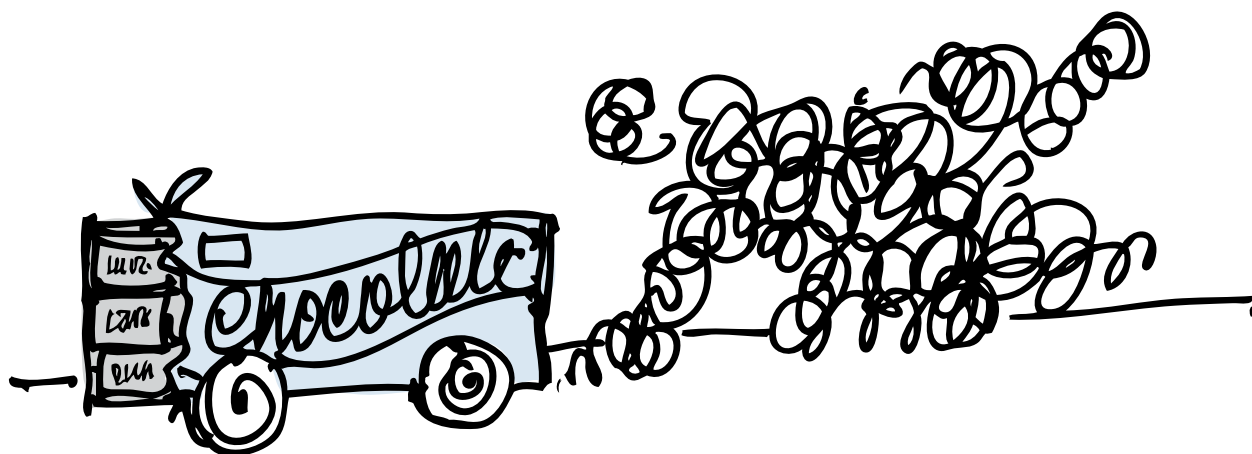


Vehículos importados usados

Su impacto en las emisiones de gases efecto invernadero

Mauricio Limón Aguirre



El automóvil constituye sin duda un icono de la era moderna y un sinónimo de desarrollo social y económico. Desde la invención del motor de combustión interna hasta la fecha, más de 600 millones de vehículos se han vendido en todo el mundo y el sector automotriz, por sí solo, podría considerarse como la sexta economía del planeta¹.

Durante los últimos 30 años se han presentado cambios significativos tanto en el desempeño y características tecnológicas de los vehículos automotores como en los niveles de emisiones contaminantes y los impactos ambientales relacionados con su producción, uso y disposición final; todo lo anterior inducido directa o indirectamente por la implantación y reforzamiento de los estándares y la normativa que regula. Desde la década de 1980, una serie de cambios tecnológicos en el tipo y calidad de combustibles, en los sistemas de inyección y enfriamiento, en el diseño de las cámaras de combustión, así como en la incorporación de controles electrónicos, materiales más ligeros y equipos o componentes anticontaminantes (filtros de partículas, sistemas de diagnóstico a bordo, convertidores catalíticos, etcétera) han reducido los niveles de emisión de los vehículos considerablemente.

Aún así, los vehículos automotores² son responsables de entre el 80 y 90% de las emisiones globales de monóxido de carbono, más del 50% de los óxidos de nitrógeno y cerca del 20% de las emisiones de bióxido de carbono³.

En este contexto, existe un factor que desde hace tiempo padecen los habitantes de las ciudades mexicanas ubicadas en la frontera Norte: las emisiones contaminantes generadas por los llamados autos chocolate. Este tipo de vehículos, que son considerados como chatarra en Estados Unidos y que, dado el impacto negativo que tienen sobre la calidad del aire y, por ende, en la salud de las personas, incluso pueden tener prohibida la circulación, entran a México y circulan con la mayor impunidad, especialmente en las ciudades fronterizas.

En 2006, el Centro Mario Molina (CMM) realizó un estudio en Ciudad Juárez, Chihuahua, como parte de la "Campaña de Medición de Emisiones Vehiculares". De acuerdo con el resumen de este estudio, la tasa de posesión vehicular en México es

¹ OICA (2006). Disponible en: http://www.oica.net/htdocs/statistics/OICA_depliant-final.pdf

² OECD. (1995). "Motor Vehicle Pollution. Reduction strategies beyond 2010".

³ WEC. (2007). "Energy and Climate Change". Pág 18. World Energy Council, UK. Disponible en: <http://www.worldenergy.org/documents/eccfullreport.pdf>

baja comparada con la de Estados Unidos, sólo hay 154 contra 806 vehículos por cada mil habitantes, por ello, el potencial de venta de autos usados en México es muy alto.

Los investigadores del CMM consideraron que este mercado desigual entre ambos países, provocó que sólo del 22 de noviembre del 2005 al 23 de agosto del 2006, se legalizaran en México un millón 285 mil 864 autos usados provenientes de Estados Unidos, con un promedio de 10 a 15 años de antigüedad. “Los resultados obtenidos en la presente campaña de medición de emisiones vehiculares, muestran una problemática que rebasa los actuales mecanismos legales, administrativos y de gestión que posee el gobierno mexicano, para controlar el impacto ambiental causado por la importación masiva de autos usados”.

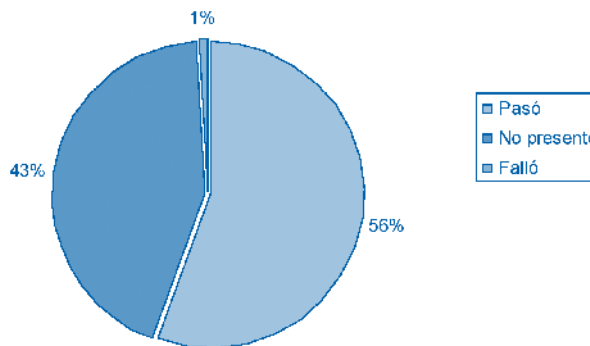
Recientemente la Subsecretaría de Gestión Para la Protección Ambiental ha realizado un análisis a cerca de las consecuencias e impactos en México, a raíz de la publicación del Decreto de importación (SHCP), publicado el 22 de agosto de 2005.

El primer impacto es la incertidumbre del estado mecánico de tales vehículos, principalmente de los sistemas de control de emisiones y el nivel de desempeño de estos. El segundo, es el incremento en la demanda de combustibles y emisión de gases de efecto invernadero (GEI) propiciados por la clara tendencia a la importación de vehículos con motores grandes de menor rendimiento energético.

Nuestro país no está exigiendo un comprobante o certificado de emisiones de gases contaminantes que garantice el cumplimiento de estándares ambientales, que a su vez avalen las condiciones mecánicas de los autos importados. Los datos obtenidos a partir de la muestra de vehículos importados analizada por la Semarnat, muestran que 57% de los vehículos usados importados han presentado alguna vez una prueba de verificación. Además, se encontró que de los vehículos que han aprobado la verificación, alrededor de 14% la presentaron en una fecha cercana a su importación definitiva (menos de un año), que respaldaría un nivel de emisiones contaminantes satisfactorio.

En otras palabras, existe una incertidumbre en la condición mecánica en más de 85% de los vehículos importados, que necesariamente impactará

Verificación vehicular en E.U.A.

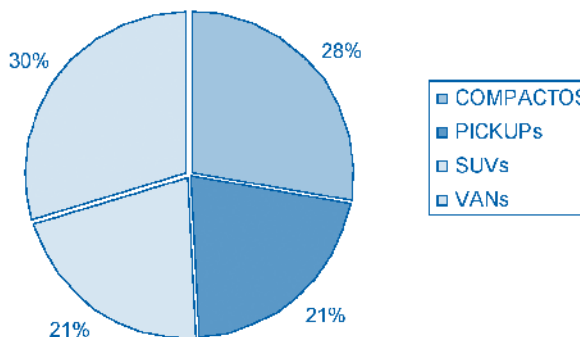


la Calidad del Aire de las Regiones y Ciudades que los reciban.

Respecto al segundo impacto que se refiere al incremento en las emisiones de gases efecto invernadero; la muestra analizada indica una mezcla de 28% de importaciones de automóviles compactos y semicompactos, y de 72% de Pickups, Suvs y Vans importados. Estos últimos poseen un rendimiento promedio inferior a 6 kilómetros por litro, lo que significa un consumo 3 veces superior a un vehículo compacto nuevo. Lo anterior implica un incremento de la tasa nacional de emisión de GEI del sector transporte entre 9 y 10% en el primer año de operación del decreto, según estimaciones de la propia Secretaría. lo que significa una emisión en el primer año de 9 millones de toneladas de GEI, con la tendencia a incrementarse en los próximos años.

