



Regular los contaminantes que emiten los camiones pesados evitaría 55 mil muertes prematuras: ICCT

- Estudio aborda los costos-beneficios hasta el año 2037 de la actualización de la NOM-044, que regula las emisiones de vehículos pesados en México
- Actualizar la norma evitaría la emisión de 225 mil toneladas de partículas finas, (PM2.5), y de 160 mil toneladas de *black carbon* en un periodo de veinte años, reduciendo impactos tanto en la salud de la gente como en el clima

México D.F., a 13 de agosto de 2014.- De acuerdo a un estudio del Consejo Internacional del Transporte Limpio (*The International Council on Clean Transportation*, ICCT), de hacer más estricta la NOM-044, que regula las emisiones de los vehículos pesados que utilizan diésel, los beneficios netos sumarían 1.6 billones de pesos (123 mil millones de dólares).

La organización internacional valoró los beneficios sociales y económicos que se lograrían de 2018 al 2037. Es así que, de actualizar la norma, en este periodo, se evitarían más de 55 mil muertes prematuras por cáncer de pulmón, enfermedades cardiopulmonares y enfermedades respiratorias agudas, causadas por las emisiones de vehículos diésel; además de mitigar el cambio climático al reducir las emisiones del *black carbon*.

En su estudio titulado “Actualización de la NOM-044. Información para la toma de decisiones”, ICCT destaca los principales beneficios asociados con la adopción de estándares de clase mundial en México para regular las emisiones de vehículos pesados de carga y autobuses.

Kate Blumberg, especialista del ICCT, detalló que los resultados del estudio “demostraron que actualizar la norma evitaría la emisión de 225 mil toneladas de partículas finas, (PM2.5), y de 160 mil toneladas de *black carbon* en un periodo de veinte años, lo que conlleva a reducir los impactos tanto en la salud de la población como en el clima”.

El estudio del ICCT, que se encuentra disponible en <http://theicct.org/actualizacion-de-la-NOM-044-informacion-para-decisiones>, muestra los resultados de un análisis costo-beneficio hasta el año 2037 de los cambios propuestos a la norma de emisiones de vehículos pesados, la NOM-044 de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat).

La especialista del ICCT enfatizó que “la propuesta de actualización de la norma hace patente la imperiosa necesidad de contar normas de calidad de combustibles que reduzcan el contenido de azufre en el diésel”.

Agregó que “los sistemas avanzados de control de emisiones requieren que el contenido de azufre en el combustible sea muy bajo, de 10 a 15 partes por millón (ppm), para

funcionar adecuadamente y la mayoría del diésel que se vende en México contiene 500 ppm de azufre”.

“Con la nueva norma se reducirían significativamente los límites de emisión de partículas (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de camiones y autobuses; además, se requerirá que los nuevos vehículos pesados a diésel que se vendan en México cuenten con dispositivos avanzados de control de emisiones y con sistemas de diagnóstico a bordo. En resumen, que la regulación de estos vehículos en el país siga las pautas del mercado internacional y de los estándares más recientes del mundo en materia ambiental”, dijo Kate Blumberg.

En las conclusiones del estudio se señala que hoy por hoy, la NOM 044 ofrece a los fabricantes dos opciones de cumplimiento que corresponden a los estándares obsoletos de la Unión Europea y la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, que difieren mucho entre sí en cuanto a efectividad y costos de cumplimiento se refiere.

También se añade que es indispensable transitar directamente a los estándares EPA 2010/Euro VI. Los costos tecnológicos y operativos que implica esta transición, que equivalen a 12 mil millones de dólares, representan menos de una décima parte de los beneficios para la salud de la población y el clima, calculados en 135 mil millones de dólares.

La experiencia internacional muestra que la actualización de la NOM-044 puede entrar en vigor tan pronto como el diésel de ultrabajo azufre se distribuya en la mayor parte del país, aun cuando la cobertura de suministro no sea total.

“Las flotas de transporte urbano y las flotillas que transitan en los principales corredores de carga del país y en la zona fronteriza podrían empezar a renovarse con vehículos más limpios, por medio de las más avanzadas tecnologías de control. Actualmente el 30 % del diésel en México, incluso el que se vende en la capital del país, Monterrey y Guadalajara, ya es de ultrabajo contenido de azufre, y se espera que esta proporción continúe aumentando en los próximos años”, concluyó Kate Blumberg.

A nombre del Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. (CEMDA), El Poder del Consumidor, la Red por los Derechos de la Infancia en México (REDIM), Fundación Tláloc y el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), Leticia Pineda, representante del CEMDA, hizo un llamado a la Semarnat a que actualice de forma inmediata la NOM 044, pues ésta se publicó en 2006 y no ha sido actualizada hasta el momento, lo cual está frenando los beneficios que presenta el estudio de ICCT. Apuntó que “si bien contar con Diesel de ultra bajo azufre (UBA) es condición necesaria para que esta norma pueda implementarse de forma óptima, lo cierto es que ya se cuenta con Diesel UBA en varias regiones del país, por lo que es factible adoptar estas tecnologías en las zonas en las que ya está disponible.”

El Consejo Internacional para el Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés) es una organización independiente sin fines de lucro creada con el objeto de realizar investigaciones imparciales de primer nivel y análisis técnicos y científicos para informar a autoridades ambientales. El Consejo Internacional del ICCT incluye funcionarios gubernamentales de alto nivel, investigadores académicos y expertos independientes en los temas de transporte y políticas ambientales, que se reúnen regularmente para contribuir individualmente en la construcción de una agenda global de transporte limpio. El ICCT se fundó en 2005 y tiene oficinas en Berlín, Bruselas y Londres, así como en Estados Unidos y China. El financiamiento de sus actividades proviene principalmente de fundaciones privadas, como la Fundación Hewlett y la Fundación Climate Works en Estados Unidos y Stiftung Mercator en Europa.