



CAMINO A LA SUSTENTABILIDAD EN EL TRANSPORTE





Es un programa lanzado por FADEEAC para coordinar iniciativas en pos de la sustentabilidad y el cuidado del medio ambiente desde la actividad del Transporte de Cargas.



Que es Rango Verde?



- 1** Es el intervalo de RPM del tacómetro del vehículo donde el consumo de combustible es óptimo.



PROGRAMA DE SUSTENTABILIDAD PARA EL TRANSPORTE

- 2** Conducir en Rango Verde requiere un vehículo adecuado para el tráfico que se realiza.

- 3** El transporte es una industria que consume alrededor de **6200 millones de litros de combustible por año** en Argentina. Esto equivale a unos **13 millones de toneladas equivalentes de CO2**.

- 4** Una reducción del **5%** en el consumo representa **275 millones de litros por año**.



Objetivos



Mejorar la **eficiencia energética** y **reducir las emisiones de Gases a Efecto de Invernadero (GEI)**.

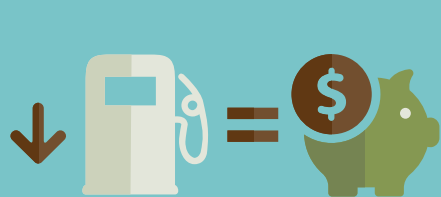


Reducir las emisiones de contaminantes como los óxidos de nitrógeno NO_x , la materia particulada, y el dióxido de azufre SO_2 .



Reducir el impacto de los residuos producidos por la actividad.

Beneficios



1

Mayor eficiencia energética es ahorro de combustible, lo que repercute directamente en un ahorro monetario en este rubro que representa un tercio del costo de un viaje en camión.



2

Optimización de la matriz energética nacional, con una menor presión sobre la producción e importación de combustibles.



3

Mayor Seguridad Vial con un parque vehicular más moderno con mejor desempeño en ruta.



4

Reducir el impacto en la salud humana y del ambiente a través de la reducción de contaminantes con efectos locales y globales.

Acciones



Responsabilidad Social
Empresaria **RSE.**



Abogar por la implementa-
ción de incentivos fiscales
e impositivos para
fomentar la inversión en
sustentabilidad



Reducción de la tara de los
vehículos a través del
diseño y el uso de
materiales más livianos.



Renovación de la flota de
vehículos con un promedio de
antigüedad entre 25 y 30 años
dentro de la próxima década.



Aumento de la carga transportada
por litro de combustible consumido
con modificaciones al peso bruto total
permitido y la instalación de buenas
prácticas logísticas.



Recuperación de neumáticos
usados para uso como
combustible en los altos
hornos de fundición o como
componente de los asfaltos de
nuestras rutas.



Descontaminación de vehículos
de transporte de sustancias
peligrosas de forma sustentable.



Uso de herramientas informáticas
para la recolección y
seguimiento de métricas.



Capacitación en conducción
racional y defensiva.



Difusión de buenas
prácticas para la logística y
el transporte.



Modificaciones en la flota vehicular
para mejorar su eficiencia energética.
Deflectores para mejorar el perfil
aerodinámico. Lubricantes con
mejores prestaciones.



Cómo nos medimos?



Compromiso de las empresas asociadas al programa a mantener un registro de sus consumos e indicadores claves y de informarlos periódicamente.



Emprender un estudio del impacto de las emisiones en la salud y el medio ambiente en conjunto con un equipo de médicos y climatólogos de la UBA y la OMS para determinar indicadores para medir los costos de la inacción y de los beneficios logrados.



Conformación de un Centro de Investigación con un laboratorio y pista de prueba para la cuantificación de los ahorros energéticos, estudio de los efectos de la antigüedad y el mantenimiento preventivo sobre las emisiones, y homologación de las emisiones y eficiencia energética de los nuevos motores.



Benchmarking de los consumos del transporte automotor de cargas. Compilación de los indicadores informados por las empresas asociadas e investigación y creación de estadísticas relevantes.

Algunos datos económicos



La Argentina, uno de los principales productores de alimentos en el mundo, exhibió un gran dinamismo en los últimos 20 años, llevando la producción agropecuaria a superar **100 millones de toneladas de granos anuales**, cuando quince años atrás orillaba los 60 millones de toneladas.



Para entender el fenomenal salto, tanto cualitativo como cuantitativo operado en el agro argentino, deben conjugarse tres factores que provocan dicha transformación: la introducción de transgénicos en la producción; la siembra directa; y la facilidad y rapidez con que se ha diseminado el cultivo de soja, dada su mayor resistencia y rentabilidad frente a producciones tradicionales (trigo, lácteos, carne, etc.).

Algunos datos económicos



Dicho escenario también implicó la extensión de la frontera agrícola que repercute en mayores distancias de traslado para la entrega en puertos para la exportación de estos productos. Además, empujó la ampliación de la producción del resto de la cadena productiva, con inversiones, productividad y modernización en los encadenamientos hacia abajo (semillas, fertilizantes, maquinaria) y hacia arriba (crushing, almacenamiento y puertos).

Este dinamismo impactó positivamente sobre la actividad del **transporte carga por carretera que concentra más del 90% de las cargas agrícolas**. La actividad creció en sus operaciones, aunque en forma atomizada, con un alto grado de informalidad y, lo más importante, con un alto grado de antigüedad que implica externalidades fuertemente negativas sobre el medio ambiente y la salud de la población en general.





CAMINO A LA SUSTENTABILIDAD EN EL TRANSPORTE