

# Planeta **Carbono Neutro**

REVISTA TRIMESTRAL DEL PROGRAMA 100% CARBON NEUTRAL®

Edición 14 - Año 3 - Julio a Setiembre 2018

## **Movilidad Urbana Sostenible: El camino del futuro** p,10

*Sostenibilidad Latinoamericana p,8*

*Transporte y Cambio Climático: La  
hora del cambio p,10*

*El Mundo en Resumen p,16*

*Movilidad Tradicional: Adaptación a  
los cambios del mercado p,17*



# Planeta *Carbono Neutro*

REVISTA TRIMESTRAL DEL PROGRAMA 100% CARBON NEUTRAL®

Planeta Carbono Neutro es una publicación gratuita y trimestral, producida por el departamento de extensión del Programa Internacional de Carbono Neutralidad 100% Carbon Neutral; el cual opera desde Costa Rica para toda Latinoamérica, con el aval de sus Miembros Asociados Internacionales CarbonFund.org (USA) y CO2Balance (UK) Ltd.



Los Miembros Asociados Internacionales del Programa son organizaciones líderes globales en la lucha contra el Cambio Climático, con oficinas en EEUU y Reino Unido, y operaciones en Brasil, Kenia, Etiopía, Ghana, Sudáfrica, Japón, Italia y Costa Rica. Su reputación y prestigio se refleja en la calidad de sus clientes internacionales, entre los que destacan:



## Hola Amigos!


Después de años de darle seguimiento a temas de movilidad, huella de carbono y cambio climático, hemos decidido publicar una edición especial en la que desarrollaremos una serie de artículos enfocados en los temas relativos a transporte y cambio climático en América Latina. Estos artículos son de gran interés y utilidad estratégica, tanto para importadores y distribuidores de vehículos, como para operadores de grandes flotillas de transporte, propietarios de vehículos privados, y funcionarios públicos de los sectores ambiental y de transporte.

Con este objetivo en mente, durante las últimas semanas revisamos y analizamos más de 500 artículos y reportes, científicos, técnicos y de negocios, publicados durante el último año por docenas de fuentes independientes, ubicadas en Estados Unidos, América Latina, Asia y Europa. El esfuerzo tuvo por objetivo obtener un panorama claro acerca de los efectos del transporte sobre el cambio climático, las tendencias de los diferentes mercados internacionales en cuanto al desarrollo de tecnologías y estrategias de movilidad, y conocer las diferentes medidas tomadas alrededor del mundo para controlar y reducir la huella de carbono (GEI) de este sector.

La información obtenida es rica y valiosa desde el punto de vista estratégico e informativo, y ha sido compilada en tres artículos, a saber: 1) Transporte y Cambio Climático: La hora del cambio, 2) Movilidad Sostenible: El camino del futuro, y 3) Movilidad Tradicional: Adaptación a los cambios del mercado. Si bien estos artículos incorporan la visión estratégica de nuestro equipo de profesionales, los criterios presentados están sustentados en hechos, estadísticas y mediciones de mercado. Esto le permitirá al lector ejercer sus habilidades analíticas, tener las bases para realizar investigaciones adicionales, y llegar a sus propias conclusiones.

Nuestro programa internacional 100% Carbon Neutral le da seguimiento permanente a todos estos temas a través de sus programas de extensión y redes sociales, por lo que les invitamos a suscribirse y acompañarnos en este viaje de descubrimiento.

Esperamos que disfruten el fruto de este esfuerzo.

  
MBA Jorge Segura Mora  
Presidente  
Programa 100% Carbon Neutral

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 de:



### Visite nuestras Redes Sociales



Facebook



Twitter



LinkedIn

También nuestra Pagina Web

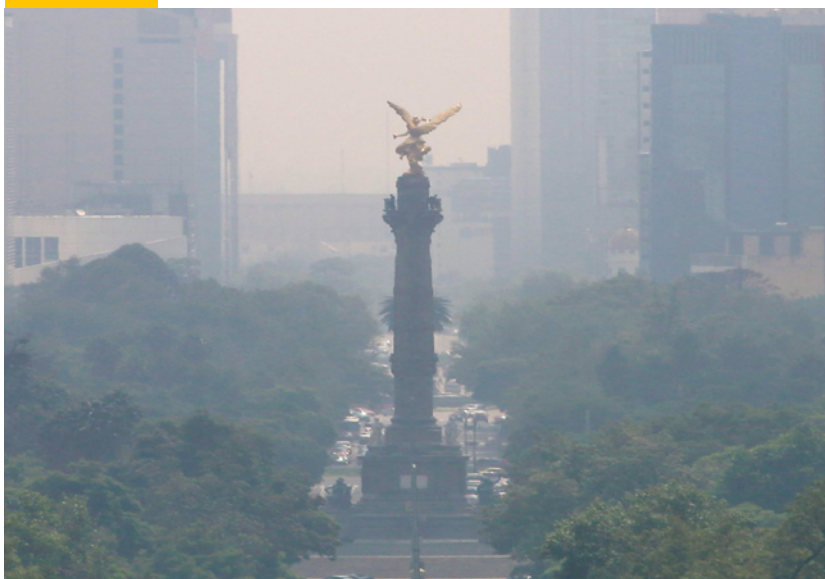
[www.100carbonneutral.com](http://www.100carbonneutral.com)

