

En movimiento, el tamaño sí importa (PARTE 1)



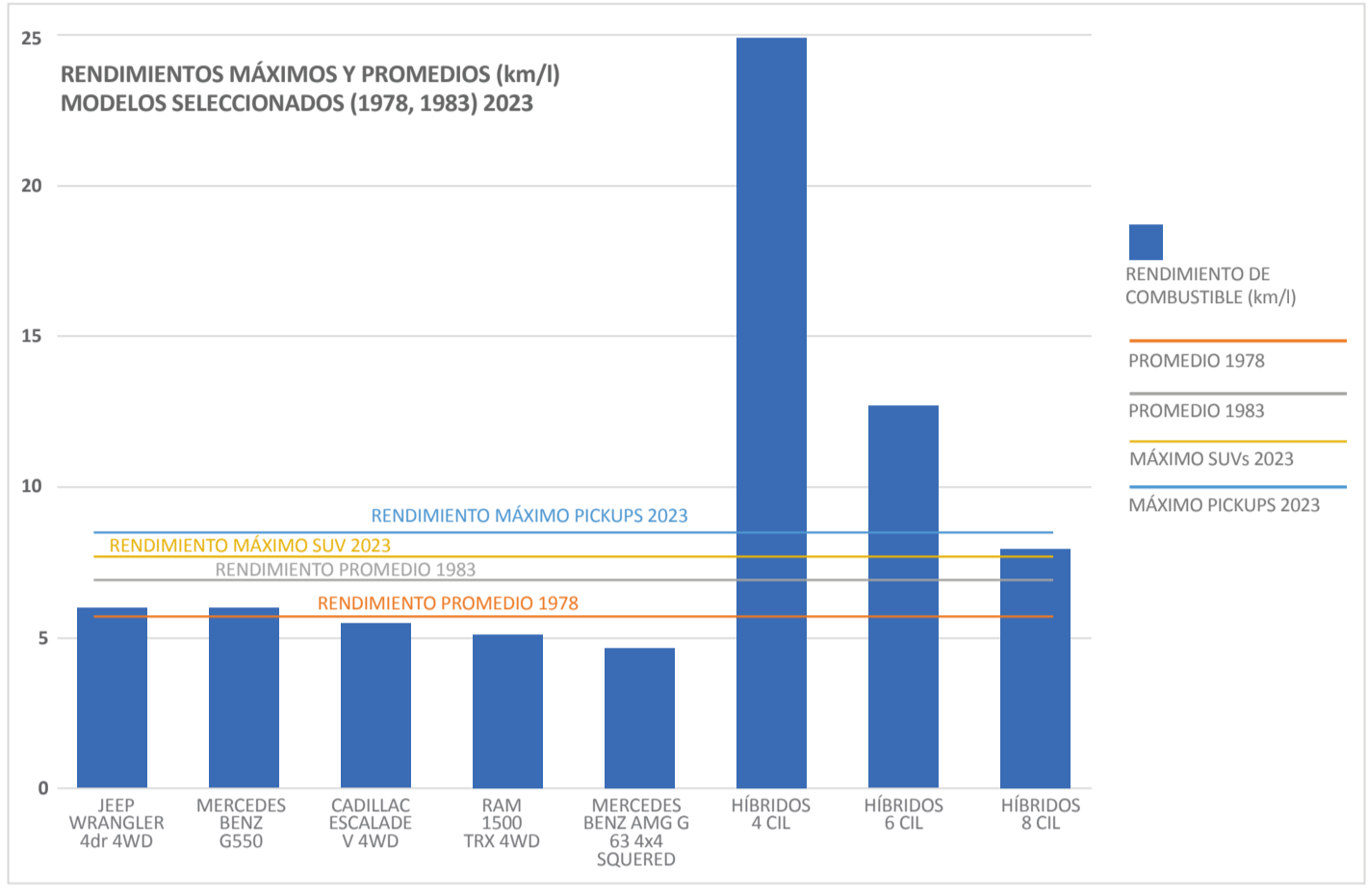
POR: Dra. Verónica Garibay Bravo
Asesora Senior de Política Climática
veronica.garibay@iniciativaclimatica.org

En las calles vacías de una ciudad al ocaso (¿o es el amanecer?) un par de camionetas grandes y lujosas son conducidas a alta velocidad, mientras, se lee "be marvellous, be driven, be powerful, be brave", a ritmo de "Me voy pa' mi casa" de Cimafunk. El anuncio cierra con un paisaje bucólico, dos camionetas de lujo, y los conductores listos para una carrera más... Be iconic. Lujo, belleza, comodidad, poder. Gracias a la muy exitosa mercadotecnia automotriz los autos se han convertido en una representación de nosotros mismos. No solo nos trasladan, hablan de nosotros: dicen cómo somos, qué valoramos, qué actitud tenemos ante la vida. Entre coches hay marcas, así como entre perros hay razas.

