

Los retos de la descarbonización del transporte de cargas tras el COVID-19

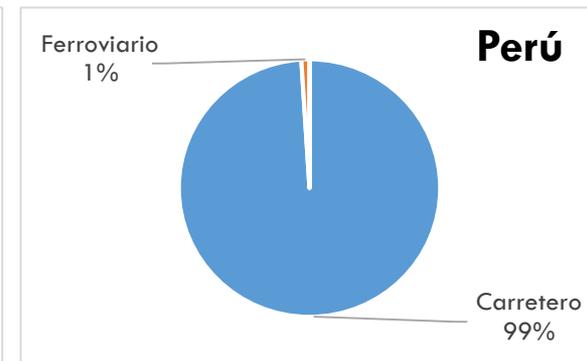
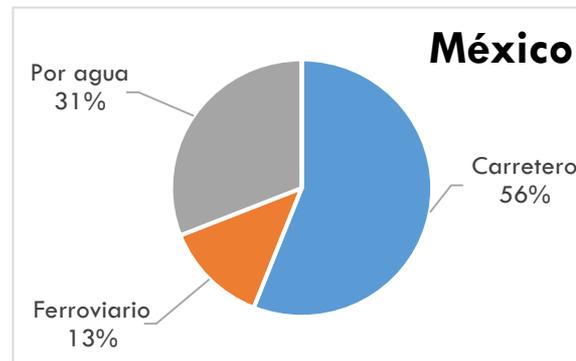
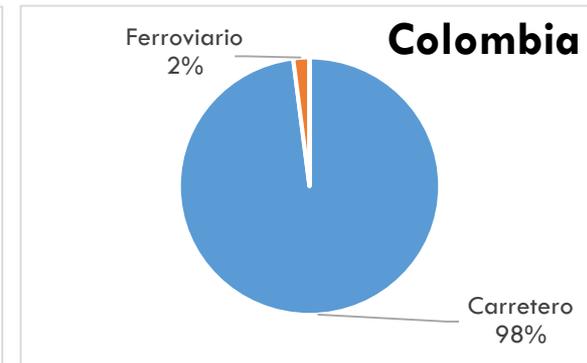
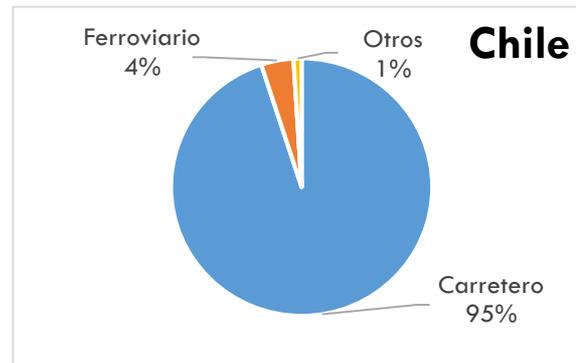
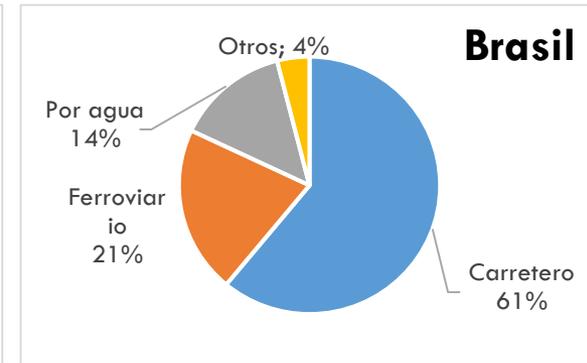
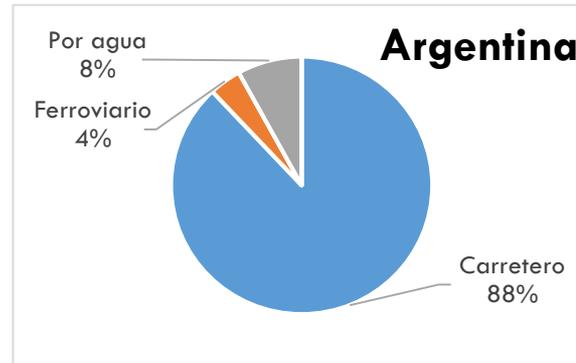
José A. Barbero
Instituto del Transporte
Universidad Nacional de San Martín

