

Nuevas reglas para autos reabren una disputa sobre el costo, la gasolina y el clima

La administración dice que normas de combustible más flexibles podrían bajar los precios de los autos, pero los críticos advierten que los conductores podrían pagar más en la gasolinera.



Un lote de autos ilustrado se divide entre vehículos de gasolina a un lado y un cargador para vehículos eléctricos al otro.

La administración Trump está revocando las normas federales de economía de combustible para vehículos nuevos, según una entrevista de PBS NewsHour con David Shepardson, reportero de transporte de Reuters. Las normas de economía de combustible son reglas que indican a los fabricantes de autos qué distancia deben recorrer, en promedio, sus vehículos con un galón de combustible. La nueva política da más flexibilidad a las compañías de autos y revierte las reglas más estrictas de la administración Biden, que estaban diseñadas para impulsar a la industria automotriz hacia vehículos más eficientes y más vehículos eléctricos.

El cambio importa porque alcanza varias partes de la vida cotidiana al mismo tiempo: el precio de un auto, el costo de la **gasolina**, la cantidad de contaminación del transporte y la velocidad con la que el país avanza hacia los vehículos eléctricos. La administración dice que el promedio de toda la flota, es decir, el promedio de la combinación de autos y camionetas de un fabricante, será de 34.9 millas por galón en 2031. Bajo las reglas anteriores de la era de Biden, ese promedio habría sido de más de 50 millas por galón.

Quienes apoyan la revocación argumentan que las reglas más estrictas presionaban a los fabricantes de autos a construir vehículos que Washington quería, no necesariamente los vehículos que muchos compradores querían. El secretario de Transporte, Sean Duffy, dijo que el cambio permitiría a los fabricantes producir los vehículos que los estadounidenses quieren comprar. Ese argumento trata en parte sobre la elección del **consumidor** y en parte sobre el precio. Los vehículos nuevos son caros, y el segmento de PBS señaló que el vehículo promedio cuesta más de \$50,000. Si las reglas exigen que los fabricantes instalen más **tecnología** para ahorrar combustible, las compañías dicen que eso agrega costos antes de que el vehículo llegue siquiera al concesionario.

La administración dice que la revocación reducirá el costo de un vehículo nuevo en alrededor de \$1,300. Shepardson dijo que la estimación del gobierno es que los costos de tecnología para los fabricantes bajarían alrededor de \$1,289 por vehículo. Esa diferencia importa: un ahorro de costos para una compañía no es automáticamente lo mismo que una reducción de precio para un comprador. No hay ningún requisito de que los fabricantes

transfieran los ahorros. Una compañía podría bajar los precios, quedarse con una mayor parte de los ahorros, gastarlos en otra cosa o responder de manera diferente según la competencia.

El argumento contrario comienza con lo que sucede después de que una persona compra el auto. Un vehículo menos eficiente puede costar menos en el concesionario, pero quema más gasolina con el tiempo. Shepardson dijo que la propia estimación de la administración es que los costos de combustible durante la vida útil de los vehículos aumentarían alrededor de \$1,600 en promedio. Eso significa que la misma regla podría parecer útil o dañina según si alguien se enfoca en el precio de compra hoy o en el costo total de tener el vehículo durante años.

La compensación ambiental también es central. Los vehículos menos eficientes queman más combustible, y quemar gasolina libera contaminación, incluidos gases de efecto invernadero que atrapan el calor en la **atmósfera**. Según la entrevista de PBS, los propios documentos de la administración estiman que la regla aumentaría el uso de gasolina hasta 2050 en cerca de 5 por ciento. Una estimación citada en el segmento calculó que el uso adicional de combustible sería de alrededor de 120 mil millones de galones entre ahora y 2050, y les costaría a los conductores aproximadamente \$300 mil millones a \$400 mil millones.

Los fabricantes de autos tienen sus propios intereses en el cambio. Bajo reglas más estrictas, las compañías que vendían muchos vehículos de gasolina podrían haber necesitado comprar créditos de compañías que vendían más vehículos eléctricos, como Tesla o Rivian. Los créditos son una herramienta de **cumplimiento**: una compañía puede usar las ventas de vehículos más limpios de otra compañía para ayudar a cumplir los requisitos del gobierno. Al flexibilizar las normas, la administración reduce la presión sobre los fabricantes tradiciona-

les para depender de esos créditos o para cambiar rápidamente hacia los vehículos eléctricos.

