



# MOVILIDAD TRADICIONAL: ADAPTACIÓN A LOS CAMBIOS DEL MERCADO

## Una nueva realidad de mercado

**A** dos años de la firma del Acuerdo de París, ya se nota su influencia en las políticas de desarrollo de todas las naciones del mundo; y si bien, aún hay incertidumbre con respecto al camino específico que tomará cada país para cumplir con sus compromisos en dicho tratado, la realidad es que todas las naciones están comprometidas con un modelo de desarrollo sostenible y bajo en carbono. Nuestro futuro climático y económico depende de que cada país cumpla con sus compromisos a partir del año 2020.

Así, por más que adoremos el rugir de los motores de nuestros vehículos de gasolina y diesel, el análisis de las tendencias de desarrollo actuales deja en evidencia que, a menos que la tecnología de producción de motores y combustibles de un salto inesperado, la era de los motores de combustión interna podría llegar a su final para cuando los niños nacidos este año compren su primer automóvil. De hecho, no existe en la actualidad ningún proyecto o programa de movilidad sostenible para el cual los vehículos de combustión interna sean una alternativa ambientalmente aceptable. En algunos círculos, inclusive, se les considera como un mal necesario cuyo daño ambiental hay que controlar, y que debe ser tolerado hasta que la movilidad eléctrica alcance la masificación.

Los líderes de la industria automotriz han sabido leer las intenciones de las naciones, y las señales del mercado, y se preparan para un futuro sostenible y bajo en carbono.

Por ello, en los últimos años las grandes marcas tradicionales (Nissan, BMW, Audi, Porsche, Hyundai, Jaguar, Renault, Kia, Mitsubishi, Mercedes Benz, Chevrolet, Ford, Volkswagen, Toyota, etc.) han anunciado su compromiso por competir y ofrecer nuevos modelos híbridos y/o eléctricos; así como con la construcción de nuevas plantas de fabricación carbono neutro (Mercedes Benz, Jaguar Land Rover, Volvo, Grupo Fiat, Chevrolet, etc.), y con programas para la mitigación y compensación de sus emisiones corporativas. La industria como un todo está apostando por un futuro en el que la movilidad sostenible será la norma.

La expectativa es que gracias al apoyo de los gobiernos, a las regulaciones que pesan sobre los fabricantes, a los avances tecnológicos y al incremento en la aceptación de la tecnología, a partir del año 2022 los vehículos eléctricos serán tan asequibles como los de combustión interna. La imposición de objetivos de emisión sobre los fabricantes de vehículos tradicionales es uno de los mayores incentivos que tienen estas empresas para cambiar, de hecho “algunas empresas necesitarán aumentar su participación en las ventas de vehículos eléctricos en un 20% para cumplir con los objetivos fijados para 2021.” El no cumplir con estos objetivos le cuesta a los fabricantes cientos de millones de dólares en penalidades, y en la actualidad alrededor de un 50% no pueden cumplirlos. Asimismo, el cumplir con estas regulaciones es una de las mayores amenazas que enfrentan los fabricantes de vehículos tradicionales; pues ello les obliga a invertir miles de millones en investigación y desarrollo. Se espera que para el año 2025 dicho costo se haya tri-



plicado, lo que impactaría el precio de los vehículos y/o la rentabilidad de las empresas.

Si bien se espera que para el año 2030 la movilidad eléctrica llegue a su punto de no retorno, la sustitución de tecnologías no se dará de la noche a la mañana, al menos no en lo que se refiere a flotas de transporte de mercaderías y vehículos particulares. Aún falta mucho por avanzar en materia de puntos de recarga, economías de escala, y confianza del consumidor. Así, durante los próximos años los vehículos de gasolina y diesel seguirán reinando en las carreteras; no obstante, serán la opción menos ambiental y políticamente aceptable del transporte. Esto a menos que se logre un avance tecnológico tal que, permita la producción masiva de combustibles sintéticos [de bajas o cero emisiones] que sustituyan a la gasolina, el diesel, y el gas natural; sin que para ello se requiera de modificación a los motores ni a la infraestructura de distribución de combustibles.

Así, ante las demandas de los consumidores por una acción climática efectiva, y las presiones por cumplir con el Acuerdo de París, el panorama para la distribución, venta y operación de vehículos de combustión interna luce complicado, pues más temprano que tarde estarán en la mira de los gobiernos de la región. Este tema es particularmente importante para importadores y distribuidores de vehículos ubicados en los países en donde los compromisos de reducción de emisiones asumidos por sus gobiernos en el Acuerdo de París son fuertes, y en donde existe la meta por alcanzar la carbono neutralidad.

