



TRANSPORTE Y CAMBIO CLIMÁTICO: LA HORA DEL CAMBIO

Una realidad ineludible

La huella de carbono del transporte, y por consiguiente su contaminación ambiental, representa una amenaza mayúscula para la salud pública, y es uno de los mayores obstáculos que enfrentan las naciones en la lucha contra el cambio climático. Por consiguiente también es uno de los mayores obstáculos para el logro de los objetivos del Acuerdo de París. Esta huella incluye las emisiones GEI del transporte terrestre, aéreo, y marítimo.

La contaminación de los sectores aéreo y marítimo ya está siendo combatida por la vía de tratados internacionales, ya que ambos sectores cuentan con organismos internacionales que les regulan y representan. Así, en el 2016, los 191 países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) aprobaron el CORSIA; un tratado tendiente a controlar las emisiones de la industria aérea internacional a partir del año 2021. De la misma manera, en abril de este año la Organización Marítima Internacional (IMO) acordó en Londres, con el voto de sus 173 países miembros, reducir las emisiones de la industria marítima en un 50% [respecto a las del 2008] para el año 2050. Ambas organizaciones tomaron dicha decisión en un esfuerzo por plegarse a los objetivos del Acuerdo de París, ya que sus industrias no habían sido incluidas directamente en dicho tratado.

El anterior no es el caso del sector de transporte terrestre, ya que las emisiones de los operadores de flotillas de transporte de materiales y mercadería (local y transfron-

teriza), los servicios de transporte público (buses, trenes, taxi, etc.), las aplicaciones de transporte (Uber, Lyft, Didi, Cabify, etc.), y la operación de vehículos privados, caen dentro de la jurisdicción del país en donde estas empresas y sus usuarios operan; y por lo tanto, la reducción de dichas emisiones dependen de los proyectos y regulaciones que cada nación establezca para poder cumplir con sus Contribuciones Previstas y Determinadas a Nivel Nacional (INDC) asumidas en el Acuerdo de París.

El desafío es grande, ya que según el Panel Intergubernamental de expertos sobre el Cambio Climático (IPCC 2009), la industria del transporte es uno de los mayores contribuyentes al cambio climático, aportando 19% de las emisiones globales. La contribución de este sector crece el doble que la de otros sectores, por lo que de no actuar las naciones, dichas emisiones llegarían a alcanzar hasta un 30% de las emisiones GEI globales para el año 2050. Es importante notar que debido a su naturaleza, las fuentes de energía utilizadas por este sector son poco diversificadas. El transporte terrestre todavía depende en un 95% de combustibles fósiles y derivados del petróleo; lo que le está convirtiendo en el blanco de movimientos sociales y ambientales, y en un objetivo prioritario para los gobiernos.

Independientemente de las posiciones políticas y sociales de quienes lean este artículo, la realidad es simple e irrefutable: Para evitar el agravamiento de los efectos del cambio climático y cumplir con los objetivos del Acuerdo de París, todos los países deberán hacer esfuerzos, en



Planeta Carbono Neutro

el corto plazo, para reducir y regular las emisiones GEI del sector transporte; de lo contrario, la lucha contra el cambio climático fracasará. Es simplemente imposible lograr las metas de París sin tocar a uno de los sectores más contaminantes.

¿Y nuestra región?

En América Latina este desafío tiene dos caras: la contaminación, y sus efectos. Por un lado, aunque la región solo aporta un 5% de las emisiones mundiales de gases GEI, los países del continente se encuentran entre los más afectados por los efectos del cambio climático; y por otro, según el PNUD (2016) la contribución de la región a la huella mundial de carbono va en aumento debido a las demandas energéticas de los sectores industriales y de transporte. Latinoamérica está experimentando un aumento en la actividad industrial y económica, un deterioro de los sistemas de transporte urbano y de la infraestructura de transporte, un aumento en importaciones y exportaciones, así como un auge en el turismo.

Asimismo, según el Reporte de Economía y Desarrollo (RED) 2017 del Banco de Desarrollo de América Latina-CAF, “desde finales de la última década, la flota de automóviles creció en más del 40%, y la de motocicletas se triplicó”, con el consecuente impacto en la contaminación y el aporte de gases GEI de la región. Según el BID las “Emisiones del sector de transporte están creciendo rápidamente en la región, debido al rápido incremento en el número de vehículos privados que ha acompañado la expansión de la clase media en la región, aumentando la demanda de petróleo.”

El incremento de emisiones GEI en Latinoamérica no representa únicamente un problema ambiental, y un desafío de política internacional; sino también una amenaza a la salud de la población y a la estabilidad de los sistemas de salud pública del continente; y por ende, representa también una carga para la economía y el desarrollo de nuestras naciones. Se estima que más de 150 millones de latinoamericanos viven hoy día en áreas en donde los niveles de contaminación (2016) exceden los permitidos por la Organización Mundial de la Salud. Dicha organización ha determinado que el 36% de las muertes por cáncer pulmonar, el 34% de los fallecimientos por infartos, y el 27% de las enfermedades

cardíacas en el continente, son atribuibles a la contaminación del aire.

