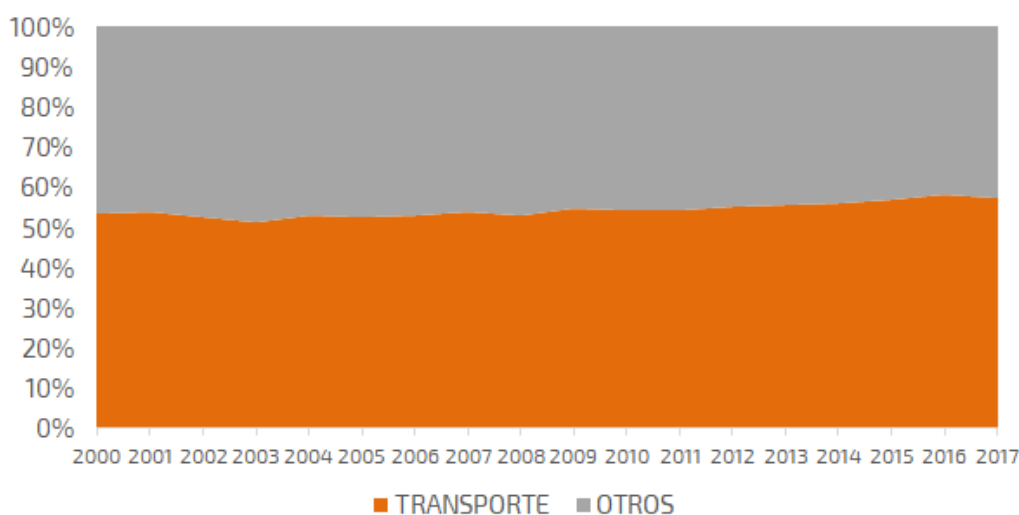


Consumo de energía y Emisiones de CO₂ en el Sector Transporte

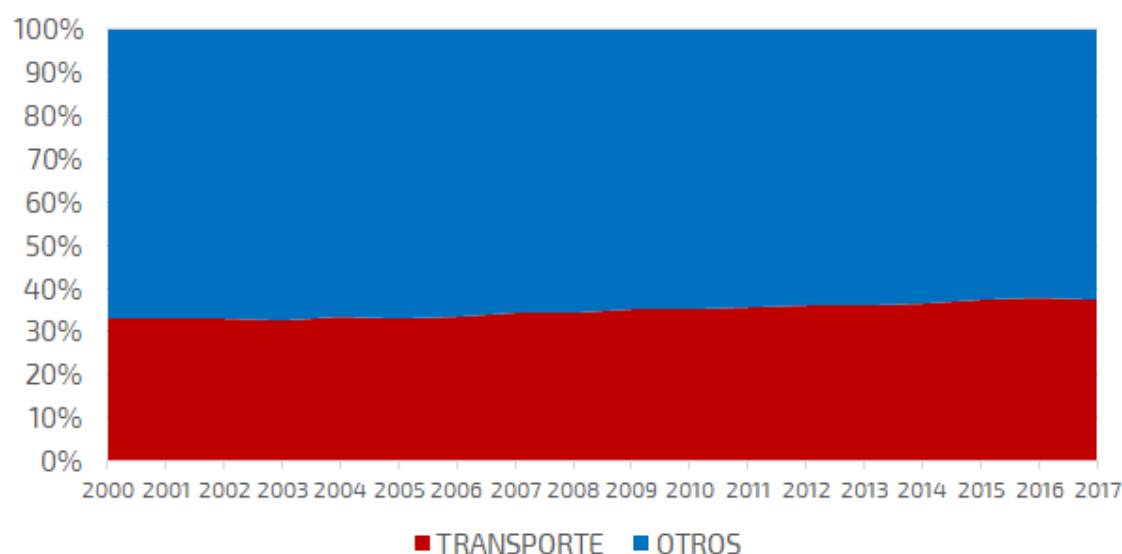
Demás está decir que el sector del transporte es uno de los principales sectores emisores de gases de efecto invernadero. Por tal motivo, resulta pertinente analizar cómo se comportan tanto las emisiones de CO₂ como el consumo final que generan el sector transporte en relación a los demás sectores de consumo final (industrial, residencial, comercial y otros). Observando la serie desde el año 2000 se constata que la participación relativa del sector transporte, tanto en las emisiones como el consumo final ha variado muy levemente, aunque con un sesgo positivo, en relación al resto de los sectores. En el año 2000 la participación del transporte en las emisiones de CO₂ era del 53% y en el 2017 del 57%, mientras que en el caso de consumo final era del 33% en el 2000, mientras que en el 2017 fue del 37%.