Escribanos al correo electronico

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

# Transporte y Cambio Climático: La hora del cambio

“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.”



## 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 CORCIA; un tratado tendiente a con-

trolar 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 transfronteriza), 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

**“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. “**

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 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 Eco-5 Planeta Carbono Neutro Agosto 2018

nomía 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

**“Existe una tendencia hacia el crecimiento en las emisiones producidas por la actividad del transporte en la región”**



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.

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, vere-

mos 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 sosteni-

**“Llegó la hora de que los operadores del sector transporte, que venden y utilizan vehículos automotores, también se unan a este esfuerzo mundial.”**

ble; 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).

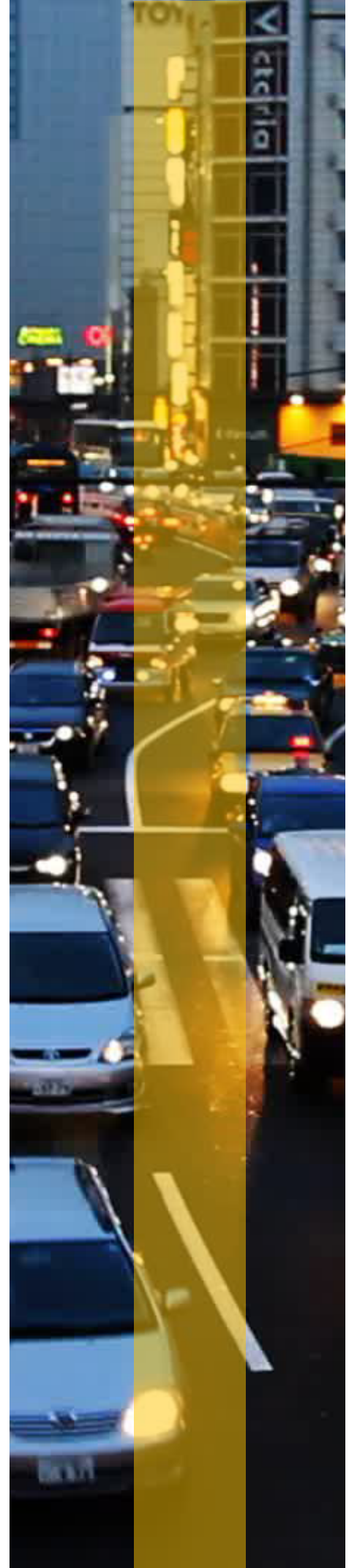
Comprometidos con la lucha contra el cambio climático, algunos fabricantes de vehículos han neutralizado las emisiones de sus operaciones corporativas, así como de algunas de sus fábricas. No obstante, dichas medidas únicamente afectan las emisiones generadas durante la producción de vehículos de transporte de carga y personas, y no afectan el nivel de emi-

siones 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.



*El Acuerdo de París es el tratado mundial sobre el cambio climático alcanzado el 12 de diciembre de 2015 en la Conferencia de las Partes (COP 21) realizada en París. En dicha ocasión las naciones del mundo acordaron un plan de acción para limitar el calentamiento del planeta. Según lo establece el Artículo 2 del Acuerdo, este tiene por objetivo: “reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza” para lo cual determina tres acciones concretas: a) Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático; b) Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; c) Elevar las corrientes financieras a un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.” Artículo 2. Acuerdo de París. Naciones Unidas.*

*El Acuerdo de París entró en vigor el día 4 de noviembre de 2016. Al 13 de Julio del 2018 solamente 18 de las 197 naciones firmantes faltan aún por ratificar el Acuerdo, siendo Nicaragua el único país latinoamericano que no lo ha ratificado. La reducción voluntaria de emisiones contempladas en el Acuerdo empezará a aplicar a partir del año 2020, fecha en la que finaliza la vigencia del Protocolo de Kioto.*



# Noticias

## Sostenibilidad Latinoamericana

### La alcaldía de Ciudad de Panamá pone a prueba buses eléctricos

**Panamá:** LUn plan de movilización dentro del Casco Antiguo, en el corregimiento de San Felipe, puso en marcha ayer la Alcaldía de Panamá con apoyo de Transporte Masivo de Panamá (Mi Bus).

