

LOS DESAFÍOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL: NEGOCIACIONES MULTILATERALES EN LA UNFCCC E INCIDENCIA SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Autor/es: **María F. GONZÁLEZ MARASCHIO (UNLu)** y **Elda TANCREDI (UNLu)**

e-mail: Eldatancredi1@gmail.com

Resumen:

Esta ponencia presenta los principales lineamientos sobre los que se basa el proyecto de investigación recientemente iniciado en el Departamento de Ciencias Sociales de la UNLu. En él se estudia la relación entre las negociaciones multilaterales sobre la problemática del cambio climático y la geografía del comercio internacional, abordada desde tres aspectos centrales.

En primer lugar, se describe, como marco contextual, la dinámica tendencial del comercio internacional y la ponderación de los intercambios comerciales por vía marítima. En términos regionales, la profundización de la integración y la cooperación Sur-Sur en especial entre las denominadas economías emergentes, iría, como tendencia, reconfigurando las seculares relaciones desiguales entre el norte y el sur. Sin embargo, Europa, Asia y América del Norte siguen representando el 80% del comercio internacional, concentración del comercio que se refuerza por la significativa expansión de las cadenas globales de valor y su clara dimensión regional (o "fábricas") (Tancredi y González Maraschio, 2015). El transporte marítimo se mueve articuladamente con el crecimiento del PBI global y el comercio de mercancías, ya que el 80% de los intercambios mundiales (en tanto volumen) se realiza por vía marítima. Los flujos de carga seca (productos básicos secos principales y secundarios transportados a granel, carga general, carga fraccionada y comercio contenedorizado) representan la mayor proporción (70,2%) seguida por el tráfico de buques tanque (petróleo crudo, derivados de petróleo y gas) con el 29,8% (UNCTAD, 2015). En la configuración espacial de estos flujos, el hemisferio norte tiene determinaciones profundas, así como sobre la conformación de puertos-hub y de los principales corredores de transporte multimodal internacional, reproduciendo los patrones de concentración en torno a estas tres regiones continentales en una red jerárquica de puertos (Martner, 2010).

En segundo lugar, se analizan los aportes realizados por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC) en sus evaluaciones sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector transporte y su relación con las negociaciones y compromisos asumidos expresados en las "Contribuciones Nacionalmente Determinadas" (INDC) durante la COP21 de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (UNFCCC) en 2015 y el Acuerdo de París. Aquí se indica que el aumento de las emisiones antropogénicas anuales de GEI corresponde de forma directa a los sectores del suministro de energía (47%), la industria (30%), el transporte (11%) y los edificios (3%); y que, a nivel mundial, los aumentos en las emisiones de CO₂ derivadas de la quema de combustibles fósiles son superiores a las reducciones en las emisiones derivadas de las mejoras en la intensidad energética. Tradicionalmente han sido los países industrializados los que han emitido grandes cantidades de dióxido de carbono de procedencia energética; en la actualidad, el volumen total anual de emisiones GEI de los países industrializados y los países en desarrollo es aproximadamente igual, y se estima que, de no modificarse las políticas, en 2030 las emisiones de CO₂ de los países en desarrollo, y entre ellos particularmente los BRICS, serán un 72% superiores a las de países de la OCDE. (OMC/PNUMA, 2009). Las evaluaciones realizadas por el IPCC señalan también que el sector del transporte es responsable del 27% del uso de la energía final (según se estima en 2010, con una duplicación proyectada de emisiones para el año 2050). Este crecimiento en las emisiones debido a la creciente actividad mundial de traslado de pasajeros y de carga podría compensar en parte las futuras medidas de mitigación, incluidas las mejoras en las emisiones de carbono y la intensidad energética de los combustibles, el desarrollo de infraestructura, el cambio de comportamiento y la aplicación general de las políticas. Si bien en términos de emisiones de CO₂ por tonelada de carga transportada por milla, el transporte marítimo es el medio de transporte comercial más eficaz (2,2% del volumen de emisiones totales), por su enorme escala las emisiones (en especial las de los buques-tanque y los portacontenedores) representan el 11,8% de las emisiones del sector transporte.

A medida que el transporte marítimo internacional aumenta en paralelo con la actividad comercial y económica, uno de los principales desafíos consiste en reducir las emisiones de GEI (sobre todo de CO₂) y establecer políticas de mitigación y adaptación. La Organización Marítima Internacional, agencia especializada de Naciones Unidas en el área de la regulación marítima vinculada al comercio internacional, encabeza la labor internacional sobre los aspectos técnicos y la mitigación para elaborar instrumentos vinculantes y medidas técnico-operativas para mejorar la eficiencia energética y de emisión de GEI de los buques, como por ejemplo, el índice de Eficiencia Energética (para buques nuevos), con la intención de promover el comercio, la eficiencia energética y el desarrollo sostenible, respetando el principio de las "responsabilidades comunes pero diferenciadas" entre países con desiguales desarrollos. También los puertos marítimos exigen especial atención, no solo por ser puntos de enlace de las cadenas mundiales de suministro sino por ser vulnerables a los efectos del cambio climático y a sus riesgos asociados al encontrarse en zonas costeras, tierras bajas y deltas. Otro de los principales desafíos, sobre todo para los puertos de contenedores, es la mejora de las instalaciones para reducir los efectos ambientales de las emisiones (en especial de GEI), las operaciones de carga y la contaminación accidental. Antes estas nuevas normativas, resulta necesario estudiar las posibles ramificaciones económicas y comerciales de un nuevo sistema de regulación de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo, en particular para los países en desarrollo, prestando atención a las necesidades de adaptación, que hasta ahora han suscitado limitado interés. Como tercer aspecto central para la investigación en marcha, entonces, se inicia la exploración de la incidencia que las nuevas normativas sobre eficiencia energética y los compromisos asumidos y los esfuerzos estratégicos para combatir el cambio climático pueden tener sobre los costos del comercio, en especial en los países emergentes y en desarrollo, y en particular los que conforman el BRICS y Argentina, tomados como caso particular de estudio.