barbero.jose.a@gmail.com

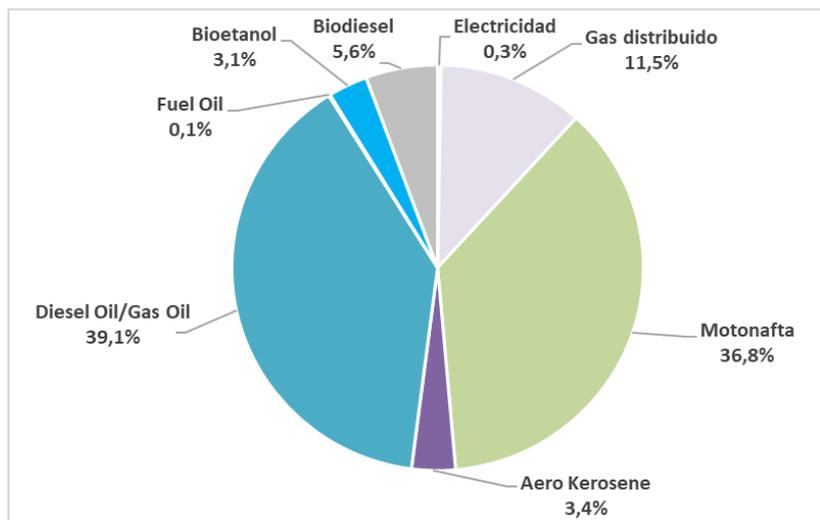


América Latina: una región con fuerte presencia del transporte automotor

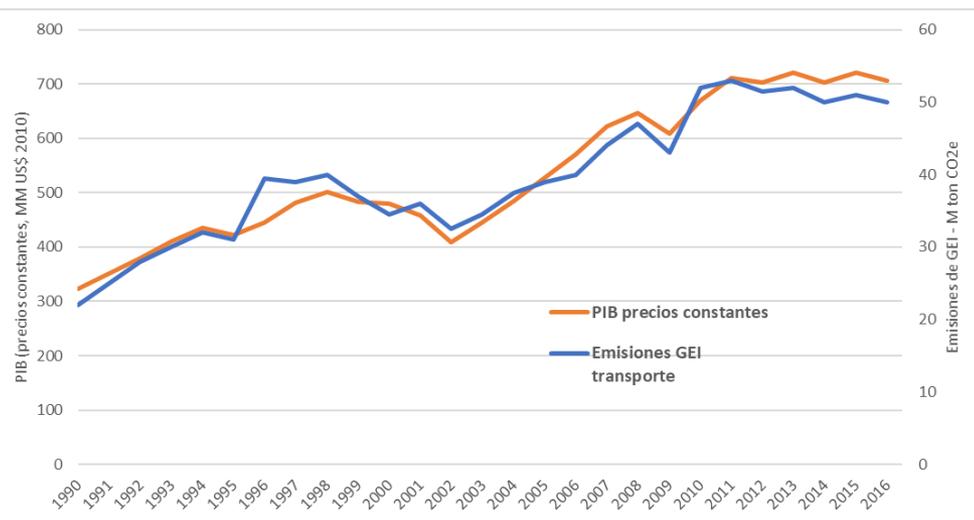
- El camión es dominante en el transporte **interurbano** de cargas.
- El ferrocarril y la navegación (fluvial y marítima) sólo tienen una participación relevante en Brasil y México.
- En el ámbito **urbano** los movimientos de cargas son exclusivamente en transporte automotor.
- Los movimientos de **pasajeros**, urbanos e interurbanos, muestran también una amplia predominancia del transporte automotor.



En la Argentina, eso se refleja en el consumo de energía de fuentes fósiles y en las emisiones de GEI



Fuente: BEN



Fuente: BUR-3, Banco Mundial

- La participación del sector en el consumo energético es del orden del 30% (BEN).
- El transporte automotor es responsable por el 88% del consumo del sector.
- El 79,6 % del consumo corresponde a derivados del petróleo, el 11,5% al gas, el 8,7 a biocombustibles y el 0,3% a la energía eléctrica (modos guiados urbanos).

- En el transporte **interurbano de pasajeros** los automóviles transportan más del 61,3% de los viajes-km, los buses (regulares y no-regulares) el 31,3% y los aviones el 7,2%.
- En el transporte **urbano de pasajeros** en el AMBA más del 90% de los viajes motorizados son por automotor (público o privado); casi la totalidad en el resto del país.

Ha habido una conciencia creciente de la necesidad de cambio de paradigma

- Desde fines del siglo pasado ha ido ganado consenso en la región la necesidad de un cambio de paradigma: **hacia un transporte compatible con el desarrollo sostenible**
 - El modelo volcado hacia el uso de combustibles fósiles y la movilidad individual se iba tornando inviable e inconveniente
 - El cambio fue impulsado por el tercer sector (sociedad civil, academia) y entidades de internacionales de apoyo técnico y financiero.
 - Y adoptado paulatinamente por las autoridades, subnacionales (ciudades) y nacionales, y por el sector empresarial
 - Resultó en la adopción generalizada de compromisos internacionales por parte de los gobiernos Latinoamericanos: Acuerdo de París, ODS
- Algunas características del giro hacia el *transporte sostenible*:
 - Un mayor énfasis en los aspectos **ambientales**, uno menor en los **sociales** (acceso e inclusión, género) y muy poco en los **económico-financieros**
 - Sesgo hacia el **transporte urbano de pasajeros**, en los estudios y en las políticas; menor énfasis en la logística de cargas

Las CDN de los países reflejan las estrategias de descarbonización en la región

- Los países de la región han avanzado en el sendero establecido en el acuerdo de París, con presión de la sociedad civil y respuestas dispares por parte de los gobiernos.
- Las CDN proponen niveles de reducción de emisiones que no alcanzan las metas propuestas para 2030*.
 - Las incondicionales no llegan a la metas de reducción de 2°C (falta un 28%), y las condicionales tampoco (falta 17%).
 - La brecha es mayor para una meta de reducción de 1.5°C (78% y 57%)
 - El mayor potencial de las CDN condicionales muestra el impacto de contar con financiamiento específico
- No es frecuente la elaboración de políticas nacionales de transporte que contemplen en forma integrada los múltiples objetivos del sector
- El transporte tiene un rol importante en las CDN de la región: en 23 de ellas se proponen 32 medidas (en Kioto la presencia del sector había sido casi nula).
 - Los temas dominantes son la electrificación de vehículos, la mayor eficiencia energética, el impulso al ferrocarril y los metros, y nuevos BRTs**
 - Escasa atención a la adaptación

* Joseluis Samaniego – CEPAL, 2019

** Análisis de Laura C. Cruz

La emergencia del COVID-19 puede condicionar la agenda propuesta

- La pandemia del COVID-19 trae fuertes impactos inmediatos al transporte:
 - Demoledor en el de pasajeros, debido al confinamiento y el distanciamiento social; demonización del transporte público y clausura de servicios interurbanos
 - Muy serio, aunque dispar, en el transporte de cargas y la logística
 - Muy severo sobre servicios de infraestructura y esquemas de APP
- Tras la pandemia se espera un nuevo contexto económico y social, **aún incierto en sus características, alcance y plazos**
- Va a afectar al transporte de múltiples formas: en la demanda, en la oferta de servicios, en las capacidades del sector público, etc.
- La pandemia seguramente dejará **huellas** importantes, algunas favorables al paradigma del transporte sostenible, pero otras no.

Favorables

- Digitalización y reducción de viajes/distancias
- Desarrollo de servicios a la demanda, basados en plataformas
- Impulso al transporte activo (a pie, bicicleta, e-bike)
- Cadenas de suministro más cortas y menos tensas

Desfavorables

- Impulso al transporte individual (autos, motos)
- Reducción del precio de los hidrocarburos
- Quiebra de empresas, destrucción de valor
- Tendencias a la expansión de las ciudades
- Concentración en los mercados

El reto: una agenda de recuperación alineada con el desarrollo sostenible

- Tras la pandemia, a la Argentina le espera un **contexto económico y social** muy duro: caída de ingresos, desempleo, pobreza creciente, quiebra de empresas, debilidad fiscal, dificultades para obtener financiamiento, etc.
- Las bases de una agenda para el sector:
 - Contribuir a impulsar el crecimiento económico, asegurar acceso, generar empleo y desarrollar crear sistemas más limpios y resilientes
 - Su política debe estar alineada con otras políticas públicas: ambiental, energía, producción, desarrollo urbano
 - Las medidas a tomar deben ser realistas y costo-efectivas, considerando la preservación de los activos y evitando la destrucción de valor
- Ello requiere un **desempeño institucional** capaz de combinar capacidades técnicas con consensos con los actores, de orden nacional y subnacional, y un uso austero y reflexivo de las fuentes de financiamiento.

Cinco prioridades para la logística de cargas



Mejoras en el autotransporte de cargas

- Mayor productividad de los equipos, renovación de parque
- Adopción de nuevos combustibles (gas, biodiésel)
- Adopción de nuevas tecnologías (telemática) y mejores prácticas de conducción
- Programas de adhesión voluntaria



Impulso al cambio modal

- Impulsando una mayor participación del ferrocarril, en una política integral y realista, enfocando las inversiones y asegurando la eficiencia operativa
- La navegación marítima y fluvial de cabotaje, ajustando sus reglamentaciones para mejorar su atraktividad



Estrategia de conectividad marítima y fluvial

- El país requiere una estrategia integral para sus puertos y vías navegables, atendiendo a las tendencias globales
- Involucra especialmente las decisiones sobre la red troncal navegable y el puerto de Buenos Aires



Mejoramiento de las operaciones logísticas

- Impulsar el desarrollo terminales de carga y zonas de actividades logísticas
- Facilitar prácticas colaborativas para las Pymes
- Propiciar la cobertura de internet en el territorio
- Avanzar hacia una logística urbana limpia



Facilitación comercial

- Un aspecto crucial para una logística competitiva, que facilite la inserción internacional y la integración regional.
- Requiere infraestructura y procesos que aseguren agilidad en puertos, pasos de frontera y aeropuertos.