Las emisiones contaminantes del sector transporte en algunos de nuestros países rebasan por mucho el aporte global de esta actividad (19%). En México, por ejemplo, se reporta que el sector transporte es el mayor generador de GEI con un 25% de las emisiones totales nacionales. En Costa Rica este sector produce el 54% de las emisiones GEI del país, de dicho porcentaje un 41% provienen de vehículos privados. En Argentina, país que se encuentra entre los 30 mayores contaminadores del mundo, el CONICET y la UTN estimaron que la huella del transporte representa el 56% de las emisiones nacionales; de dicho porcentaje un 88% corresponde a autobuses y vehículos privados. Si bien no ha sido posible obtener datos de alguna fuente única y estandarizada de información [en fechas, metodología, resultados, etc.], la información pública disponible indica claramente que existe una tendencia hacia el crecimiento en las emisiones producidas por la actividad del transporte en la región, y por ende hacia una mayor contaminación, más enfermedades, y mayor presión social y política.

Esta realidad ha provocado que desde la firma del Acuerdo de París los gobiernos latinoamericanos tomen nota de este problema, y lo estén incluyendo en sus planes y agendas de cambio climático. Esto es particularmente importante por cuanto todos los países del continente han ratificado, o están en vías de ratificar, el Acuerdo de París. Por lo tanto, todos sin excepción deberán enfrentar el reto que representan las emisiones GEI del transporte interno terrestre, para poder cumplir con sus compromisos en dicho acuerdo internacional.

Hoy día podemos observar alianzas de ciudades en la lucha contra el cambio climático, municipios que buscan medir y actuar sobre su huella de carbono, proyectos para mejorar la eficiencia del transporte urbano e implantar la movilidad sostenible, etc. Hasta ahora, los esfuerzos en nuestra región se han concentrado mayormente en la implementación de medidas y proyectos de movilidad que están en manos del sector público. No obstante, es seguro asumir que, siguiendo la tendencia de las naciones desarrolladas, en el corto plazo veremos surgir medidas regulatorias que afectarán las actividades de transporte terrestre que están en manos del sector privado.



Planeta Carbono Neutro

Así, la lógica indica que si la meta de París no se puede lograr sin reducir, mitigar o compensar, las emisiones de las actividades del sector transporte; entonces, para lograr dicha meta será necesario que surjan iniciativas voluntarias de parte de quienes operan en dicho sector, o de lo contrario, veremos surgir leyes y regulaciones con el objetivo de forzar un cambio de comportamiento que impacte positivamente las emisiones de este sector.

El cambio es inevitable

A la fecha se puede decir que, en su mayoría, quienes operan en el sector transporte han mostrado poco interés en asumir un rol activo en la lucha contra el cambio climático; lo cuál puede ser un grave error estratégico, ya que dicha actitud no cambia la realidad que enfrentan. El mundo no va a renunciar a los objetivos del Acuerdo de París, pues de su éxito dependen la estabilidad del clima y de la economía internacional. Asimismo, las Contribuciones Previstas y Determinadas a Nivel Nacional (INDC), asumidas por cada nación en el Acuerdo de París, no serán posibles de cumplir si no se reduce la huella de los sectores que más contaminan. Por lo tanto, ya sea de forma voluntaria, o por la vía de regulaciones, el sector transporte se verá obligado a contribuir en esta lucha.

A la fecha ya se han implementado [o están por implementarse] una gran variedad de medidas y propuestas en los países firmantes del Acuerdo de París, las cuales incluyen impuestos, prohibiciones y restricciones, incentivos al uso de vehículos híbridos y eléctricos, tasas al transporte de mercaderías, compras sustentables de vehículos, fomento del “carsharing”, el “carpooling” y la movilidad sostenible; así como limitar los espacios de parqueo en ciudades, forzar la renovación o sustitución de flotillas de transporte público, etc. Por ejemplo, en 20 países de la Unión Europea ya se aplica algún tipo de impuesto al carbono producido por los vehículos de pasajeros. Asimismo, en el Reino Unido estará prohibida la venta de vehículos diesel y gasolina a partir del 2040, y ciudades como París, Oslo, México, y Madrid ya anunciaron que restringirán la circulación total o parcial de vehículos diesel y/o gasolina a partir de la próxima década (2020-2030).

Comprometidos con la lucha contra el cambio climáti-

co, algunos fabricantes de vehículos han neutralizado las emisiones de sus operaciones corporativas, así como de algunas de sus fábricas. No obstante, dichas medidas únicamente afectan las emisiones generadas durante la producción de vehículos de transporte de carga y personas, y no afectan el nivel de emisiones producidas por esos vehículos en los países en donde son vendidos y operados. Así, llegó la hora de que los operadores del sector transporte, que venden y utilizan vehículos automotores, también se unan a este esfuerzo mundial; sino por convicción, al menos como una medida preventiva para poder tener mejores armas para negociar las regulaciones al sector, y sus usuarios, que ya se ven venir en los diversos países de nuestra región a partir del año 2020; fecha en la que empezará a aplicar la reducción voluntaria de emisiones asumida por cada nación.



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

Corrección de Estilo y Análisis de Datos

Sr. Javier Segura Mora, Director del Programa
Javier.segura@100carbonneutral.com

Edición y Noticias

Sr. Jorge Segura Mora, Presidente
Jorge.segura@100carbonneutral.com

Tel: (506) 22289696

Email: info@100carbonneutral.com

Oportunidades de Empleo & Negocios

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:

