

El Observatorio Ciudadano de Calidad del Aire exige no retrasar la implementación de la norma ambiental NOM-044-SEMARNAT-2017 (NOM-044) que controla las emisiones de vehículos pesados.

- La NOM-044 es el instrumento normativo más importante para controlar las emisiones del transporte en México.
- El gobierno y la industria de vehículos pesados en México han retrasado el calendario de la NOM-044, lo que impide beneficios ambientales, avanzar en la mitigación de la crisis climática y evitar riesgos graves para la salud, así como muertes prematuras asociadas a las emisiones de los vehículos pesados en los años por venir.
- La indebida postergación de la NOM-044 por Comarnat va en contra de la evidencia reconocida de protección a la salud pública: un incremento de $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de $\text{PM}_{2.5}$ se asocia con un 8% de incremento en la tasa de mortalidad por COVID-19.

Jueves 24 de septiembre de 2020. Las organizaciones que conforman el Observatorio Ciudadano de Calidad del Aire (OCCA)¹ consideran injustificable no reducir las emisiones contaminantes de los vehículos pesados a diésel. Consideran que ello impide mejorar la calidad del aire, reducir los riesgos a la salud, disminuir los impactos de la crisis climática y evitar las muertes prematuras asociadas a la contaminación del transporte.

Es inexcusable porque el carbón negro que compone el material particulado fino ($\text{PM}_{2.5}$), proveniente de la combustión incompleta del diésel, tiene graves impactos en la salud y contribuye al calentamiento global. Asimismo, las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) generadas por estos motores contribuyen a la formación del ozono asociado con la mala calidad del aire, la crisis climática y las contingencias ambientales que aquejan a varias ciudades en México. Es inaceptable porque existen las condiciones necesarias para que el calendario original de la norma se cumpla y para que, a partir de 2021, todos los vehículos nuevos integren las tecnologías que cumplen con los estándares ambientales más estrictos.

Sin embargo, el gobierno y la industria de vehículos pesados en México han postergado el calendario de la NOM-044, retrasando la entrada de los vehículos certificados bajo estándares EPA 2010 / EURO VI, estándares que eliminan hasta el 99% de las partículas

¹ Observatorio Ciudadano de Calidad del Aire (OCCA): Asociación Interamericana para la Defensa del Ambiente, Bicitekas, Centro Mexicano de Derecho Ambiental, El Poder del Consumidor, Frente de Organizaciones de Transporte Colectivo y Alternativo, Fundación Tláloc, Greenpeace México, International Council on Clean Transportation, Iniciativa Climática de México, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo capítulo México, Red por los Derechos de la Infancia en México, Redspira, Transita Seguro y World Wildlife Fund.

PM_{2.5} y reducen más del 90% de los óxidos de nitrógeno (NO_x) de los vehículos a diésel, en comparación con los EPA 2007 / EURO V, tecnologías que la industria dejaría de comercializar a partir del 31 de diciembre 2020 de no haberse postergado indebidamente la NOM-044.

El 17 de septiembre de 2020, en sesión del Comité de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), el gobierno federal y el sector privado votaron a favor de retrasar la aplicación de la norma. El argumento utilizado fue que la emergencia sanitaria por la COVID-19 afectó la fabricación e importación de los vehículos pesados y que ante esta coyuntura los fabricantes requieren un periodo para ajustarse. Este argumento no tiene sustento por diversas razones.

Desde hace una década, los vehículos fabricados por la industria mexicana cumplen con los estándares EPA 2010 / EURO VI. Sin embargo, ocho de cada diez vehículos pesados producidos en México son para exportación, siendo su principal mercado los Estados Unidos, con una participación del 94%, que desde 2010 adoptó los estándares EPA 2010. Por lo tanto, el argumento de que la industria necesita más tiempo para dar cumplimiento a la Norma carece de fundamento técnico.

Además, la NOM-044-SEMARNAT-2017 fue publicada en febrero de 2018, por lo que la industria contó con tres años para planear y realizar las acciones necesarias para estar listos al 1 de enero de 2021. Sin embargo, sus esfuerzos se enfocaron en argumentar y presionar desde antes de la emergencia sanitaria para no cumplir el calendario establecido.

Las tecnologías EPA 2010 / EURO VI requieren necesariamente del diésel de ultra bajo azufre (DUBA), con contenido menor a 15 partes por millón (ppm) de azufre, para su correcto funcionamiento y durabilidad. La industria ha presentado este argumento en repetidas ocasiones para condicionar la implementación de una norma para vehículos nuevos a la distribución del 100% de DUBA en México. Lo anterior carece de fundamento, ya que desde 2018 más del 80 % del diésel comercializado en México es DUBA, cantidad más que suficiente para asegurar una distribución estratégica con plena cobertura para los vehículos nuevos que se vendan a partir de 2021 y que representan en promedio un 4% del total de la flota.