Ante lo anterior, para poder diseñar estrategias que les permitan competir en un ambiente que será cada vez más hostil, desde el punto de vista de mercado y de los gobiernos; los importadores, distribuidores y operadores de vehículos tradicionales en nuestra región deberán responder a dos preguntas: ¿Qué debemos hacer para demostrar al gobierno, y a los consumidores, nuestro compromiso con el logro de las metas nacionales en el Acuerdo de París?, y ¿Cómo podemos hacer para que nuestro producto contribuya con la protección del ambiente a pesar de su naturaleza contaminante?. Es de esperar que en los países en donde los líderes de la industria brinden respuestas adecuadas y satisfactorias a estas preguntas, las agencias e importadores disfrutarán de un futuro altamente rentable conviviendo al lado de la movilidad sostenible. En los países donde esto no su-

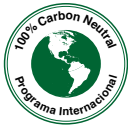
## Planeta Carbono Neutro

ceda, es probable que la industria enfrente regulaciones futuras que incrementen el costo de los vehículos tradicionales, y restrinjan su operación y disfrute por parte de los consumidores.

### Una alternativa de adaptación

La carbono neutralidad es una de las alternativas que tienen los importadores y distribuidores de vehículos para demostrar a los gobiernos, y al mercado, un verdadero compromiso ambiental. El proceso va más allá de la neutralización de emisiones de las operaciones de la empresa, ya que conlleva la carbono neutralización de la totalidad de las emisiones esperadas durante la vida útil de cada vehículo que se pone a la venta. Es importante aclarar que carbono neutralización no es lo mismo que la carbono compensación parcial de emisiones con fines mercadológicos, ya que el compromiso con la carbono neutralidad debe ser real y de largo plazo, o de lo contrario se corre el riesgo de caer en el “greenwashing”. Lo fundamental es que, como parte de uno de los sectores que más contaminan, los importadores y distribuidores de vehículos (motocicletas, automóviles, autobuses, camiones, etc.) así como los operadores de grandes flotillas comerciales, se adapten al cambiar de los tiempos, y se unan de lleno a la lucha contra el cambio climático. En palabras de Charles Darwin “No es la más fuerte de las especies la que sobrevive y tampoco la más inteligente. Sobrevive aquella que mejor se adapta al cambio.”

Para sobrevivir en el largo plazo la industria automovilística deberá competir en el nuevo mercado de vehículos cero emisiones o ambientalmente amigables [híbridos y eléctricos] y mejorar la imagen ambiental de su producto tradicional [de gasolina o diesel]. Esto último es posible de lograr fabricando vehículos carbono neutral y vendiendo vehículos carbono neutralizado. En términos generales, un vehículo carbono neutral es aquel que, como producto, ha sido fabricado neutralizando su ciclo de vida, o sea, su proceso de producción es carbono neutral. El vehículo carbono neutralizado (carbono neutro), es aquel que se vende con la huella de carbono de su vida útil completamente neutralizada. La carbono neutralización de vehículos es responsabilidad del importador o distribuidor, y debe ser ejecutada con la ayuda de programas internacionales o gestores internacionales de carbono, siguiendo estándares y procesos de aceptación internacional, debidamente avalados y



## Planeta Carbono Neutro

respaldados; con lo que adicionalmente se asegura la estandarización de precios y servicio, y la accesibilidad en término del costo por vehículo neutralizado. La carbono neutralización de vehículos puede ser aplicable también a grandes flotillas comerciales y de transporte que ya se encuentran en operación, y es una estrategia recomendable para las empresas de transporte [de mercaderías y personas] en las que la movilidad eléctrica no es todavía una opción técnica y económicamente aceptable.

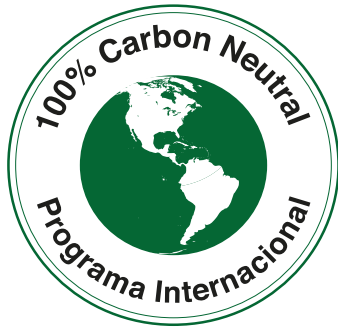
La neutralización de vehículos nuevos y flotillas es, adicionalmente, una opción políticamente más viable para los gobiernos, ya que involucra y compromete activamente a los vendedores y usuarios de vehículos tradicionales en la lucha contra el cambio climático; y en definitiva, es más popular que forzar la sustitución de flotillas o imponer impuestos al carbono a los usuarios de vehículos. Esta estrategia le permitiría a los países lidiar efectivamente con la huella de carbono de sus parques vehiculares, mientras logran, por reemplazo natural, la sustitución de tecnologías de transporte, y se reduce de forma gradual la huella del sector. Asimismo, países como Costa Rica, Nueva Zelanda, Islandia, Noruega, Suiza, Corea del Sur, y otros, que han asumido un compromiso con la carbono neutralidad, no podrán lograr ni sostener dicho objetivo si no sustituyen tecnologías y logran la neutralización de las emisiones remanentes del sector transporte.