El alcalde del distrito de Panamá, José Isabel Blandón, explicó que para desarrollar este proyecto usan un autobús de motor eléctrico con capacidad para 45 pasajeros, que durante seis meses les prestó la empresa Build Your Dreams (BYD) y que será operado por operadores de Mi Bus.... [VER ARTICULO COMPLETO](#)

### Agencia de Eficiencia Energética presentó estudio de Movilidad Eléctrica en Chile

**Chile:** PLa Ministra de Energía en Chile, Susana Jiménez y del Director Ejecutivo de la Agencia de Eficiencia Energética, Sebastián Jure, dieron a conocer el Estudio de Movilidad Eléctrica en este país. El estudio analizó la situación del consumo energético y la movilidad tanto desde el punto de vista de los actores involucrados, como del desarrollo tecnológico y los desafíos y oportunidades que representa el desarrollo de la tecnología.

“La electromovilidad es uno de los ejes prioritarios de nuestro Ministerio de Energía, en el que ya estamos trabajando intensamente... [VER ARTICULO COMPLETO](#)

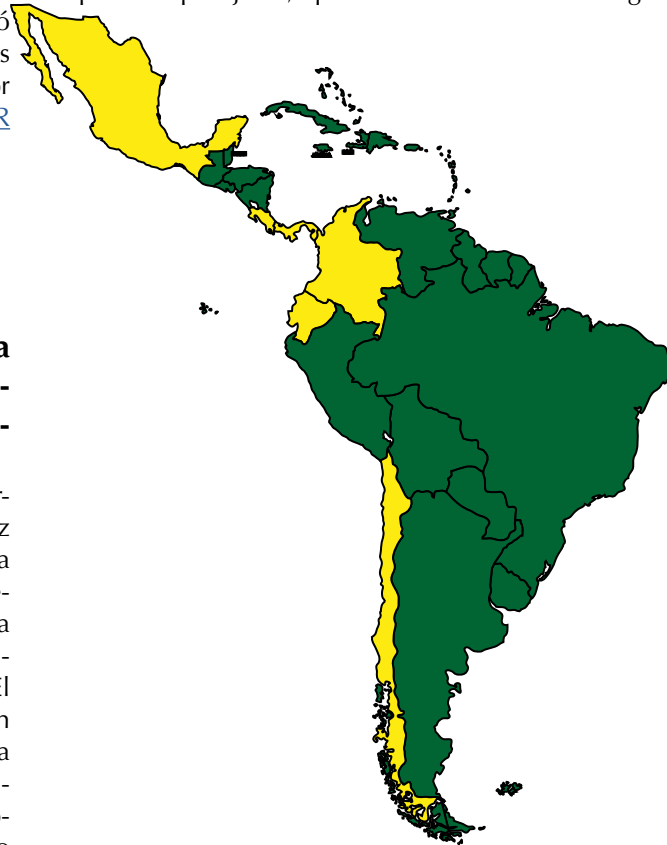
### El transporte motorizado es el que más contamina

**Ecuador:** El En Ecuador todo el transporte público opera a diésel. Ese tipo de combustión produce afectaciones a la salud. Se estima que siete millones de personas mueren cada año por la mala calidad del aire en el mundo. En el país se busca importar flotas de buses eléctricos y mejorar la calidad de los combustibles para los automotores.... [VER ARTICULO COMPLETO](#)

### Para 2040, 55% de los vehículos que se venden deberán ser eléctricos

**Colombia:** Los vehículos eléctricos podrían convertirse en la salida del país para alcanzar la sostenibilidad del transporte pues no solo tienen beneficios tributarios o arancelarios, sino que también son más amigables con el medio ambiente, pues mejoran la calidad del aire y del ruido en las grandes ciudades.

Así indicaron varios expertos reunidos en el panel “Movilidad Sostenible: un gran reto para las regiones” del foro en el que debatieron cómo están promoviendo las ciudades el uso del transporte sostenible.... [VER ARTICULO COMPLETO](#)



### Se debe implementar la movilidad sostenible en la capital: Laura Barrera

**México:** La movilidad en las grandes ciudades debe enfocarse en mejorar la calidad de vida de las personas, en el caso de la Ciudad de México el principal reto es bajar las emisiones contaminantes y tener transporte de calidad suficiente para movilizar a los habitantes, por ello es que se requiere utilizar medidas integrales basadas en la innovación y el desarrollo tecnológico, explicó Laura Barrera, directora de Intertraffic México..... [VER ARTICULO COMPLETO](#)

[COMPLETO](#)

### Costa Rica implementará plan piloto de autobuses eléctricos para ayudar al medio ambiente

**Costa Rica:** Las autoridades de Costa Rica anunciaron que a partir de 2019 echarán a andar un plan piloto de autobuses eléctricos en la capital San José, con el fin de disminuir la contaminación y dar un paso hacia la descarbonización de la economía.

La iniciativa fue establecida mediante un convenio firmado este miércoles por el Gobierno con la Cooperación Alemana para el Desarrollo (GIZ), la Fundación Costa Rica-Estados Unidos para la Cooperación (CRUSA), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, así como ONG costarricenses, instituciones estatales, empresas de autobuses y bancos..... [VER ARTICULO COMPLETO](#)



**Neutralice la Huella de Carbono de su**

**Empresa**

**Proyecto Inmobiliario  
o de Obra Pública**



**Evento Masivo**

**Aumente su competitividad en concursos y licitaciones**

**Cumpla con los requisitos de desempeño ambiental de los grandes compradores locales e internacionales**

**Demuestre su compromiso ambiental delante de sus clientes**

**Posicione su empresa para competir en un mercado cambiante**

**Llámenos (506) 2228-9696**

**o escribanos AQUÍ**  
[info@100carbonneutral.com](mailto:info@100carbonneutral.com)

# Movilidad Urbana Sostenible: El camino del futuro

“Es innegable que el sistema actual de movilidad en nuestro continente no cumple con los principios básicos de sostenibilidad; por ello el tráfico vehicular y sus consecuencias (presas, estrés, contaminación, etc.) son de los mayores retos que enfrentan las ciudades latinoamericanas.”



## Una amenaza latente

**L**a movilidad sostenible es sin lugar a dudas uno de los temas más relevantes de nuestro tiempo.

¿Qué se entiende por movilidad sostenible?. En general el término se refiere a un modelo de movilidad urbana [primariamente] que minimiza su impacto sobre el medio ambiente y que opera en armonía con la naturaleza; al tiempo que se enfoca en resaltar el bienestar y la calidad de vida de los usuarios. La meta última de este tipo de movilidad es la satisfacción de las necesidades de transporte de la población con calidad y eficiencia, sin sacrificar el medio ambiente ni los recursos que necesitarán las generaciones futuras. El concepto es amplio, por lo que permite su aplicación y adaptación a las necesidades de transporte en todo tipo de urbe.

Hoy día, los gobiernos [locales, nacionales y regionales] buscan implementar proyectos de movilidad sostenible de personas [y mercancías] que se adapten a las características y necesidades de sus ciudades y países; y que les permitan crear medios de transporte energéticamente eficientes y amigables con el ambiente, y así disminuir tanto su factura petrolera, como sus emisiones GEI y el nivel de contaminación en las ciudades.

El tema de la movilidad sostenible ya empieza a ponerse en boga entre los gobiernos de América Latina, producto del colapso progresivo en los sistemas de transporte de sus ciudades, y de la presión política a nivel internacional que representa la responsabilidad ineludible de cumplir con las Contribuciones Previstas y Determinadas a Nivel Nacional (INDC) asumidas por cada uno de estos gobiernos en el Acuerdo de París.

La realidad urbana de nuestras ciudades no es sencilla. Según la ONU-Habitat para el año 2050 el 89% de nuestros ciudadanos estarán viviendo en áreas urbanas. Hoy día, el nivel de concentración urbana y contaminación es tal que más de 100 millones de latinos viven expuestos a los grandes niveles de contaminación producidos por el transporte vehicular. En la actualidad, los factores que más influyen en la contaminación y el colapso de los sistemas de transporte en nuestra región son la concentración poblacional en áreas urbanas (8 de cada 10 personas vive en ciudades), y el número

“El tema de la movilidad sostenible ya empieza a ponerse en boga entre los gobiernos de América Latina, producto del colapso progresivo en los sistemas de transporte de sus ciudades”

ro de vehículos por habitantes. En promedio en Latinoamérica el número de vehículos por 1.000 habitantes supera los 230, y en países como Argentina, Brasil y República Dominicana dicha estadística supera los 300.

Es innegable que el sistema actual de movilidad en nuestro continente no cumple con los principios básicos de sostenibilidad; por ello el tráfico vehicular y sus consecuencias (presas, estrés, contaminación, etc.) son de los mayores retos que enfrentan las ciudades latinoamericanas. El uso masivo de vehículos y la ineficiencia de los medios de transporte urbano ha obligado a la mayoría de nuestras ciudades, y a sus habitantes, a experimentar la congestión permanente del tráfico vehicular, a invertir un sinnúmero de horas transportándose a sus trabajos y hogares, a vivir bajo niveles de contaminación y estrés alarmantes, y a soportar una reducción dramática en la calidad de vida. La situación es poco sostenible y se ve agravada por el hecho de que los dueños de automóviles prefieren utilizar sus vehículos particulares, antes de tener que utilizar sistemas de transporte público colapsados, ineficientes, y frecuentemente peligrosos.