En suma, los esfuerzos del gobierno y la industria deben enfocarse, no en postergar una norma ambiental, sino en trabajar de manera coordinada junto con la sociedad civil y academia para implementar un sistema de distribución, etiquetado e identificación adecuado del combustible, así como de los correspondientes programas de vigilancia y cumplimiento.

El desarrollo e implementación de los mejores estándares de emisiones y calidad de combustibles para el sector del transporte en México ha implicado más de 15 años de negociaciones, por lo que sus constantes retrasos violan el derecho humano a un ambiente sano y otros derechos conexos como la salud, la vida y la integridad personal.

Seguir permitiendo el retraso de las regulaciones que obligan a la adopción de estos estándares, previamente aprobados, es una medida regresiva en detrimento de la calidad del aire y del ambiente, algo indispensable para gozar de una buena salud. Ese retraso es además contrario a las obligaciones internacionales adoptadas por el Estado mexicano en materia de reducción de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero. Es una decisión opuesta a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y de la Oficina de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos² para hacer frente a la vulnerabilidad revelada por la pandemia del COVID-19. Incluso otros países comparables con México como la India dieron un salto tecnológico de dos generaciones en plena pandemia. La postergación de la NOM-044 por COMARNAT va en contra de la evidencia referida a la protección a la salud pública: un estudio de la Universidad de Harvard estima que un incremento de $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de $\text{PM}_{2.5}$ se asocia con un 8% de incremento en la tasa de mortalidad por COVID-19 (95% intervalo de confianza: 2%, 15%).³ Y tomando en cuenta la lenta renovación de la flota a diésel, dado que la vida promedio es de 18 años por unidad,⁴ se necesitarán varias décadas antes de que el estándar EPA 2010 / Euro VI penetre hasta la saturación completa de la flota circulante, lo cual demuestra la apremiante necesidad de implementar a cabalidad la NOM-044.

Un estudio del ICCT⁵ indica que en 2015 murieron más de 3 mil personas por enfermedades respiratorias y cardiovasculares relacionadas con las emisiones de los miles de vehículos a diésel que transitan en todo el país. Sin embargo, si se cumple el calendario de la NOM-044, se calcula que se evitarían hasta 6 mil muertes prematuras al año, incluso a pesar del crecimiento previsible de la flota en las próximas décadas, lo cual se traduce en ahorros estimados de \$14.300 millones de dólares (precios de 2010).⁶

La NOM-044 es el instrumento normativo más importante para controlar las emisiones del transporte en México. Su retraso es una medida regresiva para el cumplimiento y garantía de los derechos humanos a un ambiente sano, a la salud, la vida y la integridad de las

² En las Directrices esenciales para incorporar la perspectiva de derechos humanos en la atención a la pandemia por COVID-19, se indica “bajar estándares medio ambientales, suspender requerimientos de monitoreo ambiental, reducir medidas de aplicación y restringir la participación pública] son irracionales, irresponsables y ponen en riesgo los derechos de las personas vulnerables”. Véase:

http://hchr.org.mx/images/doc_pub/V1.7_Directrices_UNU-DH_Covid19-y-Derechos-Humanos_MX.pdf

³ Wu, X., Nethery, R.C., Sabath, B.M., Braun, D. and Dominici, F., 2020. Air pollution and COVID-19 mortality in the United States: strengths and limitations of an ecological regression analysis. *Science Advances* (in press). Updated April 24, 2020. Disponible en <https://projects.iq.harvard.edu/covid-pm>

⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transporte. Estadística Básica 2018;

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2018/>

⁵ Anenberg et al. A global snapshot of the air pollution-related health impacts of transportation sector emissions in 2010 and 2015. ICCT 2019.

https://theicct.org/sites/default/files/publications/Global_health_impacts_transport_emissions_2010-2015_20190226.pdf

⁶ Pineda et al. Air quality and health benefits of improved fuel and vehicle emissions standards in Mexico. ICCT 2018. <https://theicct.org/publications/mexico-emissions-review>

personas. El retraso impedirá beneficios ambientales, avanzar en la mitigación de la crisis climática y evitar los riesgos graves para la salud y las muertes prematuras asociadas a las emisiones de los vehículos pesados de aquí en adelante.

Contactos para prensa:

El Poder del Consumidor (EPC), 5512989928,
comunicacion@elpoderdelconsumidor.org

Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), 5559644162,
ricardo_ruiz@cemda.org.mx

International Council on Clean Transportation (ICCT), 55 1016 2304,
c.jimenez@theicct.org