Evolución de las emisiones de CO₂ del Sector Transporte y de los demás sectores en América Latina y el Caribe



Fuente: Sistema de Información Energética de América Latina y el Caribe, <http://sielac.olade.org/>

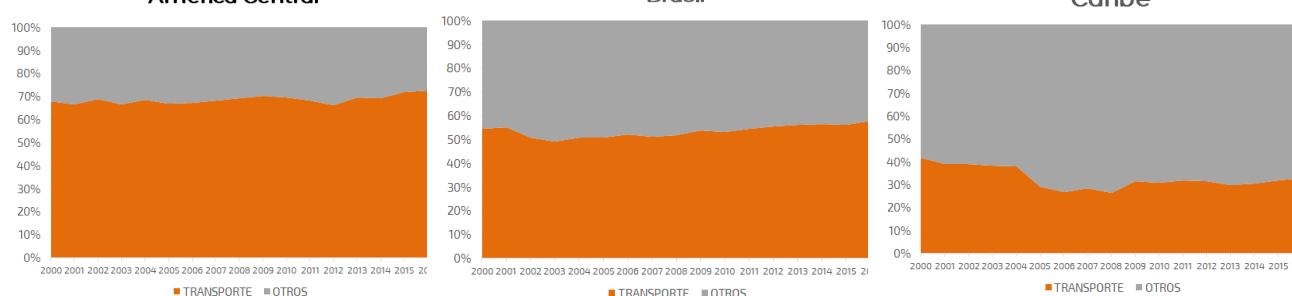
Evolución del consumo final del sector transporte y del de los demás sectores en América Latina y el Caribe

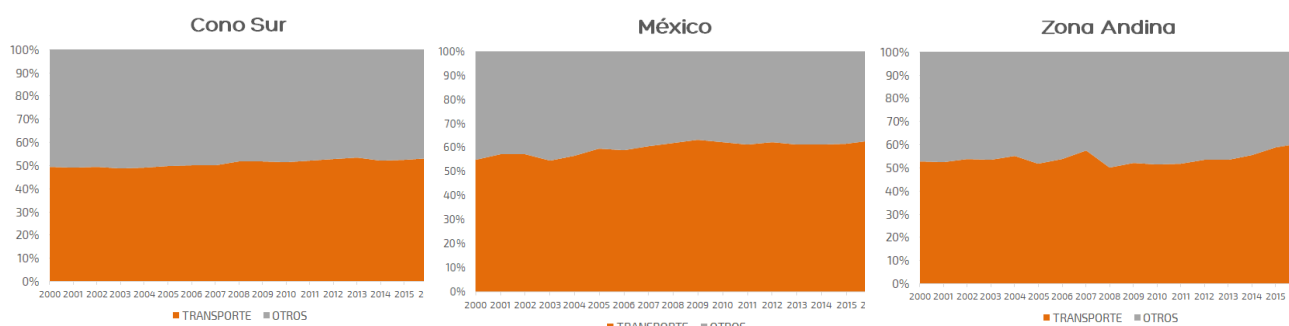


Fuente: Sistema de Información Energética de América Latina y el Caribe, <http://sielac.olade.org/>

Dicho sesgo positivo se puede deber a diversos factores: el creciente proceso de urbanización, que motiva mayores niveles en el uso del transporte público entre el periurbano y las zonas céntricas o debido al incremento del tráfico vehicular, la ampliación del parque automotor debido al desarrollo económico acontecido en el período de análisis, que favoreció que los sectores de menores ingresos accedan a la adquisición de vehículos y motocicletas en un contexto en el que los precios de los mismos pueden haber ido a la baja por tratarse de unidades de nuevas marcas provenientes de China, etc. Lo cierto es que, sería óptimo que ambas tendencias se reviertan y las emisiones producidas por el sector transporte como su consumo de energía tiendan a disminuir en términos relativos.