Si hoy día los sistemas de transporte en América Latina son problemáticos, el futuro se vislumbra aún más caótico. De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía, en los próximos 25 años el parque vehicular en nuestro continente se triplicará, lo que llevará a países como Costa Rica, que podría pasar de un parque de aproximadamente 1.4 millones de vehículos a uno de 4.2 millones, a tener que adaptar su infraestructura para enfrentar dicho desafío; y a ciudades como Buenos Aires, que potencialmente pasaría de 1.5 millones a 4.5 millones de vehículos en circulación, a tener que lidiar con la amenaza que dicho escenario representa para la salud y la calidad de vida de sus ciudadanos, así como para su infraestructura de transporte. Este

escenario no es hipotético, en México, por ejemplo, el parque vehicular crece más que la población. En el año 2000 esta nación estaba habitada por 97 millones de personas y habían 9.78 millones de vehículos, para el año 2015 la población había crecido a 119.5 millones, mientras que el parque vehicular casi se triplicó, alcanzando los 26.5 millones de automóviles. En Perú, el parque vehicular pasó de 2.28 millones de vehículos en el año 2009 a 5.24 millones en el año 2015.

## Un continente que despierta

Si como decían los abuelos “por la víspera se saca el día”, el colapso de las redes de carreteras en las ciudades latinoamericanas será inevitable; a menos que desde ahora se transformen los sistemas de transporte de personas y mercaderías. El panorama es por demás conocido por los gobiernos de la región, y es por ello que algunos ya están incluyendo entre sus prioridades el desarrollo e implementación de modelos de transporte sostenible para personas y mercaderías. Entre las ideas y proyectos que ya se observan se incluyen la reconversión de sistemas de transporte público, la construcción de trenes eléctricos y teleféricos, el hacer de las ciudades lugares amigables para ciclistas y peatones, y finalmente incentivar la transformación del parque vehicular, entre otros.

Aunque no lo parezca, en la región ya se han dado avances muy interesantes en esta materia. En Costa Rica se adoptó recientemente una ley de incentivo al transporte eléctrico, por lo que se espera que el parque vehicular eléctrico alcance las 37.000 unidades para el año 2022. Asimismo, se está planeando un nuevo tren eléctrico urbano, se están probando autobuses eléctricos y de hidrógeno, se han adquirido vía donación o vía compras públicas sustentables vehículos eléctricos para

**“De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía, en los próximos 25 años el parque vehicular en nuestro continente se triplicará ”**



uso de las instituciones públicas, y el nuevo gobierno ha puesto el tema de la movilidad sostenible entre los ejes de desarrollo del país. Según el PNUD esta pequeña nación podría convertirse en uno de los países líderes del transporte eléctrico en América Latina; oportunidad que también la tiene Uruguay, ya que, ambos países cuentan con las matrices eléctricas más limpias de Latinoamérica, las distancias promedio de desplazamiento [por día] de sus ciudadanos son relativamente cortas, y la mayoría de sus propietarios de vehículos cuentan con facilidades para recargar motores eléctricos en su propio hogar.



Asimismo, Uruguay se encuentra impulsando la movilidad sostenible en Montevideo, mediante un plan comprensivo que promueve el uso de transporte público, bicicletas, y pedestre, cuando las distancias a recorrer son cortas y rutinarias. Si bien el proyecto se basa en la participación voluntaria, se está buscando generar acuerdos entre las entidades del estado, las organizaciones sociales y los ciudadanos para administrar la movilidad y el uso de los espacios públicos. Recientemente esta nación también creó la primera ruta eléctrica en Latinoamérica, la cual une Maldonado y Colonia, y cuenta con puntos de recarga a lo largo de todo el recorrido. El servicio está disponible para todos los dueños de vehículos eléctricos y es gratuito para turistas. Esta iniciativa se suma a la implementación de taxis y

buses eléctricos en Montevideo.

Por su parte en Colombia (Medellín) se proyecta que para el año 2019 la flotilla de buses de Metroplús pase a funcionar en su totalidad con energía eléctrica; adicionalmente, se han creado en la ciudad ciclorutas y se han instalado ecoestaciones para la carga de vehículos eléctricos, y recientemente se iniciaron las obras para la construcción del metrocable Picacho. La ciudad tiene la aspiración legítima de convertirse en el referente del continente en materia de movilidad sostenible. Ciudades como Bogotá y Cali también se encuentran en proceso de implementar sus propios planes y proyectos de movilidad.

