

UN SOLO DESTINO: LA SUSTENTABILIDAD

SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGA EN AMÉRICA DEL NORTE



Información de apoyo

Un solo destino: la sustentabilidad

Informe de la CCA traza “mapa de ruta” ambiental y económico

Sólo la generación de electricidad supera al transporte como fuente de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y el transporte de carga es el componente que más rápido está creciendo en esa categoría. Mientras que las emisiones generadas por los vehículos de pasajeros se incrementaron 33 por ciento entre 1990 y 2008, las relacionadas con el transporte de carga aumentaron 74 por ciento.

PRINCIPALES HALLAZGOS

La investigación y las consultas realizadas para este estudio arrojan once campos de acción en los que es necesario registrar avances a escala de América del Norte:

- Tarificación del carbono
- Reducción de las demoras y mejoramiento de la seguridad en las fronteras.
- Integración de la planeación del transporte y del uso del suelo.
- Cambio a modos de transporte más eficientes.
- Uso de combustibles con menores emisiones de carbono.
- Incremento del uso y la eficacia de las tecnologías de transporte.
- Financiamiento para infraestructura de transporte y cobro por su uso.
- Mejoramiento ambiental de las cadenas de abasto y aplicación de prácticas idóneas.
- Adquisición de datos y elaboración de indicadores de desempeño.
- Reducción de la demanda de sistemas ineficientes de transporte de carga.
- Mejor gobernanza del transporte de carga y las redes de sectores interesados.

Para mayores informes sobre *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte* y la iniciativa de la CCA al respecto, por favor consulte: <www.cec.org/carga>. Si desea solicitar ejemplares impresos del informe, diríjase a: <info@cec.org>.

Canadá, Estados Unidos y México —las Partes en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)— enfrentan dos retos entrelazados: uno ambiental y otro económico.

Desde el punto de vista ambiental, la habitabilidad y la sustentabilidad de nuestra región se ven amenazadas por el crecimiento y la concentración demográficos, por el cambio climático y por el impacto de la manera en que actualmente vivimos y comerciamos al interior y entre los tres países. Desde el punto de vista económico, enfrentamos presiones competitivas de otros bloques comerciales mundiales. Si bien el comercio en el bloque que conforman los países del TLCAN ha crecido en un aparentemente impresionante 42 por ciento desde 2000 (de 700 mil millones a un billón de dólares anuales), el comercio con países fuera de la región se ha duplicado (de 1.5 a 3 billones de dólares).





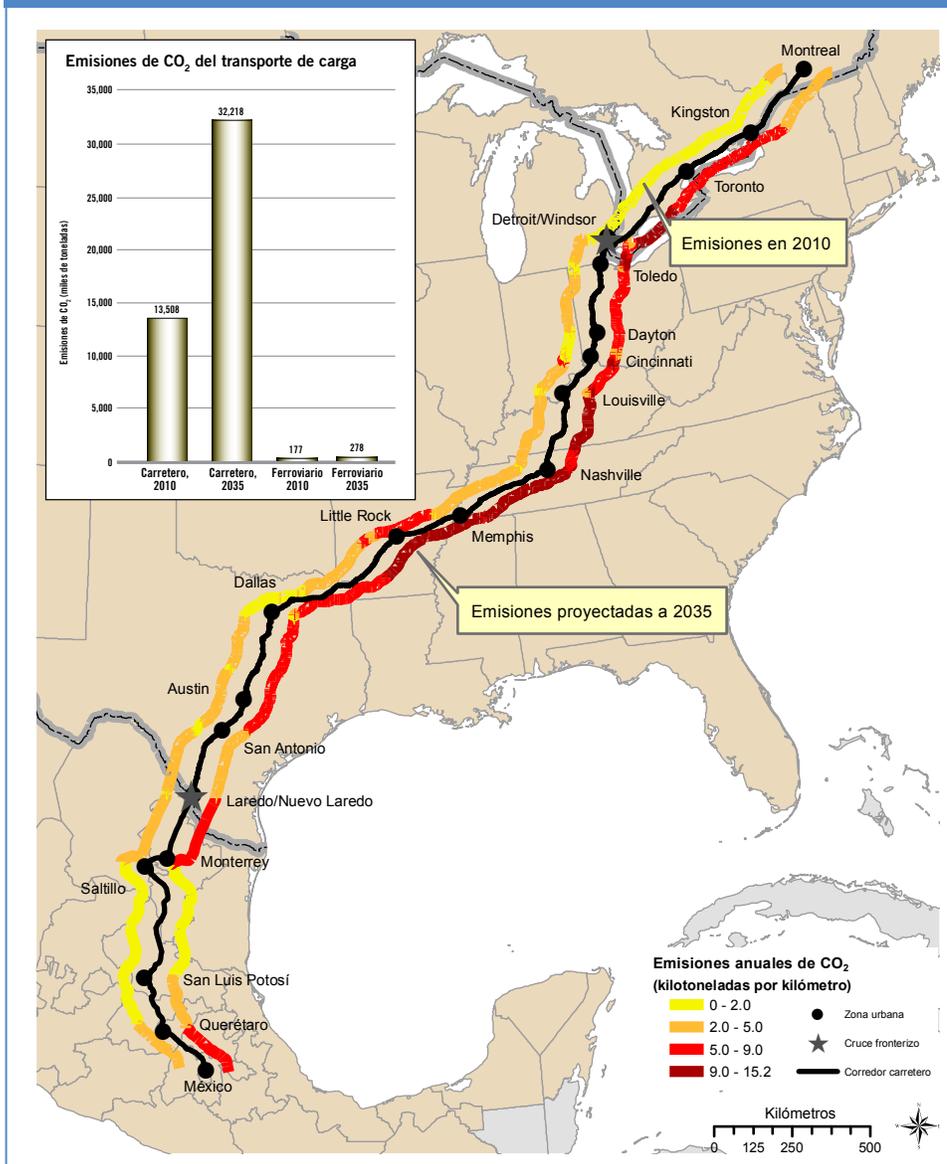
© MASCO

El transporte de carga ocupa un lugar destacado en ambos retos. Sólo la generación de electricidad supera al transporte como fuente de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y

el transporte de carga es el componente que más rápido está creciendo en esa categoría. Mientras que las emisiones generadas por los vehículos de pasajeros se incrementaron 33 por ciento

entre 1990 y 2008, las relacionadas con el transporte de carga aumentaron 74 por ciento. Se pronostica que tal desequilibrio continuará en las próximas dos décadas, y que las emisiones generadas por vehículos particulares y de carga ligera de hecho disminuirán alrededor de 12 por ciento, mientras que las de camiones de gran tonelaje registrarán un aumento del orden de 20 por ciento.

Emisiones estimadas de CO₂ del transporte carretero, 2010 y 2035



Fuente: TTI, *Sustentabilidad de los corredores de transporte de carga en América del Norte: retos y oportunidades*, Comisión para la Cooperación Ambiental, Montreal, 2010. Mapa: adaptación de la CCA. Gráfica trazada a partir de datos correspondientes a 2010 tomados de US FHWA, *National Freight Transportation Trends and Emissions*, y de proyecciones para 2035 del Instituto de Transporte de Texas (*Texas Transportation Institute*, TTI).

En el ámbito del transporte de carga, los dos temas —las emisiones de GEI y la ventaja competitiva— están unidos por factores de eficiencia y gastos. Las operaciones ineficientes de transporte de mercancías tienden a quemar más combustibles fósiles (en conjunto, el sector de transporte de carga depende del petróleo en 98 por ciento). La quema de más combustible crea más emisiones de GEI... y cuesta más dinero. Un sistema ineficiente también retrasa el movimiento de mercancía y menoscaba la ventaja comercial del TLCAN frente a competidores extranjeros sumamente innovadores.

Con estos retos en mente, el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA), organización de índole trilateral, dio inicio en el otoño de 2009 a la elaboración de un informe independiente conforme al artículo 13 en torno a las opciones y las implicaciones de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte de carga al interior del bloque de países del TLCAN. El artículo 13 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN) otorga al Secretariado de la CCA el mandato de analizar temas de importancia ambiental y de presentar sus conclusiones ante los gobiernos y pueblos de Canadá, Estados Unidos y México. (El ACAAN, acuerdo ambiental paralelo del TLCAN, representa el com-



RESUMEN DE LAS PRINCIPALES RECOMENDACIONES DEL INFORME

- 1 COORDINACIÓN Y CREACIÓN DE REDES.** Los miembros del TLCAN deben contemplar la formación, en nivel ministerial, de un Foro de Transporte de América del Norte que trabajará en cooperación con un grupo conformado por representantes de la industria, expertos y partes interesadas para fomentar un *sistema* integrado e inteligente de transporte de carga, un conjunto más uniforme y eficiente de vínculos que acerquen aún más —desde un punto de vista funcional— a los tres países.
- 2 ESTRATEGIAS PARA LA TARIFICACIÓN DEL CARBONO Y LA EFICIENCIA DEL SISTEMA.** Canadá, Estados Unidos y México deben contemplar la fijación de un precio para el carbono, a fin dar a todo mundo una clara señal de que se debe invertir en la eficiencia y en alternativas de combustibles bajos en carbono.
- 3 INVERSIONES PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA Y PROMOVER TECNOLOGÍAS AVANZADAS.** Los tres países deben reinvertir en el sistema de transporte en sí: en la infraestructura carretera, ferroviaria y de vías navegables que, en muchos lugares, se encuentra congestionada y en deterioro. Los países han de otorgar incentivos significativos para tecnologías avanzadas que ahorren combustible, así como para la adopción de sistemas de transporte inteligentes.
- 4 GESTIÓN DE LA CADENA DE ABASTO.** Las dependencias de transporte, y las empresas con operaciones nacionales e internacionales transfronterizas, podrían disminuir costos y emisiones de GEI si manejasen con mayor eficiencia el sistema de transporte. Por ejemplo, las emisiones disminuyen (y las utilidades aumentan) si menos camiones de transporte de larga distancia regresan vacíos o recorren rutas mejor cubiertas por ferrocarriles, los cuales son más eficientes en cuanto a emisiones de carbono.
- 5 CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES ECOLÓGICOS.** Cada instancia puede mejorar la capacitación de los conductores y dotarlos de equipo a efecto de que optimicen su desempeño ambiental y económico, conduciendo en formas que logren la mayor eficiencia de combustible.
- 6 RECOPIACIÓN E INTERCAMBIO DE DATOS.** Las dependencias de transporte, medio ambiente y estadística en los tres países deben trabajar por medio del Intercambio sobre Estadísticas de Transporte de América del Norte (Intercambio ETAN) para mejorar la calidad y la comparabilidad de datos sobre el transporte de carga —incluida la medición de impactos ambientales—, con miras a su optimización como sistema regional.

promiso de los signatarios de proteger y mejorar el medio ambiente de América del Norte en el ámbito de la liberalización del comercio en la región.)

Al preparar su informe, el Secretariado de la CCA creó un grupo asesor conformado por interesados de la industria, expertos, académicos y representantes de asociaciones civiles, de la OCDE y de

los gobiernos de los tres países. Posteriormente, el grupo encabezó una serie de consultas públicas, así como consultas gubernamentales con secretarías o dependencias de medio ambiente y de comercio en los ámbitos federal y estatal o provincial.

El resultado es *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones*

de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte, documento que confirma que las políticas y las inversiones orientadas a disminuir las emisiones de GEI derivadas del transporte de carga son, en muchos casos, las medidas más eficaces para impulsar mejoras en cuanto a eficiencia y competitividad económica.

La primera de las recomendaciones del informe (véase el recuadro) instó a los gobiernos de los tres países, en todos los niveles, a cooperar más amplia y eficazmente en el esfuerzo por crear una red de producción y distribución integrada en América del Norte. Un ejemplo contundente y actual del potencial para la cooperación a futuro en la materia es la iniciativa reciente de los presidentes estadounidense, Barack Obama, y mexicano, Felipe Calderón, para resolver una antigua controversia que hasta ahora ha bloqueado la operación de transportistas mexicanos en Estados Unidos. El acuerdo, derivado de las negociaciones Obama-Calderón a principios de marzo de 2011, podría eliminar los obstáculos para iniciativas de cooperación adicionales que ayudarán a crear una cadena de abasto sin fronteras entre los tres países.

Otro aspecto de la primera recomendación instó a las Partes a adoptar la visión de un *sistema* de transporte integrado e inteligente que una a nuestros tres países. América del Norte —y sobre todo Estados Unidos y Canadá— ha consolidado una posición económica competitiva en parte como resultado de inversiones visionarias en infraestruc-



CCA / Pablo Atielli

tura de transporte, de la que el sistema interestatal de carreteras de Estados Unidos (*U.S. Interstate*) es buen ejemplo. Sin embargo, el éxito futuro dependerá igualmente —si no es que en mayor medida— de lograr que el sistema sea más inteligente mediante el uso de sensores, computadoras y tecnología de comunicación. La tecnología de la información puede desempeñar una función clave en cuanto a la seguridad, la eficiencia y la utilidad del transporte, para automóviles, camiones y vehículos de servicio colectivo. Los sistemas de transporte inteligentes pueden incluir infor-

mación sobre tráfico y tránsito a bordo y en tiempo real, nuevos tipos de peaje, sincronización adaptable de semáforos y mejores sistemas de alerta de seguridad.

Si bien muchas naciones han realizado importantes inversiones en sistemas de transporte inteligentes, el bloque de países del TLCAN se encuentra rezagado respecto a los líderes mundiales en esta categoría, y posiblemente esté cediendo una ventaja que podría solucionar problemas ambientales y económicos al lograr que la infraestructura actual funcione a capacidad óptima y al señalar dónde las mejoras serían más rentables.

Un solo destino: la sustentabilidad, informe del Secretariado de la CCA, se realizó con el apoyo de un grupo asesor integrado por representantes de la industria del transporte, organizaciones no gubernamentales y dependencias de gobierno de los tres países:

Bruce Agnew	Centro Cascadia para el Desarrollo Regional	Robert McKinstry	Asociación de Ferrocarriles de Canadá
Lloyd Axworthy	Universidad de Winnipeg	David L. Miller	Con-way, Inc.
Scott Belcher	Sociedad de Transporte Inteligente de Estados Unidos (Intelligent Transportation Society of America, ITS America)	Nick Nigro	Centro Pew sobre Cambio Climático Global
Nils Axel Braathen	Dirección de Medio Ambiente, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)	Robert Oliver	Pollution Probe
Jeanne Broad	Coalición para las Entradas y los Corredores de Comercio de Estados Unidos	Susan Shaheen	Centro de Investigaciones sobre Sustentabilidad en el Transporte, Universidad de California en Berkeley
Juan Carlos Camargo	Wal-Mart México	Glen Wright	Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC) de la CCA
Mariana Chew-Sánchez	Sierra Club	Miembros <i>ex officio</i> del Grupo Asesor*	
Mitch Jackson	FedEx Corp.	Roberto Aguerrebere Salido	Instituto Mexicano del Transporte
Glen P. Kedzie	Asociación Estadounidense de Autotransporte de Carga	Pierre Marin	Ministerio de Transporte de Canadá
Rodolfo Lacy	Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos sobre Energía y Medio Ambiente	Christopher "Buddy" Polovick	Alianza SmartWay sobre Transporte Agencia de Protección Ambiental
Jason Mathers	Fondo para la Defensa del Ambiente	Robert Ritter	Administración Federal de Autopistas

* Nota: Los representantes gubernamentales *ex officio* participaron en las reuniones, discusiones y otras actividades inherentes a su calidad de miembros del Grupo Asesor, mas no en las votaciones relativas a las decisiones o recomendaciones hechas por el Grupo. Asimismo, las recomendaciones contenidas en este informe no reflejan necesariamente la postura de los miembros *ex officio* o la de otros participantes gubernamentales.



Comisión para la Cooperación Ambiental

393, rue St-Jacques Ouest, Bureau 200
Montreal (Quebec), Canadá H2Y 1N9
t (514) 350-4300 f (514) 350-4314
info@cec.org / www.cec.org