Ambos hallazgos alertan sobre la importante afectación a la Calidad del Aire, el balance en la emisión de GEI y el impacto en la demanda de

Tipo de vehiculos importados



combustibles vehiculares, lo que obliga a los tres órdenes de gobierno, establecer una estrategia que reduzca el impacto ambiental de los vehículos usados importados que contemple una serie de medidas a seguir en cada una de las etapas del ciclo de vida de éstos vehículos: es decir, en el proceso de importación, en el seguimiento a los vehículos importados en el país y en la disposición final..

Medidas en aduanas para el control ambiental de vehículos importado:

Incorporar en regla 2.6.23 de las “Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior”, el requisito de anexar un certificado o constancia de emisión como documentación anexa al pedimento de importación en el trámite para importar de manera definitiva vehículos usados. (No obstante que en la Ley Aduanera en su artículo 137 bis 5, ya se requiere la constancia que acredite que el vehículo a importar cumple con las normas técnicas de emisión máxima permisible de contaminantes en su país de origen).

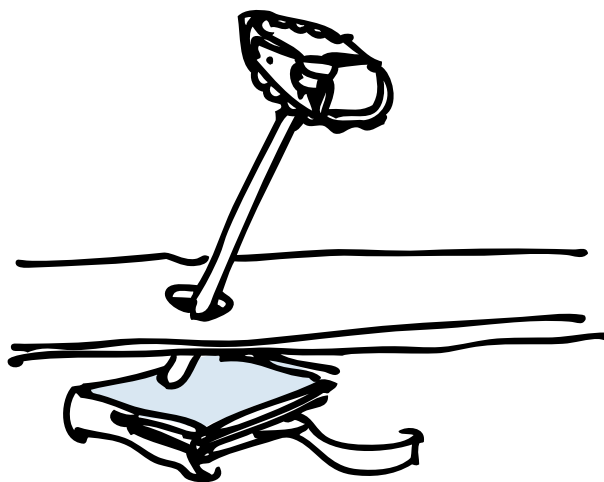
Incorporar en el “Acuerdo que identifica las fracciones arancelarias de la Tarifa de la ley de Impuestos Generales de Importación y Exportación en las que se clasifican las mercancías sujetas al cumplimiento de las normas oficiales mexicanas” de la Secretaría de Economía, que las fracciones arancelarias previstas en la importación definitiva de vehículos usados cumplan con la NOM-041-SEMARNAT-2006 y la NOM-045-SEMARNAT-2006. Además de dar seguimiento a los vehículos en el país.

Establecer programas de verificación vehicular

Una de las medidas a realizar durante el seguimiento de los vehículos en el país, es el establecer programas de verificación vehicular como una de las primeras acciones ambientales que se tienen que aplicar para controlar y prevenir las emisiones provenientes de la importación de vehículos usados.

Para ello, se podría comenzar con los estados donde su parque vehicular ha aumentado de manera significativa por la importación de vehículos usados. Junto con ello dar capacitación y asesoría técnica para mejorar los programas de verificación vehicular que ya se tienen en algunos estados.

Una forma adicional para reforzar los programas es hacer estudios con sensores remotos para con-



firmar la operación de los programas de verificación en dichos estados.

Programa de chatarrización y reciclado

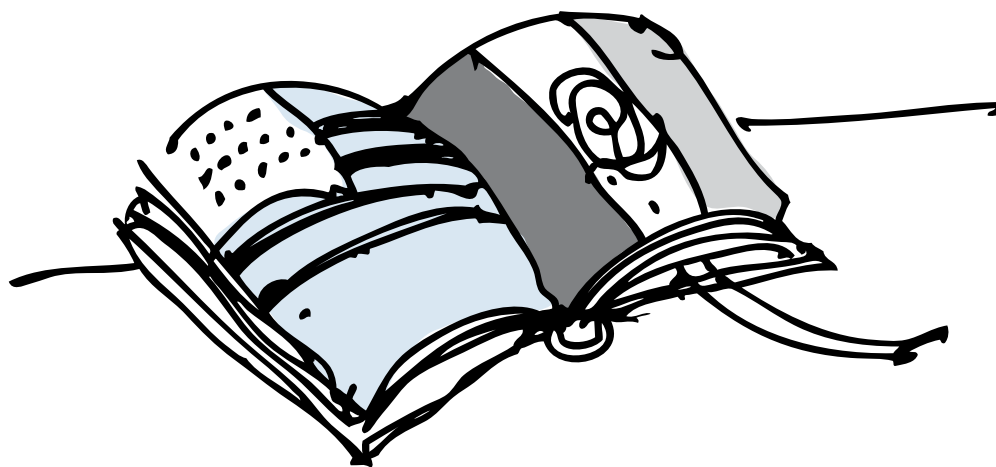
Debido a que uno de los mayores impactos ambientales puede ser el ocasionado por la importación de vehículos usados y el no reemplazo de los vehículos más viejos y contaminantes, se prevé que una medida que ayude a mitigar este problema es la implementación de un programa de chatarrización y reciclado de vehículos usados.

Para lo cual, se deberá impulsar el retiro y destrucción de vehículos viejos o con problemas mecánicos severos como los vehículos chatarra o accidentados (*salvage*, *rebuilt* o *junk*), mediante el establecimiento de plantas de reciclaje e incentivos económicos que propicien la destrucción de estos vehículos. Con ello, se podría facilitar a los automovilistas que poseen vehículos viejos y contaminantes, la renovación de sus vehículos, ya sea por la importación de un vehículo usado más moderno y eficiente o por la adquisición de un vehículo nuevo.

Medidas adicionales y complementarias a lo brevemente esbozado anteriormente deberán revisarse aplicando escenarios de costo beneficio que realmente se instrumenten programas para un desarrollo sustentable, se apliquen planes de transporte público para inhibir el uso de autos particulares y se hagan proyectos para mejorar las vialidades. Es urgente que autoridades, empresarios y ciudadanos sean sensibles al tema. La frontera norte es un claro ejemplo del abandono en que encuentra este tema y los costos, hoy, ya se pagan. **B**

Agenda de *política exterior* 2008

Camila Aviña Zavala



En las últimas décadas, la política exterior mexicana ha experimentado importantes transformaciones que le han permitido dejar de ser únicamente un instrumento de legitimación del régimen autoritario, para convertirse en una herramienta para fortalecer la economía y promover los intereses del país en el mundo. Estas transformaciones tienen origen, en primera instancia, en los cambios en el entorno internacional y en la necesidad de adaptar las estrategias y principios de política exterior a la realidad internacional, y en segundo lugar, a los profundos cambios en la realidad nacional como son la transición a la democracia, estancamiento económico y pérdida de competitividad internacional.

En el año 2000, con el ascenso al poder de Vicente Fox, la política exterior mexicana tomó un nuevo impulso, intentó ser más activa que la de sus predecesores, se centró en el respeto a los derechos humanos y la democracia; asimismo, fijó como eje central la posibilidad de lograr un acuerdo migratorio integral con Estados Unidos. Sin embargo, condiciones internacionales adversas, como los ataques terroristas del 11-S y las posteriores intervenciones en Afganistán e Irak, las tensiones diplomáticas con Cuba y Venezuela, y condiciones internas, como la

falta de consenso entre el presidente y el Congreso de la Unión y la creciente participación de diferentes niveles de gobierno en materia de política exterior, disminuyeron la eficacia y el margen de acción de México en el ámbito internacional.¹

Ante este panorama, la administración del presidente Felipe Calderón enfrenta una serie de retos internos que repercuten en la política exterior, por ejemplo la falta de un verdadero Estado de derecho, la fragilidad institucional y la inseguridad, la falta de crecimiento económico, la pérdida de competitividad del país y la aparentemente irrefrenable migración. Por otra parte, a pesar de los avances y las transformaciones de la política exterior, ésta tiene temas por resolver, siendo uno de los más importantes lograr que México asuma la posición que debería ocupar a nivel internacional en función del tamaño de su población, de su economía, de sus intercambios comerciales² y de sus vínculos

¹ Pellicer, Olga, Luis Herrera-Lasso y Guadalupe González, "Las relaciones de México con el exterior: un breve diagnóstico", en *México ante el Mundo: tiempo de definiciones*. Fondo de Cultura Económica, México, 2006, pp.25-113.

² De acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, México ocupa el lugar número 13 por el tamaño de su población, es octava economía mundial por el volumen de su comercio exterior, y la decimocuarta por su Producto Interno Bruto.