En Chile el tema de movilidad urbana también se está tomando con gran seriedad. Recientemente se pusieron en

**“El nivel de contaminación que generan los vehículos de combustión interna obligará a que, para el año 2050, los sistemas de transporte sean eléctricos”**

funcionamiento 100 autobuses eléctricos, y se espera alcanzar las 200 unidades para finales de este año, en un esfuerzo por fomentar la movilidad eléctrica en el país. En los últimos años se han implementado interesantes iniciativas de movilidad sostenible en esta nación, entre las que se incluyen; el funicular y trolebuses de Valparaíso, los buses híbridos del Transantiago, taxis eléctricos en Santiago, taxis pluviales en Valdivia, las bicicletas gratuitas en el Biotrén, etc.

En Argentina, entre otros planes, se espera que toda la flotilla de autobuses de la región metropolitana sea reemplazada por unidades eléctricas para el año 2030, teniendo como objetivo lograr un 50% de sustitución para el año 2025.

En términos generales la implementación de proyectos de movilidad sostenible ya es una realidad en nuestro continente, y si bien el proceso aún está en su infancia, el cambio ya ha

iniciado. Se espera que en la próxima década se puedan consolidar modelos de transporte que también sustituyan, en parte, la propiedad de vehículos, por modelos de uso compartido. Por ejemplo, en más de 20 ciudades del continente ya hay modelos de compartición de bicicletas, y en ciudades como México y Sao Paulo se están probando programas de compartición de automóviles, con diferentes grados de

**“Las iniciativas de movilidad sostenible en el continente son serias, y cuentan con el poder y respaldo de los gobiernos locales y nacionales.”**

éxito. Adicionalmente, las empresas especializadas en locomoción eléctrica como BYD, Cummins, Scania y Volvo Buses se han comprometido a que su tecnología de motores eléctricos esté disponible en 20 megaciudades a partir del 2018, entre las que se han incluido a Bogotá, Buenos Aires, Lima, Ciudad de México, Santiago de Chile, y Sao Paulo.

Recientemente la Comisión de Movilidad Eléctrica del Consejo Mundial de Energía concluyó que el nivel de contaminación que generan los vehículos de combustión interna obligará a que, para el año 2050, los sistemas de transporte sean eléctricos, y manifiesta que América Latina presenta las mejores condiciones a nivel mundial para que los vehículos eléctricos den su mayor rendimiento en término de la reducción de emisiones GEI. Gracias a la gran cantidad de potenciales fuentes de generación de energía renovable que existen en la región, dicha migración podría significar un ahorro en la factura petrolera de aproximadamente 85 mil millones de dólares para el año 2050. Adicionalmente, la ONU ha manifestado que si las flotillas de buses y taxis en 22 ciudades Latinoamericanas [de 12 países] fueran reemplazadas completamente por vehículos eléctricos, dichas ciudades se ahorrarían para el año 2030 casi 64.000 millones de dólares en su factura petrolera, las emisiones GEI se reducirían en 300 millones de toneladas

de carbono equivalente, y se evitaría la muerte prematura de más de 36.500 personas.

Como se puede observar existen motivos ambientales, de salud, sociales y económicos de sobra para promover el cambio. Por ello, las iniciativas de movilidad sostenible en el continente son serias, y cuentan con el poder y respaldo de los gobiernos locales y nacionales. A pesar de esto, lo que hacemos en la región es solo una muy pequeña parte del esfuerzo que se está realizando a nivel mundial por lograr una movilidad sostenible en todos los continentes, y que marcará la tendencia de desarrollo del transporte a futuro. El cambio en esta materia está siendo liderado por la Unión Europea y China, con esfuerzos que afectan al sector público y privado, y que incluyen proyectos e incentivos para fomentar la movilidad eléctrica; así como regulaciones y prohibiciones para controlar los medios de transporte a base de combustión interna, controlar las emisiones GEI, y reducir los niveles de contaminación en las ciudades.

En el mediano plazo se espera que la masificación en el uso de vehículos eléctricos sea una realidad, producto tanto de la caída de los precios [por economías de escala], como por el impulso que le darán los gobiernos a la movilidad eléctrica. Se espera que para el año 2030 el nivel de aceptación de los vehículos eléctricos llegue a su punto de no retorno. Para esa fecha la Agencia Internacional de Energía proyecta que el número de vehículos eléctricos en carretera alcanzará los 125 millones; sin embargo, indica, que de existir un real compromiso por alcanzar los objetivos climáticos del Acuerdo de París, dicha cifra podría llegar a los 220 millones. El cambio esperado es dramático, pero viable, especialmente si se toma en cuenta que en el año 2017 el parque vehicular eléctrico alcanzó los 3 millones de unidades en todo el mundo, con una tasa de crecimiento de más del 50% con respecto al 2016.

