

Emisiones del sector transporte:

Urge acelerar el cambio tecnológico y cultural

Ningún otro sector de actividad está incrementando sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) tan rápido como el del transporte. De acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente, este sector ha contribuido con alrededor del 14% de las emisiones mundiales de GEI, siendo el transporte terrestre el principal emisor, seguido del marítimo y la aviación, que contribuyen con el 2.2% de dichas emisiones.

Importancia del transporte en nuestras metas de París

De acuerdo con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), el sector transporte emite en México alrededor de 171 MtCO₂e (de un total de 683 MtCO₂e), lo que equivale aproximadamente al 25% de nuestras emisiones de gases de efecto invernadero.

En las **Contribuciones de México al Acuerdo de París** (NDC) se estimó que, en un escenario inercial, las emisiones del sector llegarían en 2030 hasta 250 MtCO₂ si no se

aplican acciones y políticas de mitigación. Como parte del compromiso no condicionado de nuestro país, las emisiones del sector no deberían pasar de 205 MtCO₂ en 2030. Si se cumple este objetivo, estarán reduciendo 45 MtCO₂e con respecto a la línea base¹ proyectada (SEMARNAT, 2020).

Dentro de las medidas específicas que debemos implementar a la brevedad para reducir las emisiones en el sector transporte destacan las que se listan a continuación. Muchas de ellas aparecen en el documento oficial de la versión “revisada” de la NDC 2020:

- **Actualizar la Norma de eficiencia para vehículos automotores a gasolina (NOM-163).**

¹ Cabe destacar que el cálculo de la línea base de la NDC 2020 fue modificado respecto al de 2015. La línea base considera factores de emisión por actividad económica, estimados a partir de las previsiones de crecimiento económico y de los datos oficiales disponibles, por lo que, en términos absolutos, el escenario tendencial o *business as usual* estimado para 2030 pasó de 973 a 991 MtCO₂e en la última versión del NDC.



Fuentes: ICM, 2019.

- Iniciar de inmediato la implementación de la norma sobre emisiones de vehículos a diesel (NOM-044).
- Impulsar los sistemas de transporte limpio (Metro, Trolebús, Metrobús eléctrico, Cablebús, ciclovías y corredores peatonales).
- Implementar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica.

Una medida indispensable: la NOM-163 de eficiencia vehicular

Es urgente que la SEMARNAT y las Secretarías de Energía (SENER) y de Economía publiquen la actualización de la NOM-163 sobre eficiencia vehicular, conocida coloquialmente como “**la norma del rendimiento de combustible**”. La eficiencia se mide en kilómetros por litro; entre mayor sea el rendimiento, menor será la cantidad de bióxido de carbono emitido a la atmósfera por cada kilómetro recorrido.

Si los límites que se establezcan en la NOM-163 próxima a publicarse son adecuados, podrían reducirse alrededor de 18 millones de toneladas de CO₂ antes de 2030 y sería **la medida más costo-efectiva que podría implementar la actual administración** para avanzar en el cumplimiento de las metas de mitigación propuestas por México ante el Acuerdo de

París.

La NOM-163 se encuentra en discusión y negociación entre las dependencias del Gobierno Federal, los representantes de la industria automotriz, el sector académico y los grupos de la sociedad civil. Estos últimos han intentado sin éxito por más de una década que nuestro país tenga una norma adecuada. Los representantes del actual gobierno federal tienen la gran oportunidad de hacer lo correcto y **romper con años de una clara dominancia y captura regulatoria que la industria automotriz y del transporte ha ejercido** sobre las autoridades normativas en turno. Una vez más, la industria automotriz está proponiendo términos y condiciones que, de ser aceptados por la SEMARNAT, le quitarían la efectividad a la Norma, condenando a México a un nuevo rezago con respecto a las tendencias mundiales.

Por otro lado, la publicación de una norma adecuada de eficiencia vehicular le permitiría al presidente López Obrador contar con **la primera gran medida de su gestión para disminuir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero**. Medidas como Sembrando Vida y la repotenciación de las hidroeléctricas, en el mejor de los casos, tendrían juntas un potencial de mitigación de menos de la mitad de lo que puede ofrecer



una NOM-163 bien diseñada.

Es importante hacer notar que una buena NOM-163 también ayudaría a **controlar la demanda del consumo de gasolinas y abonar a la soberanía energética del país**, pues evitaría la importación de millones de litros de combustible, objetivo que parece ser importante para el presidente.

La Norma debería establecer como meta llegar a un promedio real lo más cercano a 22 km/l para el año 2026, comparado con el valor promedio actual de la flota vehicular de solo 15 km/l. Sin embargo, si la SEMARNAT acepta las propuestas de la industria automotriz con respecto a los absurdamente altos multiplicadores y créditos resultantes (por ventas de vehículos híbridos y eléctricos así como por incorporación de tecnologías de eficiencia), **la Norma perdería su efectividad y terminaría siendo totalmente inútil en la práctica**. México seguiría entonces en un escenario inercial en el que las ventas de camionetas y vehículos todoterreno se mantendrían como ahora, en alrededor del 50% del total de ventas, mientras que los vehículos más eficientes, se irían incorporando muy lentamente al mercado.

