

No retrasar la aplicación de la NOM-044-SEMARNAT-2017

- OCCA y expertos en salud exigen no retrasar la implementación de la norma ambiental NOM 044 que controla las emisiones de vehículos pesados.
- Existen las condiciones necesarias para que se cumpla el calendario de la norma y que a partir de 2021 todos los vehículos nuevos integren tecnologías de última generación con los estándares ambientales más estrictos
- Es indispensable reducir las emisiones contaminantes de los vehículos pesados a diésel para mejorar la calidad del aire y reducir los riesgos a la salud.

Septiembre 9, 2020.– Dos días después de la primera celebración del [Día Internacional del Aire Limpio por un Cielo Azul](#) establecido por Naciones Unidas, organizaciones del Observatorio Ciudadano de la Calidad del Aire (OCCA) – el Consejo Internacional en Transporte Limpio (ICCT), el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) – y expertos en salud se reunieron para exigir la implementación al 2021 de la norma federal vigente para emisiones de vehículos pesados, NOM-044-SEMARNAT-2017 (NOM-044).

La NOM-044 establece que a partir del 1 de enero de 2021 todos los vehículos nuevos pesados a diésel deberán estar certificados bajo estándares equivalentes a EPA 2010/Euro VI, lo que resultará en la eliminación de hasta 99% de las partículas y la reducción de más de 90% de los óxidos de nitrógeno (NOx), en comparación con EPA 2007 / EURO V, las tecnologías que se venden actualmente y que deberán dejar de comercializarse a partir del 31 de diciembre de este año.

Es indispensable reducir las emisiones contaminantes de los vehículos pesados a diésel para mejorar la calidad del aire y reducir los riesgos a la salud. Las partículas PM_{2.5} de combustión de diésel son cancerígenas y los NOx que emiten contribuyen a la formación del ozono relacionado con la mala calidad del aire y las contingencias ambientales. Según el [inventario de emisiones más reciente de la Zona Metropolitana del Valle de México \(2016\)](#), los vehículos pesados diésel representan menos del 6% de la flota, pero son la fuente más importante de emisión de partículas PM_{2.5} y emiten más de la tercera parte de los óxidos de nitrógeno (NO_x) de todo el sector transporte.

El [ICCT indica](#) que en 2015 murieron más de 3 mil personas por enfermedades respiratorias y cardiovasculares relacionadas con las emisiones de los miles de vehículos que transitan en todo el país. Sin embargo, si se cumple el calendario de la NOM-044, se calcula que se evitarían el doble de estas muertes prematuras al año, a pesar del crecimiento previsible de la flota en las próximas décadas. Estas cifras están respaldadas por dos estudios realizados por dicha organización, uno sobre los [costos y beneficios de la norma](#) y otro sobre [calidad del aire en México](#).

Leonora Rojas-Bracho, Investigadora y Consultora Internacional, abrió la conversación presentando los hallazgos de estudios sobre los beneficios en salud asociados a la calidad de aire y la contribución de los vehículos pesados a diésel. “Para el corto y mediano plazo, la NOM-044 es la política en materia de transporte más efectiva y crítica para la salud de la población”, concluyó la Dra. Rojas-Bracho.

El desarrollo e implementación de mejores estándares de emisiones y calidad de combustibles para el sector transporte responde a más de 15 años de negociaciones y constantes retrasos, violándose con ello el derecho humano a un medio ambiente sano. Fue hasta 2018 que se actualizó la NOM-044 para exigir los estándares más avanzados en control de emisiones y su adopción requiere 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.

Anaid Velasco, Gerente de Investigación del CEMDA, apuntó que “seguir permitiendo el retraso de las regulaciones que obligan a la adopción de estándares previamente aprobados es una medida regresiva en detrimento de la calidad del aire necesaria para gozar de una buena salud. Es a todas luces una decisión opuesta a las recomendaciones que se habrían que estar aplicando, conforme a la Organización Mundial de la Salud, para hacer frente a la vulnerabilidad que ha dejado ver la pandemia.”.

[Un estudio reciente del ICCT](#) muestra 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 con las tecnologías EPA 2010 / EURO VI, señaló Carlos Jiménez, investigador del ICCT. De acuerdo con la NOM-016-CRE-2016 sobre calidad de petrolíferos, las zonas metropolitanas del valle de México, Guadalajara, Monterrey, la zona de la frontera norte y los once corredores principales de distribución terrestre, deben ser abastecidos exclusivamente con diésel de ultra bajo contenido de azufre. La experiencia de la transición a combustibles y vehículos más limpios en otros países - y la de México con la gasolina sin plomo y los convertidores catalíticos - demuestra que la implementación completa de la NOM 044 en 2021 es muy factible con la cantidad de DUBA disponible ahora en el país.

Leticia Pineda, investigadora del ICCT, añadió que mientras el diésel no sea 100% de ultrabajo azufre es necesario etiquetar las bombas de las estaciones de servicio y los vehículos nuevos con leyendas que instruyan a despachadores y conductores a cargar el combustible adecuado, y realizar las pruebas de verificación de la calidad del combustible tal como se hizo hace casi treinta años con los convertidores catalíticos y la gasolina sin plomo. Según el ICCT, si se cumple el calendario establecido en la NOM-044 y se va renovando la flota con

estas tecnologías, cada año se irán reduciendo las muertes prematuras causadas por las emisiones de vehículos diésel, de manera que en 2035 llegarán a evitarse más de 6 mil muertes prematuras, lo que representa beneficios económicos para toda la sociedad estimados en \$14 300 millones de dólares.

“Nos gustaría ver a la industria trabajando en conjunto con el gobierno para asegurar que hay una distribución adecuada de diésel y un buen sistema de etiquetado e identificación de combustibles, en vez de buscar modificar esta norma tan importante para retrasar su implementación”, apuntó Pineda.

Para más información

Ricardo Ruiz

Tel. 5559644162

ricardo_ruiz@cemda.org.mx

Carlos Jiménez

c.jimenez@theicct.org