Es importante resaltar que, por lo ob-



servado, en los planes de movilidad de los diferentes gobiernos no se toma en cuenta los vehículos de combustión interna como parte integral de un futuro sostenible, lo que en definitiva representa una debilidad y una amenaza de corto plazo para quienes venden o

“En los planes de movilidad de los diferentes gobiernos no se toma en cuenta los vehículos de combustión interna como parte integral de un futuro sostenible ”



distribuyen vehículos de combustión (motocicletas, automóviles, autobuses, camiones, etc.). Esto se debe a dos razones fundamentales, por un lado, se considera que el futuro del mercado automotor está en los vehículos cero emisiones, por lo que muchos fabricantes ya han ajustado sus planes de largo plazo de acuerdo a esa expectativa; y por otro, ni los importadores ni los distribuidores han buscado implementar estrategias que hagan de su inventario de vehículos diesel o gasolina una opción ambientalmente aceptable.

## Neutralice la huella de carbono de sus vehículos para la venta



· Únanse a la lucha contra el Cambio Climático

· Demuestre su compromiso ambiental delante de clientes y gobiernos

· Mejore la imagen y reputación de mercado de su empresa

· Aumente el nivel de cumplimiento ambiental de sus vehículos y potencie su venta

Todo ello a través de procesos internacionalmente aceptados, accesible en costos, y con el respaldo de organizaciones internacionales de gran reputación y prestigio.

**Programa Internacional 100% Carbon Neutral**



**Carbonfund.org**  
REDUCE WHAT YOU CAN OFFSET WHAT YOU CAN'T™

**co2balance.com**



**Contáctenos al (506) 2228-9696** o escribanos **AQUI**  
[info@100carbonneutral.com](mailto:info@100carbonneutral.com)

**Servicio disponible a partir de Enero 2019**

# Museo Guanacaste



**Construcción  
100% Carbono Neutro**

*San José, Costa Rica, Agosto 20, 2018.*

*El pasado 6 de agosto la firma costarricense de ingeniería Sotela Mussio Madrigal Arquitectos Asociados hizo entrega a la Municipalidad de Liberia de la Primera Obra Pública 100% Carbon Neutral de Costa Rica, denominada "Obras de Cerramiento Perimetral y Mejoras del Museo Guanacaste".*

*Sotela Mussio Madrigal Arquitectos Asociados forma parte del Programa Internacional 100% Carbono Neutro desde enero del 2017, lo que le permitió, junto a la Municipalidad de Liberia, vislumbrar la oportunidad de dar por iniciada la era de las construcciones públicas carbono neutro en Costa Rica; como una muestra del liderazgo de ambas organizaciones a nivel nacional.*

*El proceso de carbono neutralidad estuvo a cargo del Programa 100% Carbon Neutral, y contó con el aval internacional de Co2Balance (UK) y CarbonFund.org (USA).*

arquitectos **SO+**  
**MUSSIO  
MADRIGAL**



# Noticias

## El Mundo en Resumen

### Los 16.359 autobuses públicos de Shenzhen ahora son eléctricos: China se sigue esforzando por ser un país verde

**China:** China ha sido por varios años sinónimo de contaminación, las imágenes de grandes atascos y nubes grises sobre las ciudades con personas usando tapabocas han dado la vuelta al mundo durante los últimos años. Pues China quiere poner fin a esto y poco a poco lo están consiguiendo.

Hoy las autoridades de la ciudad de Shenzhen, China, están confirmando que iniciarán 2018 con uno de los proyectos más ambiciosos que se plantearon durante 2015, cuando decidieron adoptar energías renovables de cara a 2020, y el cual consiste en sustituir todos y cada uno de los autobuses a diésel de transporte público de la ciudad, y sólo usar autobuses eléctricos... [VER ARTICULO COMPLETO](#)

### América Latina empieza a descubrir la movilidad eléctrica

**América Latina:** Con 80 por ciento de su población viviendo en ciudades y un parque automotor que crece a las tasas más altas del mundo, América Latina tiene las condiciones para iniciar la transición hacia la movilidad eléctrica, pero las políticas públicas no están, al menos por ahora, a la altura de las circunstancias.