En el mercado automotriz mexicano los modelos de mayor venta habían sido tradicionalmente, autos pequeños (los llamados compactos y subcompactos) de 4 cilindros, con rendimiento de combustible aceptable y precio accesible. Sin embargo, de acuerdo con el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en los últimos años las ventas de pick-ups y de camionetas conocidas como SUVs han crecido consistentemente, de manera que en 2022 por primera vez se vendieron más SUVs y pick-ups (56%) que compactos y subcompactos (44%) (INEGI, s/f). En 2023 continuó esta tendencia. Los fabricantes atribuyen este aumento a que los gustos de los consumidores han cambiado, que las camionetas grandes y lujosas son las preferidas ahora. Podría ser, en un mercado en el que no existieran ni la mercadotecnia ni la influencia de las armadoras automotrices en los gobiernos.

Nada es casualidad...

Para entender este fenómeno hay que analizar lo que ha pasado en el mercado de nuestro vecino del norte. Desde mediados de los años setenta, debido a la crisis petrolera en Medio Oriente, Estados Unidos (EUA) impuso requisitos de rendimiento de combustible mínimos para los vehículos nuevos como una medida de seguridad energética. En ese entonces, los fabricantes de autos cabildearon fuertemente para que la exigencia se hiciera más laxa en función del peso del vehículo, esto hizo que gradualmente fuera más caro producir sedanes pequeños que camionetas, aumentando el margen de ganancia de estas en comparación con aquellos. Esa política, también provocó que el peso de las camionetas aumentara 34% de 1980 a la fecha (Thomas, 2023).



A pesar de que las normas de rendimiento actuales (que ahora se combinan con límites de emisión de gases de efecto invernadero) ya no están en función del peso, sí conservan requisitos diferenciados para autos y camionetas, de manera que mientras más grande el vehículo, menos se le exige. De esta manera, la oferta de vehículos compactos y subcompactos en ese país se redujo paulatinamente para dar paso a crossovers, SUVs y camionetas cada vez más grandes, más pesadas, menos eficientes y más contaminantes, pero con mayor margen de ganancia. Estos vehículos se venden tan bien en EUA que los tres grandes de Detroit - Ford, Fiat Chrysler y General Motors - dependen entre 80 y 90 por ciento de la venta de camionetas (Ulrich, 2019).

Paradójicamente, según encuestas y estudios de mercado (Alonso Rebolledo, 2017), los consumidores en todo el mundo buscan, en primer lugar, la confiabilidad y la seguridad en caso de accidente, seguidas del rendimiento de combustible y el costo. El espacio interior, la altura, y otros atributos de estos vehículos están más abajo en las preferencias. ¿Cómo es que entonces se compran cada vez vehículos más grandes? Con publicidad: el gasto promocional para SUVs de las armadoras en ese país creció de 172.5 millones en 1990 a 1,500 millones de dólares en el 2000 (Thomas, 2023).

En principio, no tiene nada de malo ser icónico y preferir espacio, comodidad, lujos. Pero tener vehículos más grandes y más pesados involucra necesariamente más consumo de combustibles y más contaminación. Por su tamaño y su peso, las camionetas de 6 y 8 cilindros tienen un rendimiento de combustible muy pobre.

De acuerdo con el Departamento de Energía de Estados Unidos (US Department of Energy, OEERE, s/f), ningún modelo de camioneta pickup de 8 cilindros supera los 8.5 km/l de rendimiento combinado nominal; en el caso de las SUVs el máximo es 7.7 km/l (modelos 2022 y 2023). Este parámetro no ha sufrido muchos cambios en cuarenta años, pues es similar al rendimiento promedio de las SUVs en 1983.

En lo que respecta a las camionetas de 6 cilindros la historia es similar: modelos muy populares como la Jeep Wrangler 4dr 4WD o la Mercedes Benz G550, dan 6 km/l (equivalente al rendimiento promedio de las camionetas vendidas en 1981), o la Cadillac Escalade V 4WD, la RAM 1500 TRX 4WD o la Mercedes Benz AMG G 63 4x4 Squared que dan 5.5, 5.1 y 4.7 km/l, respectivamente. Estos valores están muy cercanos al promedio observado en 1978 en camionetas de este tipo. Incluso las escasas versiones híbridas de estos vehículos no superan los 13 km/l.

Con todo, hay buenas noticias: las normas de rendimiento de Estados Unidos son suficientemente estrictas como para haber producido, en promedio, un incremento de 35% en el rendimiento y una reducción de 27% en las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos nuevos desde 2004 (US EPA, 2023). Han empujado una venta creciente de tecnologías más eficientes que incluyen vehículos híbridos, híbridos enchufables y de celdas de combustible que se estima en 12% de las ventas totales en 2023.

Lo mismo, pero no igual

El escenario en el mercado automotriz mexicano es similar al estadounidense, pero sin las buenas noticias. El RAI AVL de INEGI (INEGI, s/f) registra desde 2016 que las ventas de subcompactos han caído dramáticamente a la par que han aumentado las de las SUVs, especialmente desde 2020. Ver Gráfico 1.

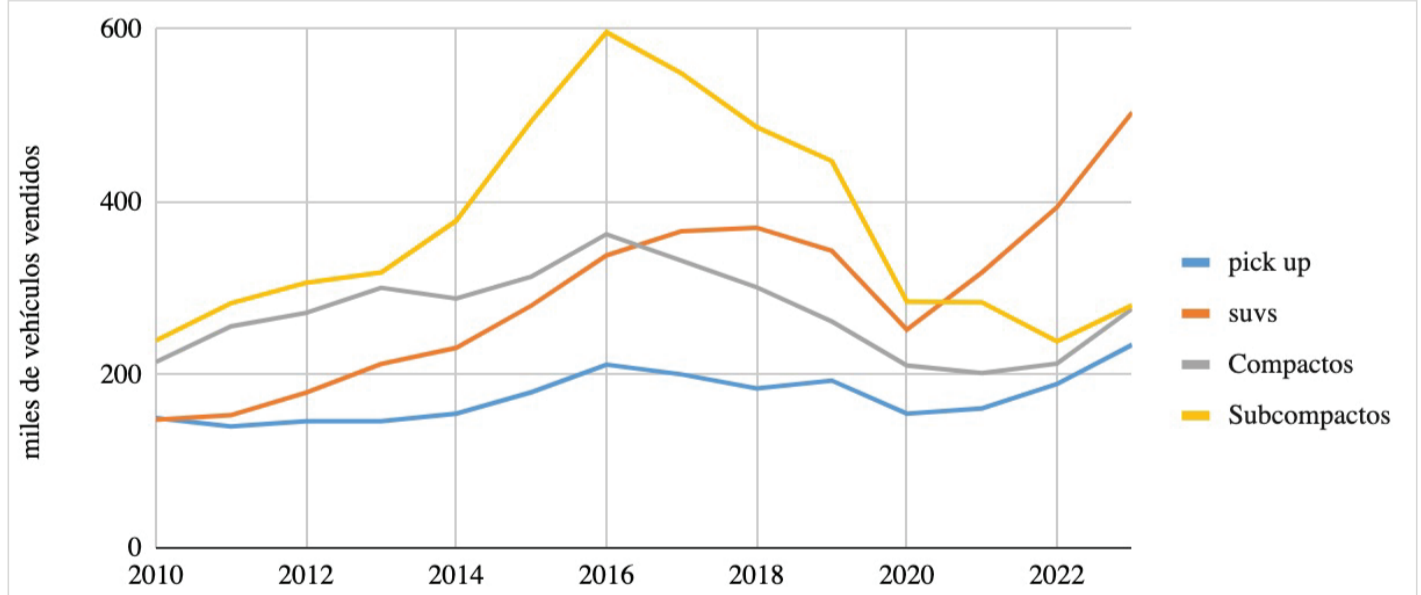


Gráfico 1. Ventas de vehículos, todas las marcas (2010-2023)

La oferta de modelos SUV y crossovers se ha multiplicado, mientras que algunos modelos compactos y subcompactos no están más en el mercado. Ford, por ejemplo, descontinuó el Ford Fiesta - cuyas ventas lograron superar las 20 mil unidades anuales en años anteriores - junto con otros 3 modelos compactos y 4 modelos subcompactos. En cambio, la SUV Bronco Sport y la Pickup Ranger se convirtieron en dos de sus modelos de mayor venta en 2023 (Ver Gráfico 2). Otros modelos compactos altamente rentables también han desaparecido del mercado mexicano en los últimos años, como el Chevrolet Volt, el Prius C de Toyota y el Honda Fit.

