

México D.F. a 18 de noviembre de 2015

Nuevos camiones menos contaminantes: Retos y oportunidades para la modernización de la flota pesada en México

- **Volkswagen desató una crisis para las tecnologías diésel en el mundo, en México hizo evidente la normatividad laxa que hay en materia de calidad del aire**
- **El transporte pesado contribuye de forma desproporcionada a la contaminación de las ciudades**
- **México debe adoptar los mejores estándares internacionales para los vehículos nuevos (cambios en la NOM 044). De acuerdo con el International Council on Clean Transportation (ICCT), la medida es costo-efectiva y traería beneficios agregados netos de 123 mil millones de dólares para el periodo 2018-2037**
- **Los beneficios estimados se asocian con una reducción de emisiones de partículas de hasta 90% en los vehículos pesados. Esto evitaría más de 55 mil muertes prematuras por enfermedades cardiopulmonares, cáncer de pulmón, y enfermedades respiratorias**
- **Para lograr la modernización de la flota se necesita crear una estrategia integral en donde se incluyan los esfuerzos para ampliar la distribución diésel limpio, la chatarrización de unidades y los mecanismos de verificación**

El reciente escándalo sobre el software alterado, en al menos 11 millones de vehículos con motores diésel de Volkswagen, ha desatado una crisis a nivel mundial para estas tecnologías que se concebían como una opción para balancear eficiencia con bajas emisiones contaminantes. Sin embargo, México ha hecho evidente lo laxa que es la normatividad.

Por el momento, se desconoce si los 32 mil vehículos diésel comercializados por Volkswagen en México están alterados. Sin embargo es probable que sus emisiones no superen las normas mexicanas debido a que son muy permisivas en comparación con las de Estados Unidos y Europa. Las tecnologías permitidas en México para vehículos nuevos emiten hasta ocho veces más óxidos nitrosos que aquellas en Estados Unidos.

El caso es aún más dramático si se analiza el transporte pesado, donde los vehículos nuevos tienen por norma (NOM-044-SEMARNAT-2006) dos generaciones de atraso en comparación con los que se venden en Estados Unidos, Canadá y Europa. Esto en parte explica que la flota pesada en las ciudades mexicanas contribuya de forma desproporcionada a su contaminación. Por ejemplo, en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) los vehículos representan 15% del total del parque vehicular y son responsables de 71% y 81% de las emisiones PM10 y PM2.5, respectivamente.¹

México no ha actualizado la normatividad relativa a la tecnología de vehículos pesados con motor a diésel desde 2006. Entonces existían estándares para los motores que hoy están en desuso en Estados Unidos, Corea del Sur, la Unión Europea, Canadá y Japón. La actualización de la NOM 044 es un salto tecnológico de dos generaciones y permitirá a México pasar a una tecnología más confiable y probada en los países más avanzados.

¹ IMCO con información de INEGI 2012 y el Inventario de Emisiones de la ZMVM (2012)

Retos y oportunidades para la modernización de la flota pesada en México

Este es un estudio que integra las preocupaciones de diversos actores involucrados y afectados por la posible actualización de la NOM 044. El análisis reconoce que la actualización de esta norma es sólo el primer paso para tener una flota pesada más moderna y pretende encontrar los retos y oportunidades para impactar en la calidad del aire en el mediano plazo.

Hallazgos principales:

- México tiene la capacidad técnica, ya que fabricamos vehículos pesados con esta tecnología para exportar a Estados Unidos y Canadá.
- El diésel ultra bajo azufre (UBA) es necesario para el funcionamiento de las nuevas tecnologías. A pesar de que este combustible limpio no se distribuye en todo el territorio nacional, se han dado pasos para aumentar su oferta, garantizando su abasto en las ciudades fronterizas, ZMVM y la zona Metropolitana de Guadalajara. Por lo anterior, no hay necesidad de seguir retrasando el proceso de modernización de la tecnología.
- Es necesario complementar este esfuerzo con incentivos para renovar las unidades, por ejemplo con mejores incentivos a la chatarrización de unidades y verificaciones obligatorias para todo el transporte de carga.

IMCO propone una serie de recomendaciones para lograr la modernización de la flota pesada a través de un proceso integral

- Publicar la actualización de la NOM 044, cuya etapa de comentarios terminó en febrero de 2015.
- Transparentar y distinguir todos los puntos de venta de diésel UBA que se definieron a partir con la publicación de NOM-EM-005-CRE-2015.
- Fortalecer los programas de verificación físico-mecánica, por ejemplo automatizando los procesos.
- Definir mecanismos para aumentar tasas de chatarrización.
- Desarrollar mecanismos para la compra de vehículos seminuevos que sigan los mejores estándares en Estados Unidos.

Para entrevistas favor de comunicarse con:

Romina Giron | romina.giron@imco.org.mx | Cel. 044 55 4785 49 40