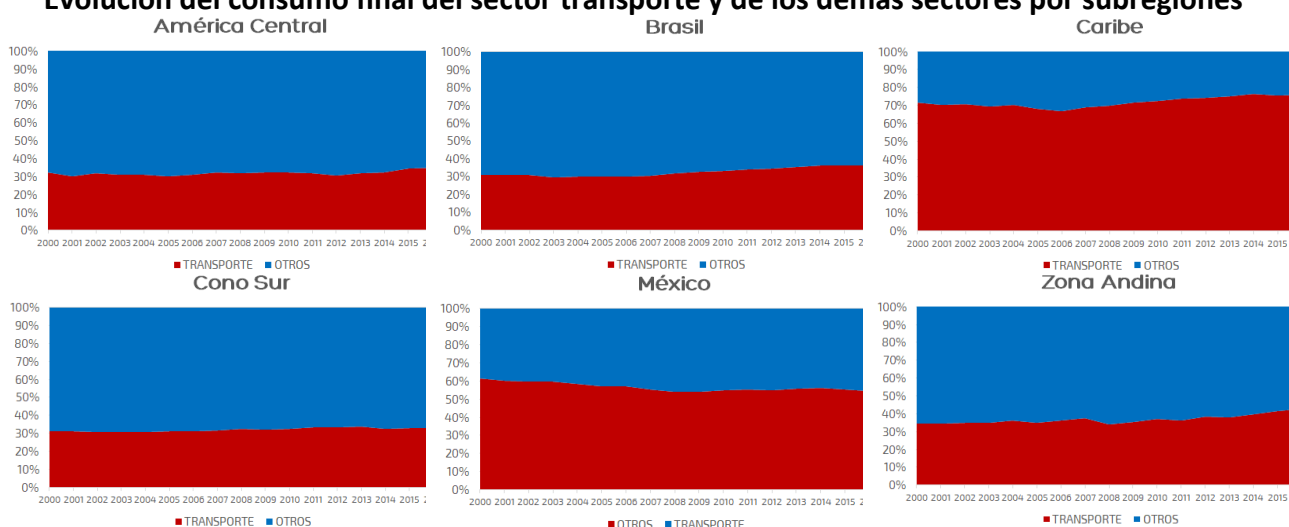
Evolución de las emisiones de CO₂ del Sector Transporte y demás sectores por subregiones





Fuente: Sistema de Información Energética de América Latina y el Caribe, <http://sielac.olade.org/>

Evolución del consumo final del sector transporte y de los demás sectores por subregiones



Fuente: Sistema de Información Energética de América Latina y el Caribe, <http://sielac.olade.org/>

Para revertir esa tendencia, la coordinación de acciones entre las áreas energéticas y de transporte en el sector público resulta esencial. En los grandes centros urbanos, la combinación de la ineficiencia energética y la improductividad económica, la caída en la calidad de vida y los saltos en los niveles de contaminación local que produce el tráfico urbano debería motivar la formulación de políticas de promoción del cambio modal en el uso del transporte (*modal shift*). Estas políticas deberían favorecer el transporte público, alentar el uso compartido de vehículos (*carpooling*), promover el uso de bicicletas a través de vías exclusivas y la penetración de vehículos eléctricos, además de alentar esquemas de trabajo a distancia y, en algunos casos, instaurar restricciones horarias a la circulación vehicular; incluso podría considerarse tarificar zonas céntricas de alta concentración de actividad para incentivar el uso del transporte público.

Sumado a todo esto, es posible avanzar, como lo han hecho varios países, en la implementación de sistemas de revisión técnica vehicular, capacitar a choferes del transporte público promoviendo la

conducción eficiente y proveer información a los consumidores mediante la implementación de sistemas de etiquetado de automóviles y vehículos de carga.

Otro tema a considerar es la incipiente pero creciente penetración de vehículos eléctricos en el parque automotor. Sin embargo, para que este tipo de vehículos pueda alcanzar una participación importante en el sector transporte terrestre (especialmente en el privado) se requerirán importantes inversiones en infraestructura de redes de distribución, y que la mejora tecnológica consiga reducir sus costos e incrementar de manera significativa su autonomía. Por lo pronto, sería más factible favorecer la implementación de sistemas de transporte público masivo en los grandes centros urbanos, como líneas de metro, teleféricos y tranvías.

La evaluación y el análisis específico de programas de eficiencia energética en el sector transporte requiere de un gran volumen de información en cuanto a la caracterización del parque vehicular. Dicha información debería comprender al menos indicadores tales como: consumos específicos por modalidad de transporte, kilómetros recorridos, pasajeros transportados, toneladas desplazadas, factores de ocupación, etc., tanto para el sector carga como para el sector de pasajeros. Por este motivo, se recomienda desarrollar proyectos de estimación de balances de energía útil y monitorear y recopilar, en forma continua, este tipo de información.

Referencias:

Eficiencia Energética en América Latina y el Caribe: Avances y oportunidades, SEforALL Hub Américas (BID - OLADE - CEPAL), diciembre 2017, <http://bit.ly/2DI8r5u>