Por eso la regla no trata solo sobre las millas por galón. También trata sobre si el gobierno debe acelerar una **transición** del mercado hacia los vehículos eléctricos, que funcionan con **baterías** en vez de gasolina, o dar un paso atrás y dejar que la demanda de los consumidores impulse una mayor parte del cambio. Shepardson dijo que muchos de los impulsos federales que presionaban a los fabricantes hacia más vehículos eléctricos y más eficientes ahora han desaparecido. El crédito fiscal federal de \$7,500 para vehículos eléctricos, que hacía que algunos vehículos eléctricos fueran más baratos para los compradores, tampoco ya forma parte de ese impulso, según la entrevista.

California sigue siendo una excepción, al menos por ahora. El segmento de PBS dijo que California todavía tiene autoridad para regular los vehículos y exigir vehículos eléctricos, aunque los republicanos en el Congreso están tratando de revocar ese poder. Eso plantea otro conflicto: si se debe permitir que los estados con metas diferentes de calidad del aire y clima establezcan reglas más estrictas que el gobierno federal, o si los fabricantes de autos deben enfrentar una sola norma nacional.

La administración también argumenta que los vehículos más baratos podrían mejorar la seguridad vial si las personas reemplazan antes los autos más viejos por otros más nuevos. Los vehículos más nuevos pueden incluir características de seguridad actualizadas. Pero el equilibrio general es difícil de medir porque las cifras son enormes: millones de vehículos vendidos cada año, cientos de miles de millones de dólares en gasto de combustible y efectos de contaminación que se acumulan durante décadas. El desacuerdo principal no es si la **eficiencia**, la asequibilidad y el aire más limpio son buenos. Es cuál meta debe tener más peso cuando una sola regla las empuja en direcciones diferentes.

Escrito a partir del reportaje de PBS NewsHour.

1. Si una regla baja el precio inicial de un auto pero aumenta los costos de combustible con el tiempo, ¿qué costo deberían priorizar los responsables de las políticas públicas y por qué?

Una buena respuesta: Una respuesta sólida debe considerar la asequibilidad a corto plazo frente a los costos de tener el vehículo a largo plazo y considerar cómo distintos hogares experimentan esos costos.

2. ¿Deberían las reglas del gobierno impulsar activamente a las industrias hacia nueva tecnología, como los vehículos eléctricos, o debería la demanda de los consumidores decidir el ritmo del cambio?

Una buena respuesta: Una respuesta sólida debe abordar la elección del mercado, los costos públicos como la contaminación y el papel de la regulación en la formación de la tecnología futura.

3. ¿Debería permitirse que California establezca reglas para vehículos más estrictas que las del gobierno federal, o es una sola norma nacional más justa y práctica?

Una buena respuesta: Una respuesta sólida debe considerar el federalismo, las diferencias ambientales entre los estados y la carga para los fabricantes de autos que operan en todo el país.

Nuevas reglas para autos reabren una disputa sobre el costo, la gasolina y el clima

R Y T D I N T N O E W N O O Q C U N
S C W E I N O O E F M E M I E O L E
O V U H C L A W N A B I T I G L O U
I L S M E N E I M Q T I B I T A D G
C T I P P R O S R G E M C U R F I A
R G I E S L I L N M F M O N C I L S
R N C I R G I A O E I L N S I T G O
L I F C M F E M R G C V S Z F S O L
E D T A I C T B I A I C U O P E G I
U I I R M T H A O E E A M I F N R N
L T O N A T N T O N N O I I R O T A
L O I A D N I E N S C T D Q U E T T
O E L S R O S R U B I L O B L M E A
I E N B U E E I C S A A R S S E E N
A L C J L T C A C C I T M A P E A T
I M L O N B M S M I G I A N I N M D
O X L E A F R I L A O O O P E L G E
N N L U R O O P E A R N H R O R O E

