



Ciudad de México, a 11 de enero de 2019

**Ingrid Gallo Montero**  
Secretaría Ejecutiva  
Comisión Reguladora de Energía  
Presente.

En cumplimiento de los artículos 10 párrafo tercero de la Ley de los Órganos Reguladores Coordinados en Materia Energética y 13 del Reglamento Interno de la Comisión Reguladora de Energía, expongo las razones de los votos en contra de los siguientes proyectos, sometidos a consideración del Órgano de Gobierno de esta Comisión en sesión extraordinaria el 27 de diciembre de 2018:

- "Acuerdo por el que se expide la metodología para determinar el cálculo y ajuste de las tarifas finales que aplicarán a la empresa productiva subsidiaria CFE Suministrador de Servicios Básicos", en adelante el Acuerdo A/064/2018, y
- "Acuerdo por el que se establecen zonas de exclusión temporal para el suministro de diésel ultra bajo azufre, de conformidad con el artículo Quinto transitorio de la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, especificaciones de calidad de los petrolíferos", en adelante el Acuerdo A/065/2018.

#### R a z o n a m i e n t o


Con relación al Acuerdo A/064/2018, éste determinó que la metodología para calcular las tarifas de suministro básico a aplicar hasta el 31 de diciembre de 2018 (modificada por última vez el 13 de septiembre de 2018 mediante el Acuerdo A/032/2108, por el cual también voté en contra), seguirá vigente durante 2019. Mantener esta metodología implica que:

1. Se continúa con una actualización de precios relativos que no da señales correctas para el uso eficiente de la energía, pues no reconoce los costos en el momento en el que ocurren y no incentiva a los consumidores a tomar decisiones racionales sobre el uso de la energía y sobre diferentes opciones de suministro o auto producción.
2. La estimación de costos sigue estando basada en ejercicios de proyección optimista y no representa un reconocimiento más eficaz de costos, como se hace en la práctica internacional. La diferencia entre costos estimados y reales se recuperará con incrementos tarifarios diferidos en seis meses, lo que afecta la recuperación eficiente de los costos para el suministrador.
3. Estos dos aspectos limitan la transición hacia una nueva metodología tarifaria definitiva, estable y predecible que, por un lado, permita la recuperación eficiente de costos y, por otro, promueva el desarrollo de alternativas de suministro para los usuarios.

En cuanto al Acuerdo A/065/2018, éste difiere en la zona Bajío-Centro la entrada en vigor de la obligación establecida en la NOM-016-CRE-2016 por la que, a más tardar el 31 de diciembre de 2018, el diésel automotriz que se suministre en todo el territorio nacional debe ser diésel de ultra bajo azufre (DUBA), con el fin de contribuir en la reducción de las emisiones contaminantes y proteger la salud de la población. Al respecto cabe argumentar que:

1. Sin bien la citada norma prevé en su artículo quinto transitorio que la Comisión podrá revisar las condiciones del mercado y establecer zonas de exclusión temporal para garantizar el suministro de diésel, en ese mismo artículo se establece que ello deberá hacerse "con una anticipación de al menos tres meses antes de la fecha establecida en la obligación adicional (3) de la Tabla 7 relativa a especificaciones de calidad del diésel". El Acuerdo A/065/2018 se emite a sólo cuatro días de la entrada en vigor de dicha obligación.
2. La evidencia y los argumentos para justificar dicha zona de exclusión no son suficientes. Por un lado, la zona de exclusión se definió como aquella que se abastece de las refinerías de Tula y Salamanca, las cuales tienen una "baja o nula producción" de DUBA, sin tener en cuenta que la importación de DUBA no sólo es una alternativa viable, sino que ya es una realidad: actualmente 69% del diésel es importado (100% DUBA) y 31% es de producción nacional (35% DUBA y 65% diésel de máximo 500mg/kg). Por otro lado, se arguye que existen limitaciones logísticas por falta de infraestructura de almacenamiento y transporte, que impiden sustituir el diésel de máximo 500mg/kg con la entrada de DUBA. Pero no se presenta evidencia contundente de la ausencia de mercados alternativos para el diésel no DUBA, como por ejemplo en usos no automotrices, o en el mercado de combustibles marinos.
3. Ninguna de estas supuestas problemáticas es suficientemente compleja como para permitir que se siga utilizando un combustible tan contaminante, con el potencial de causar serias afectaciones a la salud y que hace más de una década no es permitido en países como Estados Unidos y los de la Unión Europea.

Finalmente, el funcionamiento de los mercados y la credibilidad de la Comisión depende de la certidumbre que damos sobre nuestras regulaciones. Éstas deben ser predecibles y apegarse en lo posible a las mejores prácticas. Su incumplimiento genera señales confusas para todos los agentes de mercado y menoscaba el estado de derecho.



**Montserrat Ramiro Ximénez**

Comisionada