Ese es el diagnóstico de ONU Medio Ambiente, de acuerdo a una conferencia que dos de sus funcionarios dieron el martes 29 en uno de los auditorios de la Cámara de Diputados de Argentina, en Buenos Aires... [VER ARTICULO COMPLETO](#)

### La calidad del aire en las ciudades, un reto mundial

**Global:** El Día Internacional de la Calidad del Aire ha llegado, como cada año y por desgracia, acompañado de cifras desoladoras. La Organización Mundial de la Salud cifra que más de siete millones de personas mueren cada año por la mala calidad del aire, tres millones de ellas son muertes prematuras. Además, la OMS informa que cerca del 80 % de las ciudades superan los límites de calidad del aire, es decir, nueve de cada diez personas en el mundo respiran aire contaminado, lo que significa que afecta al 92 % de la población mundial... [VER ARTICULO COMPLETO](#)

### El vehículo eléctrico cubrirá el 20% del kilometraje mundial en 2030

**Global:** La industria del automóvil se encuentra en pleno proceso de transformación ante la nueva era del coche eléctrico que está teniendo lugar. Así lo ratifica un informe de investigación de ABI Research que predice que los kilómetros recorridos en eléctricos a nivel mundial superarán el 20%. Esto se debe principalmente a la absorción de este tipo de vehículos por parte de las flotas de vehículos compartidos que harán un uso intensivo recorriendo mayor número de kilómetros... [VER ARTICULO COMPLETO](#)



### El centro de Madrid se cierra a los vehículos más contaminantes en noviembre

**España:** Los coches y motos más contaminantes, es decir los diésel anteriores a 2006 y gasolina de antes de 2000, que carecen de distintivo ambiental, no podrán acceder al centro de Madrid desde noviembre, ya que no podrán estacionar en los aparcamientos como si harán los vehículos con etiquetas B y C. Esta es una de las medidas de Madrid Central, un espacio de 472 hectáreas -el doble que las cuatro áreas de prioridad

residencial actuales- por la que sólo podrán circular los residentes y sus invitados (un máximo de 20 al mes), el transporte público, servicios sanitarios, vehículos industriales, de reparto con permiso y vehículos con etiqueta cero emisiones... [VER ARTICULO COMPLETO](#)

### Mercedes-Benz: El camión del futuro ya está en camino

**Global:** La apuesta de la compañía alemana por la innovación ha quedado patente durante los años con proyectos como el Future Truck 2025, un camión autónomo presentado en 2014, o en su exitosa apuesta por el 'platooning'.

A corto y medio plazo los camiones con motores de combustión seguirán siendo los protagonistas del transporte de larga distancia, pero Mercedes-Benz ya ha avanzado significativamente en el desarrollo de nuevas energías alternativas: el eActros, su camión 100% eléctrico de entre 18 y 25 toneladas, ya está en fase de pruebas reales con clientes... [VER ARTICULO COMPLETO](#)



# Movilidad Tradicional: Adaptación a los cambios del mercado

“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.”



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.

## 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

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 triplicado, 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:

### “Los líderes de la industria automotriz han sabido leer las intenciones de las naciones, y las señales del mercado”

¿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 suceda, 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 importan-



te 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 so-



brevive 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 aquél 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 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 “Es probable que la industria enfrente regulaciones futuras que incrementen el costo de los vehículos tradicionales, y restrinjan su operación ”

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 avecina, 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 manten-

**“la venta de vehículos carbono neutro es una alternativa ambientalmente aceptable para competir con vehículos híbridos y eléctricos”**

dría 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.



### Suscríbese a Nuestros Programas y Medios de Extensión para América Latina

Nombre:

Correo electrónico:

País:

Empresa/ Institución

Programas / Medios de Extensión

- Programa Proveedores de Estado
- Programa Funcionarios Públicos
- Sector Empresarial
- Programa Sector Viajes y Turismo
- Programa Sector Ambiental



**Suscríbese [AQUI](#)**

# Nuestro Proposito

“100% Carbon Neutral tiene como propósito contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ofreciendo un Programa de Carbono Neutralidad de gran impacto social y ambiental, accesible a todo tipo de empresa y organizaciones”



En respeto a los Protocolos y estándares internacionales, en la compensación de la huella de carbono de sus clientes **100% Carbon Neutral®** utiliza únicamente créditos de carbono verificados y certificados por Gold Standard (Suiza), Plan Vivo (Escocia), VCS (USA), DNV (Noruega), ESI (USA), y debidamente registrados en Markit.



Los proyectos de captura de carbono seleccionados por **100% Carbon Neutral®** son patrocinados, o están bajo supervisión de los Asociados Internacionales; y han sido seleccionados por su impacto en el medio ambiente global, la protección y preservación de la biodiversidad, y por beneficiar a miles de familias en riesgo social de Latinoamérica y África; quienes se benefician (Salud, empleo, desarrollo, educación, etc.) de la operación de estos proyectos.