ATMOSFERA

BATERIAS

CONSUMIDOR

CUMPLIMIENTO

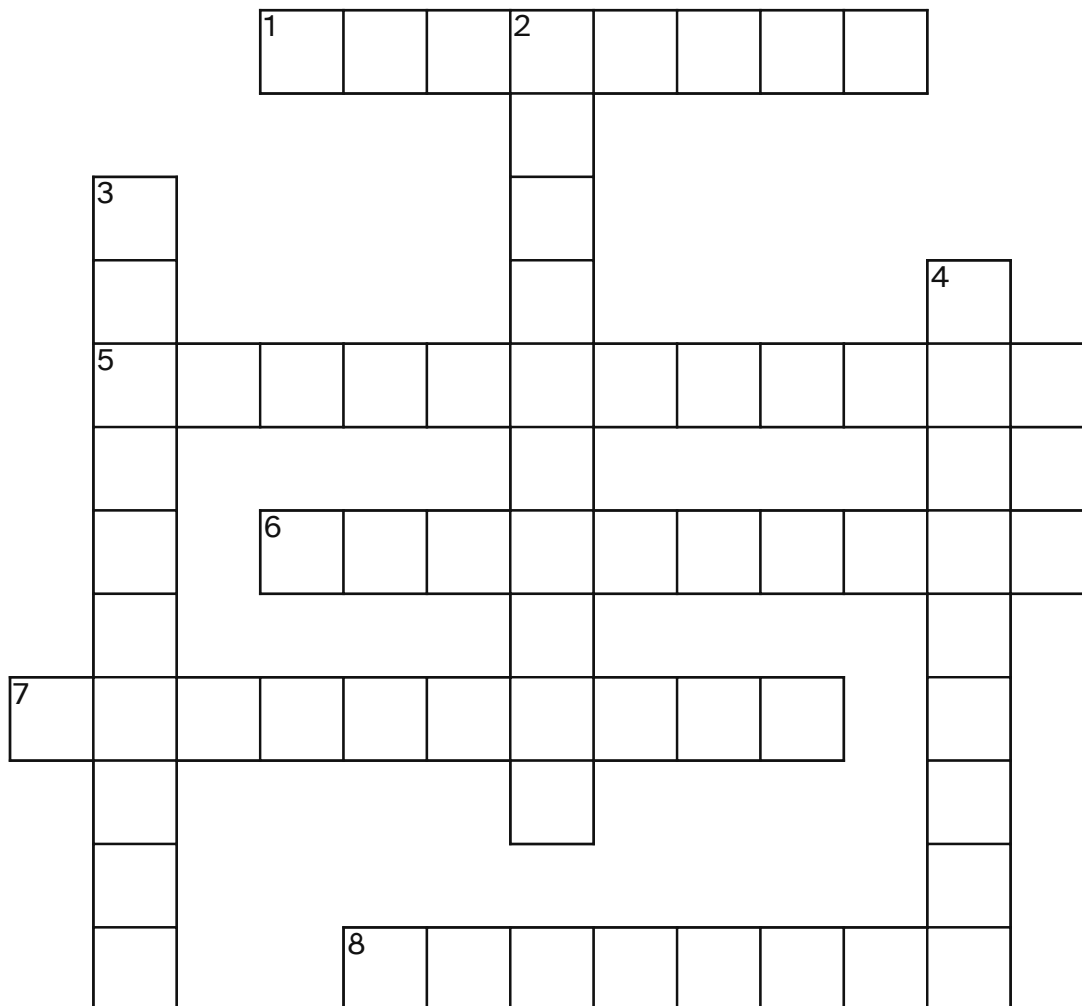
EFICIENCIA

GASOLINA

TECNOLOGIA

TRANSICION

Nuevas reglas para autos reabren una disputa sobre el costo, la gasolina y el clima



