol podría traer afectaciones en los automóviles, ya que una gran parte de la flota vehicular existente en el país no está preparada para recibir esta mezcla.

“En México 1.5 millones de vehículos pueden funcionar con etanol, lo cual representa un número muy pequeño si se compara con el total de unidades que hay en el país, que son alrededor de 32 millones”, resaltó.

Además, el parque vehicular es muy antiguo, sobre todo en aquellas zonas alejadas de las grandes urbes, el promedio de antigüedad de los autos es de 16 y 17 años en dichas regiones, mientras que en ciudades como CDMX, Guadalajara y Monterrey es de seis u ocho años.

---

*La regulación propuesta en México no incluye elementos regulatorios que garanticen una calidad del combustible que evite un incremento en las emisiones vehiculares*

---

*El etanol no es un mal producto, pero cualquiera que lo utilice como oxigenante debería estar consciente que tiene características diferentes a los éteres y las gasolinas.*



Cabe señalar que, un vehículo que está diseñado para trabajar con mezclas de etanol puede autocorregir las variaciones existentes de la caracterización de los combustibles para definir una condición óptima de combustión, sin embargo, la mayoría de las unidades en México no cuentan con esta capacidad.

En tanto, Sergio Zirath Hernández Villaseñor, director de Investigación sobre Calidad de Aire del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), expresó que las emisiones vehiculares que una gasolina propicia, está condicionada por la composición integral de la misma y no sólo por el oxigenante que se le incluye.

La regulación de gasolinas en Estados Unidos exige gasolinas de alta calidad y baja formación de COV's en ciudades con problemas de ozono. Pero es menos exigente en gasolinas que se comercializan en ciudades sin problemas de ozono.

“La regulación propuesta en México permite ahora el uso de gasolina con etanol al 10 por ciento en volumen para la mayor parte del país, pero no incluye elementos regulatorios que garanticen una calidad del combustible que evite un incremento en las emisiones vehiculares”, comentó.

Las ciudades nacionales que hoy ya presentan problemas de calidad del aire por ozono, podrían incrementar su problemática de mantenerse la regulación.

Por ello, investigadores del INECC han propuesto establecer objetivos de reducción de emisiones de las distintas gasolinas definidas en la NOM-016-CRE, definiendo la gasolina base contra la cual se debe modelar la reducción de las mismas, es decir:

- I. Gasolinas para ciudades con problemas de ozono (tomar como base la reducción establecida en el programa de gasolinas reformuladas de EU, aunque se deberán identificar los meses en que aplica cada tipo de gasolina).
- II. Gasolinas para ciudades sin problemas de ozono (tomar como base las especificaciones establecidas en el programa “antidumping” de EU).

Así como reducir el contenido máximo de benceno a uno por ciento en volumen para todas las gasolinas y redefinir las zonas del país, considerando las ciudades en las que se presentan problemas de ozono.

*Cuando se decidió usar etanol en las gasolinas en Estados Unidos, los precios de los combustibles se incrementaron por mandato del Congreso.*