La cuestión es simple: **las empresas automotrices tienen mayores ganancias por las ventas de grandes camionetas SUV, todoterreno, pickups y minivan familiares**, que por las ventas de autos compactos y subcompactos. De acuerdo con estimaciones recientes del International Council for Clean Transportation (ICCT), si se aceptan los términos propuestos por la industria automotriz para la NOM-163, el rendimiento de combustible promedio llegaría cuando mucho a 17.5 km/l en 2026 en vez de los 22 km/l ya mencionados. Esto constituiría una

gran oportunidad perdida para reducir las importaciones de gasolina y empezar a avanzar con seriedad en el cumplimiento de nuestros compromisos de mitigación climática que ofrecimos dentro del Acuerdo de París.

Aspectos culturales: el poder de la información

La mejor medida para combatir el cambio climático es no usar el automóvil, o usarlo lo menos posible. La segunda mejor medida es que el auto que usemos sea lo más eficiente posible. Los vehículos compactos más eficientes e incluso muchos autos híbridos pequeños son bastante más baratos que **las grandes camionetas y los vehículos europeos de alta gama por los que tiene adición la clase media mexicana**. Con frecuencia no es una cuestión de precio, sino de educación y cultura. Muchas de las personas que manejan grandes camionetas podrían atender sus necesidades de movilidad usando vehículos más pequeños y eficientes o incluso usar el transporte público o medios no motorizados como la bicicleta o trasladarse a pie. La mayoría de las grandes camionetas de seis u ocho cilindros son de hecho más caras que los autos híbridos compactos que se venden en México. Debemos tener menos deseos de que nos vean en autos suntuosos y más conciencia sobre los impactos de nuestras decisiones como consumidores.

Como medida complementaria a la Norma, grupos ambientalistas de la sociedad civil lanzarán próximamente campañas de concientización a los consumidores y a la población en general para informar sobre cómo seleccionar y comprar un vehículo de forma inteligente. Ante la duda, y a manera de consejo simple y práctico, **debe evitarse la compra de**



FALTAN

04

SEMANAS

Para la
COP26
de Glasgow

cualquier vehículo con motor de seis u ocho cilindros. De igual forma, se sugiere que todo vehículo nuevo que vaya a ser adquirido ofrezca un rendimiento de combustible “en ciudad” de al menos 16km/l y un rendimiento “combinado” (ciudad/carretera) de al menos 19km/l. Hay bastantes opciones en el mercado que cumplen estos requisitos y ni siquiera tienen que ser híbridos.

Existen algunas fuentes valiosas de información sobre la eficiencia de cada vehículo disponible en el mercado, como el portal Eco-vehículos del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático-INECC (<https://www.ecovehiculos.inecc.gob.mx/>), que permite comparar las emisiones contaminantes y el rendimiento de combustible de los vehículos que se venden en México. De igual forma, se sugiere consultar los catálogos anuales sobre rendimiento de combustible que publica electrónicamente la

Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (www.gob.mx/conuee). La edición más reciente que incluye a la mayoría de las marcas y modelos que se venden en el país es la de los modelos 2020.

Si los futuros compradores de vehículos se informan mejor y si todos nos conscientizamos y cambiamos nuestra cultura de movilidad, le dictaremos a la industria automotriz el rumbo a seguir, para que traiga a México más opciones de vehículos compactos (eficientes y de precio accesibles) y menos camionetas y enormes autos de lujo o deportivos que sólo aceleran el calentamiento global por la inconciencia de sus propietarios.

Referencias

- Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC). 2018. Ruta de descarbonización del sector transporte. En línea. Disponible en <http://cambioclimatico.gob.mx:8080/xmlui/handle/publicaciones/236>.
- Martínez N, Sierra L, Jano-Ito M et al. 2020. Rutas sectoriales de descarbonización para México a 2030 y proyecciones a 2050: documento de política. ICM, Carbon Trust, WRI México. En línea. Disponible en http://www.iniciativaclimatica.org/wp-content/uploads/2020/08/Rutas-sectoriales-de-descarbonizacio%CC%81n-para-Me%CC%81xico_Documento-de-Poli%CC%81tica-1.pdf.
- Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat). 2020. Contribución determinada a nivel nacional: México. Gobierno de México/Semarnat. En línea. Disponible en <https://cambioclimatico.gob.mx/contribucion-determinada-a-nivel-nacional-actualizacion-2020/>.

Visita nuestro sitio para más información www.iniciativaclimatica.org