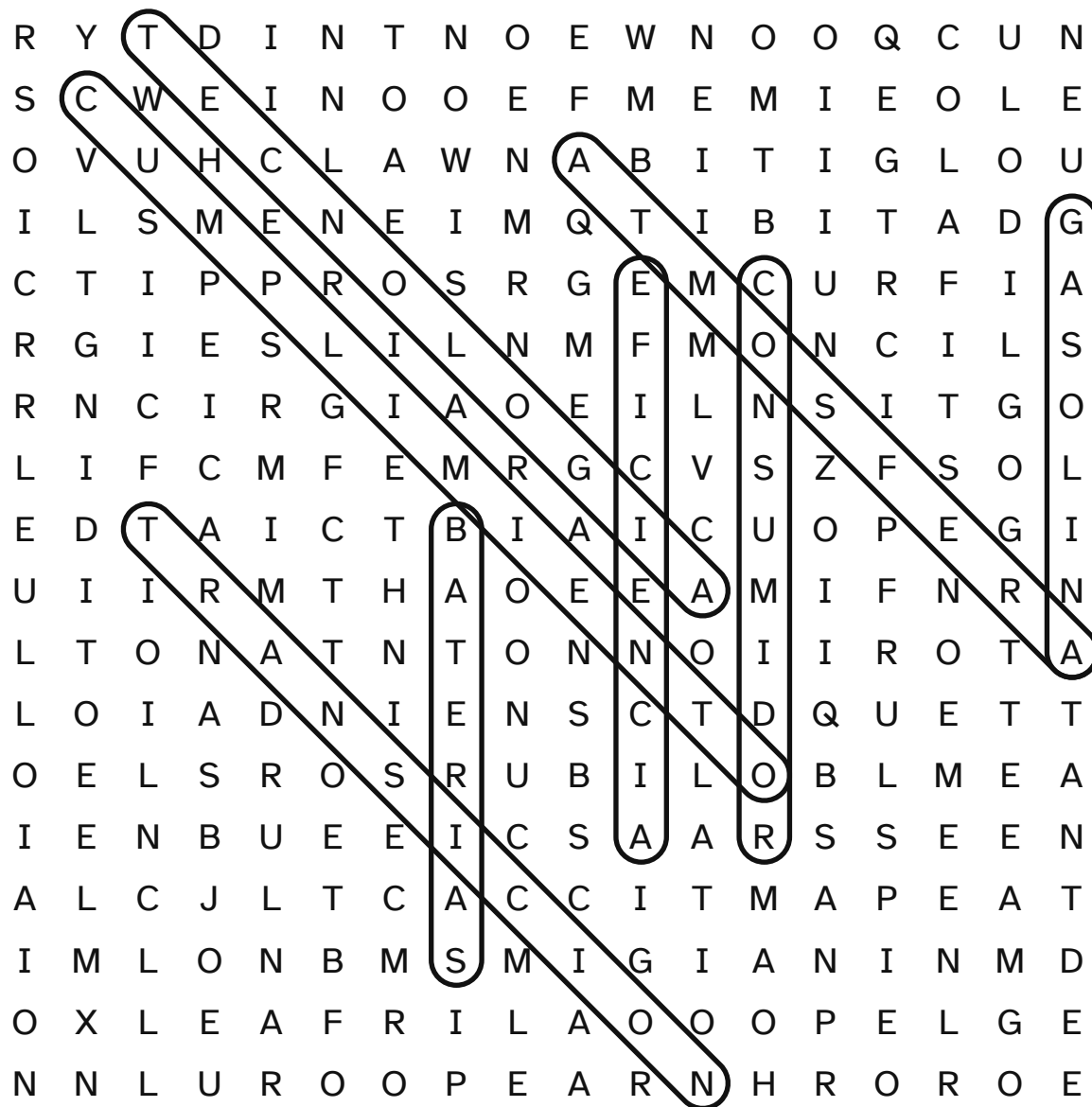
HORIZONTALES

- 1 Dispositivos que almacenan energía eléctrica para impulsar un vehículo u otra máquina.
- 5 La acción de satisfacer una regla o requisito.
- 6 Un cambio de una condición, sistema o fuente de energía a otra.
- 7 Una persona que compra y usa bienes o servicios.
- 8 Un combustible líquido que queman muchos autos y camionetas.

VERTICALES

- 2 La capacidad de recorrer una mayor distancia usando menos combustible.
- 3 Herramientas, máquinas y métodos creados para resolver problemas o realizar tareas.
- 4 La capa de gases que rodea la Tierra.

Nuevas reglas para autos reabren una disputa sobre el costo, la gasolina y el clima — solucionario



