

## SUSTENTABILIDAD

# El transporte también se suma a la tendencia verde

Los transportistas presentaron una propuesta para disminuir la emisión de gases contaminantes y favorecer el medio ambiente

Alejo González Prandi  
y Eduardo Pérez  
REDACCIÓN EXPOTRADE

La proliferación de gases de efecto invernadero (GEI) en las distintas etapas de la producción obligó a los organismos nacionales y multinacionales a buscar alternativas para su disminución y llevarlos a valores que no comprometan la subsistencia de las próximas generaciones.

El 12 de diciembre de 2015, la Argentina fue uno de los 195 países que firmaron el Acuerdo de París por el que todos se comprometían a una disminución en la emisión de GEI. Antes de eso, en la reforma constitucional de 1994 se agregó el Artículo 41 donde se incorporó una cláusula ambiental que apunta a que las actividades productivas satisfagan las necesidades actuales sin comprometer a las futuras generaciones, preservando el medio ambiente.

La Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac) interpretó que representa a un "sector vital de la actividad productiva", por lo que asumió la responsabilidad que le toca en este cambio y comenzó el desarrollo de un programa al que denominó Rango Verde. "El programa nace de las lecturas de lo que está pasando en el mundo con el calentamiento global, debido a la emisión de gases de efecto invernadero. Hace unos meses nos pusimos a investigar y trabajar pensando que necesitamos de manera urgente desarrollar un proyecto para disminuirlos", explicó Guillermo Werner, secretario general de Fadecac.

Según el directivo, "lo que va a ocurrir en la Argentina será que con mayor productividad se consumirá más combustible y será mayor la emisión de gases de efecto invernadero. Hay dos curvas que vienen creciendo simultáneamente: la de productividad y la de las emisiones de gases. Lo que se quiere es separarlas: tener mayor productividad con la menor emisión de GEI posible".

## Primero, medir

Aseguró que "para que este programa sea fuerte lo primero que se debe hacer es medir la cantidad de gases que se emite en nuestra actividad. Para hacerlo hace falta tecnología y el financiamiento para comprarla y llegar a una medición que pueda ser certificada por un ente que pueda homologar. Una vez logrados esos datos habrá que cuantificarlos y darles un valor, a partir del cual se iniciará la campaña concreta para bajarlo".

Werner explicó que "hay tecnología para medir que nos tan cara, y la



Los vehículos viejos son los que más contaminan

ARCHIVO

medición y su valorización es lo que más tiempo va a llevar. Una vez logrado eso se va a evaluar qué tenemos y cuánto le cuesta al Estado".

En cuanto al avance del proceso, el dirigente reconoció: "Estamos en la etapa de acordar entre las partes para ponernos a trabajar, pero queremos que 2017 sea el año en que se empiece a medir y se establezca un laboratorio que podría estar en nuestro predio en Escobar, donde se puedan establecer los valores. Hay que tomar las muestras de todo el parque que lleva un buen tiempo de trabajo. Con este plan estamos trabajando con la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y con universidades. Queremos coordinar esfuerzos para trabajar todos juntos. Fadecac apuntó a coordinar sus esfuerzos con varias instancias del Gobierno y vimos que le dio una importancia enorme a este tema al crear un ministerio de Medio Ambiente", indicó.

Werner reconoció que "en los contactos que tuvimos con el Gobierno los vimos tan entusiasmados con el proyecto como nosotros, porque cada uno había empezado a trabajar por su lado. El entusiasmo es tal que hemos tenido reuniones multitudinarias. Lo que aspira Fadecac es a coordinar todo lo que se está haciendo para llegar a una homologación real".

En ese sentido, la CNRT emitió la resolución 1075/2016, en la que previó un Plan de Transporte Inteligente, que establece una serie de pautas para avanzar hacia una movilidad más amigable con el medio ambiente.

## PARA TENER EN CUENTA

Algunos datos que pintan el cuadro de situación

### Realidad

El 25 por ciento del parque automotor argentino tiene más de 25 años de antigüedad

### Incentivos

La oblea que se coloco no debe ser una más, sino que el que la tenga debe recibir un premio o compensación por evitarle un gasto al Estado

### Esperanza

La Comisión Nacional Reguladora del Transporte previó la creación del Programa Transporte Inteligente

Sin embargo, la propuesta de la Fadecac avanzó en un sentido no previsto en la resolución de que "quien se adhiera a este plan de manera voluntaria tenga alguna ventaja. Porque si hubo una inversión para que el camión baje la emisión de GEI reciba una contrapartida económica que hoy no existe. Hoy, un camión de última generación paga más que una unidad vieja que contamina. Se castiga al que invierte en lo nuevo. Lo que busca este proyecto es que con una medición que sea estrictamente confiable, el vehículo que emite menos gases obtenga una mejora económica, porque está haciendo un bien al medio ambiente. Estano debe ser una oblea más, sino que el que la tenga reciba un premio. Hoy ese premio es inverso: lo paga el que tiene la tecnología más nueva, por comprar un vehículo más caro y consumir insumos más caros que el otro", reconoció Werner.

Tras recordar que el 25% del parque automotor del país tiene más de 25 años de antigüedad, insistió en que "el empresario tendrá que tener una ventaja económica para sumarse al plan. Puede ser por combustible más barato, por menos impuestos por patentes, que haya ventajas por tener un camión nuevo. Si el transportista tiene tecnología que reduce los GEI tiene que tener una ayuda económica inmediata", reafirmó.

"Hay que tomar conciencia de la necesidad de tener menores emisiones para revertir los valores actuales, y no afectar a las próximas generaciones", concluyó Werner. ●

## MÁS PROPUESTAS

## RENOVAR EL PARQUE Y CAMBIAR LA MENTALIDAD

El secretario general de la Fadecac, Guillermo Werner, comentó que al momento de evaluar el programa Rango Verde, encontraron "varios problemas", pero que sin dudas el mayor sigue siendo "la antigüedad del parque automotor". De ahí que una de las medidas propuestas tenga que ver con la renovación de flota y con la chatarrización de unidades viejas. "Eso nos permitiría pasar a contar con unidades equipadas con motores de última generación que cuenten con tecnología adecuada para reducir la emisión de gases contaminantes. Otra opción es la capacitación de los conductores, de los operadores de carga, de los mecánicos, de los empresarios, de todos los que intervienen en la cadena. También, apuntamos a las buenas prácticas del transporte, queremos llegar a una norma que sea cuantificable y escalable. Entonces, las empresas van a poder certificar y van a poder ir midiendo cómo cumplen la norma y poder bajar esas emisiones que se habían medido anteriormente", agregó Werner. Insistió en que debería haber recompensas económicas para quienes reduzcan la emisión, ya que esta tiene un costo para el Estado. "Tenemos que tener una recompensa, como planes de financiamiento, ya que hay créditos del BID, porque lo que se busca con el chatarrizado y con el cambio tecnológico es bajar la emisión de gases". En otro sentido, el directivo planteó que "si no se mejora la infraestructura vial es muy difícil que, con el estado de los caminos que tenemos en nuestro país, un camión nuevo rinda lo que tiene que rendir. Pero vemos que se está trabajando en esas mejoras y hay licitaciones de muchos kilómetros de rutas para el año que viene, por lo cual somos optimistas respecto del futuro próximo". ●

**NOS AVALA MÁS DE 1.000.000 DE M2 EN OBRAS LOGÍSTICAS.**

www.bautec-sa.com      www.cmpestructuras.com.ar

**BAUTEC** OBRAS LOGÍSTICAS "LLAVE EN MANO"

PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS

OBRAS INDUSTRIALES - LOGÍSTICAS  
SUPERMERCADOS - AGROPECUARIAS

ESTRUCTURAS METÁLICAS DE ALMA LLENA **CMP** ESTRUCTURAS

Quito 2618, 1º piso - Beccar - Buenos Aires - Tel 54 11 4719-1000 Fax 54 11 4719-6432 - consultas@bautec-sa.com - consultas@cmpestructuras.com.ar