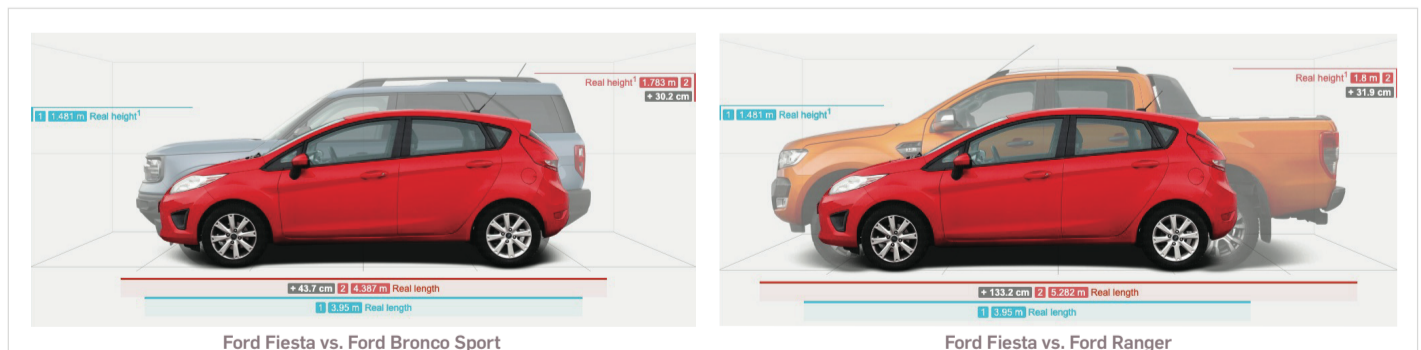


Gráfico 2. Fuente: (Carsized.com, 2024b, 2024a)

En la siguiente entrega sobre este tema se explorarán las respuestas a las siguientes preguntas: ¿Cómo se explica esto en un país que históricamente había preferido autos más pequeños y rendidores? ¿Cómo afecta la oferta de vehículos más pesados y menos eficientes a los consumidores mexicanos y al aire que respiran? ¿Qué significa esto para la lucha contra el cambio climático?

REFERENCIAS:

Alonso Rebolledo, R. (2017, abril 6). ¿Qué buscamos cuando compramos un auto nuevo? El Economista. <https://www.economista.com.mx/empresas/Que-buscamos-cuando-compramos-un-auto-nuevo-20170406-0059.html>

Carsized.com. (2024a). Ford Fiesta 2008-2012 vs. Ford Bronco Sport 2021-present. Carsized.com. <https://www.carsized.com/en/cars/compare/ford-fiesta-2008-5-door-hatchback-vs-ford-bronco-sport-2021-suv/>

Carsized.com. (2024b). Ford Fiesta 2008-2012 vs. Ford Ranger 2011-2019. Carsized.com. <https://www.carsized.com/en/cars/compare/ford-fiesta-2008-5-door-hatchback-vs-ford-ranger-2011-4-door-pickup/>

INEGI. (s/f). Registro Administrativo de la Industria Automotriz de vehículos ligeros. Datos primarios. Recuperado el 16 de agosto de 2024, de <https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/>

Thomas, M. (2023, abril 21). The Loophole That Made Cars in America So Big [Substack]. Distilled. <https://www.distilled.earth/p/the-loophole-that-made-cars-in-america>

Ulrich, L. (2019, septiembre 12). S.U.V. vs. Sedan, and Detroit vs. The World, in a Fight for the Future. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2019/09/12/business/suv-sedan-detroit-fight.html>

US Department of Energy, OEERE. (s/f). Fuel Economy Web Services. www.fueleconomy.gov - the official U.S. government source for fuel economy information. Recuperado el 16 de agosto de 2024, de <https://www.fueleconomy.gov/feg/ws/index.shtml#vehicle>

US EPA, O. (2023, diciembre 20). EPA report: US fuel economy marks a new record high; CO2 emissions reach record lows, and all large manufacturers meet greenhouse gas standards [News Release]. <https://www.epa.gov/newsreleases/epa-report-us-fuel-economy-marks-new-record-high-co2-emissions-reach-record-lows-and>