ATMOSFERA

BATERIAS

CONSUMIDOR

CUMPLIMIENTO

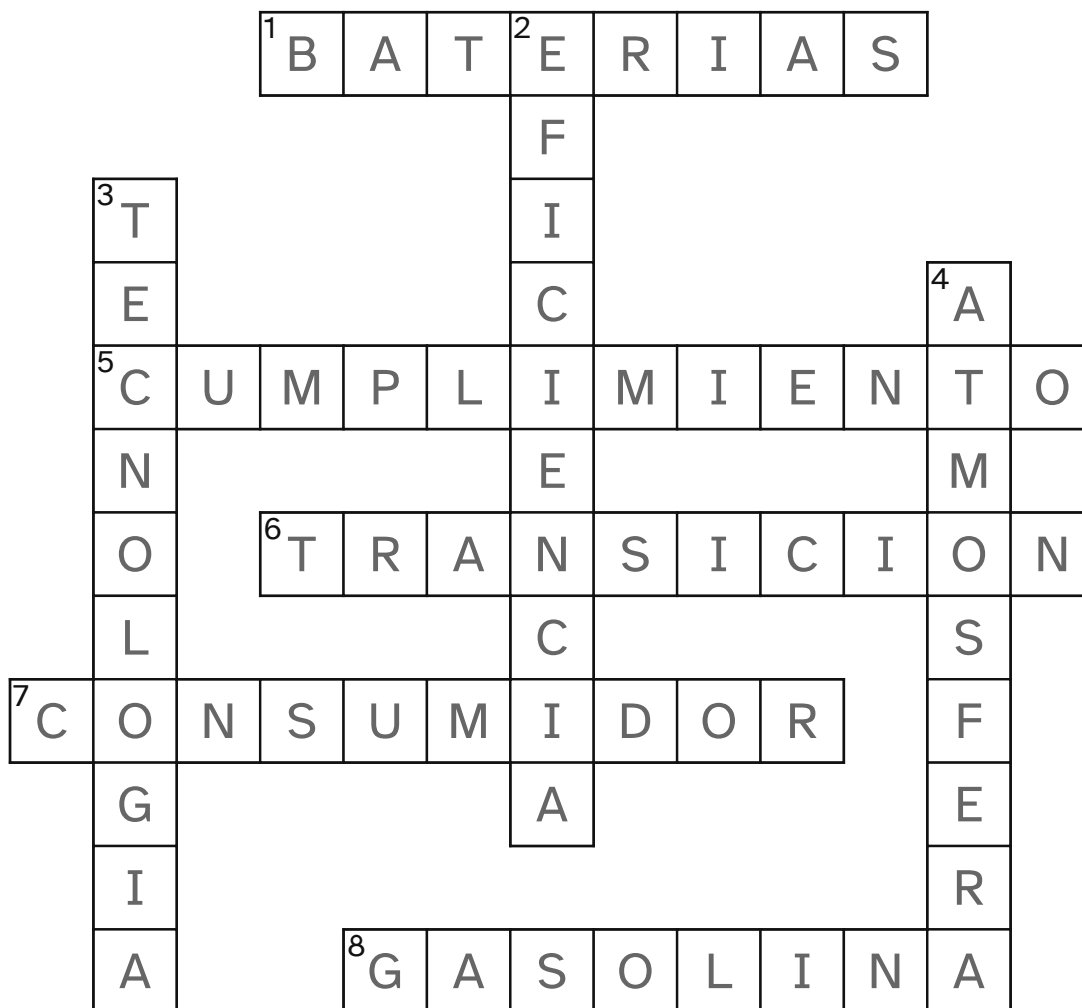
EFICIENCIA

GASOLINA

TECNOLOGIA

TRANSICION

Nuevas reglas para autos reabren una disputa sobre el costo, la gasolina y el clima — solucionario



HORIZONTALES

- 1 Dispositivos que almacenan energía eléctrica para impulsar un vehículo u otra máquina.
- 5 La acción de satisfacer una regla o requisito.
- 6 Un cambio de una condición, sistema o fuente de energía a otra.
- 7 Una persona que compra y usa bienes o servicios.
- 8 Un combustible líquido que queman muchos autos y camionetas.

VERTICALES

- 2 La capacidad de recorrer una mayor distancia usando menos combustible.
- 3 Herramientas, máquinas y métodos creados para resolver problemas o realizar tareas.
- 4 La capa de gases que rodea la Tierra.

De dónde viene esto

Este artículo se escribió para 3andB a partir del reportaje que aparece abajo. No es una reimpresión: la redacción es nuestra y los hechos son de ellos.

PBS NewsHour

“What Trump's rollback of fuel economy standards means for drivers”

Publicado lunes, 28 de septiembre de 2026

Consultado el martes, 29 de septiembre de 2026

<https://www.pbs.org/newshour/show/what-trumps-rollback-of-fuel-economy-standards-means-for-drivers>

QUÉ INCLUYE ESTE PAQUETE

El artículo con una nota para cada pregunta, una sopa de letras, un crucigrama y el solucionario de ambos.

COPIAS Y USO

Se puede imprimir, copiar y repartir libremente para uso en el aula. Conserve esta página con el paquete para que el próximo docente vea de dónde salió la noticia.

Hay más de donde vino esto

Si esta lección corta le funcionó a su clase, nuestros cuadernos completos van más lejos con el mismo cuidado:

- Unidades completas con edición para el estudiante y para el docente
- Soluciones resueltas de cada ejercicio
- Alineadas a estándares, probadas en el aula, listas para imprimir

Vea las lecciones completas en 3andB.com