Si bien esta estrategia no detendrá el cambio que se acerca, la venta de vehículos carbono neutro es una alternativa ambientalmente aceptable para competir con vehículos híbridos y eléctricos, en años donde la imagen y apetito por los vehículos de combustión interna se verán fuertemente afectados, tanto por el movimiento hacia un consumo ambientalmente responsable, como por la necesidad de los gobiernos de cumplir con sus compromisos en el Acuerdo de París.

Es importante destacar que, el asumir un compromiso real en la lucha contra el cambio climático le permitirá a los importadores y distribuidores tener autoridad moral para negociar la aplicación de regulaciones que afecten a sus compradores, y que podrían complicar el panorama de mercado que enfrentarán en los próximos años. Dicha estrategia también representa una ventaja comercial, toda vez que, al menos por los próximos 15-20 años mantendría a los vehículos de combustión interna

como una opción aceptable para aquellos compradores que demandan productos ambientalmente amigables, y que sin embargo, aún no están dispuestos a adoptar las nuevas tecnologías.

La responsabilidad por dar el primer paso en esta materia es de las agencias importadoras y distribuidores de vehículos, y de las grandes empresas de transporte, y no del gobierno. Ya que si para el momento en que los congresos discutan regulaciones e impuestos al carbono no hay procesos voluntarios, públicos y notorios, de carbono neutralidad de vehículos y flotillas, es muy probable que la importación y uso de vehículos de combustión interna terminen siendo penalizados sin que las agencias importadoras y los dueños de grandes flotillas puedan hacer mucho al respecto.



## Editores

### Programa Internacional 100% Carbon Neutral®

100% Carbon Neutral® es un programa internacional de carbono neutralidad –No Gubernamental–, patrocinado, avalado, y representante en Costa Rica de CarbonFund.org Foundation, New York, USA; y CO2Balance LTD, Londres, UK; dos de los neutralizadores de carbono más importantes del mundo.

El Programa, basado en Costa Rica, ha sido diseñado y actúa sobre la base del Protocolo GHG, creado por el World Resource Institute y el World Business Council for Sustainable Development a petición del Panel Intergubernamental de Expertos sobre el cambio Climático de las Naciones Unidas.



#### Diseño, Edición y Arte Final

Sr. Jonathan Chanto Segura, Análisis y Procesos  
[Jonathan.chanto@100carbonneutral.com](mailto:Jonathan.chanto@100carbonneutral.com)

#### Corrección de Estilo y Análisis de Datos

Sr. Javier Segura Mora, Director del Programa  
[Javier.segura@100carbonneutral.com](mailto:Javier.segura@100carbonneutral.com)

#### Edición y Noticias

Sr. Jorge Segura Mora, Presidente  
[Jorge.segura@100carbonneutral.com](mailto:Jorge.segura@100carbonneutral.com)

Tel: (506) 22289696

Email: [info@100carbonneutral.com](mailto:info@100carbonneutral.com)

#### Oportunidades de Empleo & Negocios

[Oportunidades@100carbonneutral.com](mailto:Oportunidades@100carbonneutral.com)



### Miembros Asociados Internacionales Programa 100% Carbon Neutral®



**Fundación Carbonfund.org:** Organización sin fines de lucro con sede en Nueva York, Estados Unidos, especializada en Educación sobre Cambio Climático, así como en programas de compensación y reducciones de carbono. La organización es reconocida por la calidad de sus clientes, conocidos como Carbonfree® Partners, que incluye a:



**CO2balance LTD:** Miembro fundador de ICROA y una de las empresas líderes a nivel mundial en su rol como empresa de gestión global de carbono; la firma tiene oficinas en Kenia, Etiopía, Ghana, Sudáfrica, Japón, Italia y el Reino Unido. Su prestigio se refleja en la calidad de sus clientes, miembros del Carbon Zero Federation:

