ARGENTINA AMBIENTAL

REVISTA DIGITAL

Naturaleza:
Capital Económico

Costos de contaminación
con plásticos

Movilidad Latam
2030

Dia de las
Areas Protegidas

Nº 125 AÑO 10

ARGENTINA AMBIENTAL

La Revista Digital Argentina Ambiental, con su respectivo Semanario, es un compromiso que asumimos con nuestros lectores. Así, durante 25 años hemos trabajado insistentemente con un equipo profesional de primera línea, utilizando las tecnologías disponibles y de fácil acceso para nuestros lectores. En estos años nos hemos convertido en líderes en comunicación empresaria en sustentabilidad, reconocidos por múltiples empresas, ejecutivos, científicos, autoridades y público en general. Sepan que nuestra tarea, difundiendo los compromisos y acciones que implementan las empresas a favor de la sustentabilidad, nos encuentra fuertemente convencidos que estamos por transitando el camino correcto a fin de demostrar que el sector económico se encamina inequívocamente hacia el Desarrollo Sostenible.

ARGENTINA AMBIENTAL

Bajo esta denominación conjugamos un indiscutido concepto a favor de la calidad de vida y el Desarrollo Sustentable de la Argentina. Contamos con una Naturaleza increíblemente bella y diversa, y con un capital humano de reconocida calidad creativa. De esta forma sumamos nuestro trabajo comunicacional construyendo un canal de acceso para brindar información esencial que posibilite el crecimiento de nuestra población en armonía con el ambiente. Deseamos demostrar que las actividades humanas pueden desarrollarse compatiblemente con el ambiente, generando sinergias positivas en beneficio de todos. www.argentinambiental.com

PATRIMONIO NATURAL

Incorporamos los conocimientos sobre la Naturaleza, sus bellezas y sus capacidades. Es una herramienta educativa que propone “conocer la naturaleza para protegerla” compilando la información de forma tal que esté disponible para alumnos y docentes. www.patrimonionatural.com

Además nuestro trabajo se centrará, de aquí en más, en facilitar con información el acceso a cada una de las áreas protegidas. Esto implica dar difusión a los alojamientos y servicios destinados a que el turismo se sienta a gusto en estos maravillosos lugares de nuestro país. Nuestro territorio cuenta con bellezas escénicas naturales dignas de ser contempladas y sobre todo difundidas entre nuestra juventud.

argentinambiental.com

INDICE

Editorial: Naturaleza: Capital Económico 4

Los verdaderos costos sociales, ambientales y económicos de la contaminación con plásticos 6

Destacan los beneficios ambientales y económicos de reciclar el aceite vegetal usado 14

Primer crucero de cero emisiones netas del mundo 20

El camión a hidrógeno Mercedes-Benz GenH2 registró los 1.000 km con un solo llenado de hidrógeno 26

Movilidad Latam 2030: 12 frases de especialistas para entender el futuro de las ciudades 31

GM: La clave para unas vacaciones seguras 36

Día de las Áreas Protegidas de Latinoamérica 42

Dirección Editorial
Michel H. Thibaud

Director Comercial y Asuntos Institucionales
Silvia Villalba

Investigación periodística
Gabriel O. Rodriguez

Producción Integral
Area G SRL
www.argentinambiental.com

Arte y diagramación
Gastón Lacoste
gastonlacoste@gmail.com

Argentina Ambiental
Revista Digital 125

Copyright 2012
Area G. SRL

Alsina 943, 5º piso – CABA
Tel: 5217-3050

Mail: Director@ecopuerto.com

Foto de Tapa: Glaciar Perito Moreno
Foto: Michel H. Thibaud

Es una producción especial de Area G SRL . Las opiniones vertidas en la publicación pueden no coincidir con las de los editores y corren por exclusiva cuenta de sus autores. Se autoriza la reproducción total o parcial por cualquier medio, de los contenidos del presente trabajo, comunicando previamente por escrito a los editores.
Los logos, isotipos y fotos son propiedad de cada uno de sus autores.

Michel H. Thibaud
Director de
Argentina Ambiental

Naturaleza: Capital Económico

En estos días la República Argentina ha comenzado un desafío inmenso de la mano de una persona que no pertenece a los grupos políticos tradicionales. Bajo el grito de Libertad! Libertad! Libertad! (emulando nuestro Himno Nacional) ha consolidado un fuerte liderazgo en un importante grupo de la población, principalmente dent ro de la juventud.

El cambio de rumbo que promete es esperanzador, en tanto y en cuanto pueda llevar adelante sus propuestas bajando la presión que ejerce el Estado sobre los ciudadanos. De esta forma pretende que la iniciativa privada, en todos los órdenes, quede en manos de los ciudadanos. Así cada uno de los habitantes tendrá la posibilidad de forjar sus propios destinos, sin depender de un Estado paternalista, o dicho de otra forma, un Estado que se ha transformado en un opresor de sus ciudadanos guiado por políticos que piensan más en sus propios intereses que en el bienestar de todos.

Si bien esta nueva política tiene sus ventajas, desde nuestro punto de vista, también cuenta con algunos items no tan claros. Nos referimos en este caso a las políticas y acciones que se refieren a la protección de la Naturaleza. Si bien el concepto está inscripto en el artículo 41 de la Constitución Nacional, hasta el presente no ha tenido el desarrollo y la protección suficiente como para que exista un reconocimiento por parte de la sociedad acerca de los beneficios que ella aporta a las actividades humanas.

En las manifestaciones públicas del nuevo mandatario no hay un concepto claro, o mejor dicho contundente, con referencia a la acción protectora del Estado hacia la Naturaleza. Más bien en algunos casos se ha referido en este tema en forma peyorativa o a veces hasta excluyente.

Sin embargo, siguiendo el pensamiento público del nuevo mandatario, se ha referido al tema negativamente, sin tener en cuenta los beneficios que la Naturaleza aporta a las actividades económica, más cuando las mismas nos las brinda “GRATIS”

Por caso podemos mencionar que los bosques son un importante reservorio de agua dulce; que los suelos sanos permiten realizar una agricultura sustentable brindandonos los alimentos; que las zonas naturales son una inagotable fuente de ingresos para un turismo ávido de éstos; que la magnífica fauna marina está generando polos de desarrollo de un inmenso volumen de trabajo; que contamos con maravillas como las cataratas del Iguzú o las bellezas de la Quebrada de Humahuaca y así podríamos seguir hasta el final.

Por otra parte es dable destacar que en todas aquellas regiones donde están los Parques Nacionales existe una puesta en valor de los activos y un incremento sustancial de los precios de los terrenos adyacentes. A título de ejemplo podemos mencionar que en Puerto Iguazú, Misiones, se ha generado un polo de desarrollo turístico con más de un millón de visitantes anuales. Lo mismo ocurre, por supuesto que en menor medida, en los Esteros del Iberá, Corrientes, o en Península Valdés, Chubut o en el Glaciar Perito Moreno, en Santa Cruz, por sólo mencionar algunos.

Por consiguiente si nuestro país genera condiciones de seguridad que favorezcan el turismo en todas sus manifestaciones, incluida la Naturaleza, será una importante fuente de ingresos que dará trabajo a miles de personas entre guías de turismo, guardaparques, choferes, personal de hoteles, etc.

Los ejemplos están a la vista ya que en un país tan vasto como la República Argentina sólo la imaginación puede poner un límite a la iniciativa de los ciudadanos. Esperemos que las nuevas autoridades tengan la visión de acompañar estas actividades y sobre todo de preservar la Naturaleza para usufructuar gratuitamente de sus beneficios.

argentinambiental.com

Los verdaderos costos sociales, ambientales y económicos de la contaminación por plásticos

WWF
FUNDACIÓN VIDA SILVESTRE ARGENTINA

Nuevo informe de WWF estima que los países de bajos ingresos, a pesar de consumir menos plástico, afrontan un costo del plástico 10 veces superior al de los países con mayores ingresos. Las desigualdades estructurales de la actual cadena de valor de los plásticos no sólo distribuyen las cargas de la contaminación por plásticos de forma desigual entre los países, sino que también quienes padecen las peores consecuencias son aquellas comunidades menos preparadas para solucionarlas, agravando esta crisis.

Un informe solicitado por la Organización Mundial de Conservación (WWF por sus siglas en inglés) y elaborado por Dalberg advierte que el costo real del plástico para el ambiente, la salud y la economía puede ser hasta 10 veces superior en los países de bajos ingresos, a pesar de que consumen casi tres veces menos plástico per cápita que aquellos países con mayores ingresos.

El informe calcula que el costo total de un kilogramo de plástico a lo largo de su vida útil es de unos 150 dólares en los países de ingresos bajos y medios, 8 veces más que los 19 dólares/kilogramo de los países de ingresos altos. Si se comparan sólo los países de bajos ingresos y sus homólogos más ricos, la diferencia de costos se multiplica por 10, ya que los países de bajos ingresos soportan costos de 200 dólares por kilogramo.

Estos costos desiguales tienen implicaciones sustanciales para los países de ingresos bajos y medios como Kenia, donde los negociadores se reunirán del 13 al 19 de noviembre para la tercera negociación para alcanzar un Tratado Mundial que busca terminar con la contaminación por plásticos. En lugar de resolver la crisis mundial de contaminación por plásticos de la forma más eficiente, el sistema traslada la mayor parte de los costos a quienes están menos preparados para gestionarlos, sin responsabilizar a quienes producen y utilizan los productos en primer lugar.

El informe señala la urgencia de una revisión inmediata del actual sistema del plástico. Seguir como hasta ahora podría ser una sentencia sin retorno, no sólo para los animales, sino también para muchas de las comunidades vulnerables y marginadas del

planeta, como consecuencia del aumento de los riesgos para la salud, incluida la ingestión de productos químicos nocivos y tóxicos y el aumento del riesgo de inundaciones y enfermedades. El tratado mundial sobre la contaminación por plásticos presenta una oportunidad para cambiar esta situación, mediante la inclusión de reglas globales vinculantes y equitativas sobre producción y consumo.

En este contexto Manuel Jaramillo, Director General de Fundación Vida Silvestre Argentina, organización asociada a WWF en nuestro país desde 1988, remarcó que *"Argentina fue pionera en la región con la sanción de una ley que prohíbe la incorporación de micro-plásticos añadidos en productos cosméticos y de higiene oral. No obstante, nuestro país todavía adeuda una ley de envases que establezca estándares mínimos para su gestión integral. La contaminación por plásticos es una problemática global con efectos locales que trasciende fronteras, por eso es urgente alcanzar una respuesta global coordinada".*

El informe concluye que los países de ingresos bajos y medios sufren una carga desproporcionadamente elevada a causa de los costos asociados a la contaminación por plásticos, como consecuencia directa de 3 desigualdades estructurales que refuerzan el actual sistema de plásticos.

Inequidad estructural 1: el sistema coloca a los países de ingresos bajos y medios en una situación

de desventaja, ya que tienen una influencia mínima sobre qué productos de plástico se fabrican y cómo se diseñan y, sin embargo, a menudo se espera que gestionen estos productos una vez que llegan al final de su vida útil. Las consideraciones sobre el diseño de productos y sistemas suelen hacerse previamente, en países con una amplia producción de plástico, y por empresas multinacionales con sede en países de altos ingresos. En 2019, solo se reciclaba el 9% de los residuos plásticos. Actualmente, alrededor del 60% de la producción mundial de plástico se destina a productos de un solo uso, diseñados para ser desechados (y tan baratos que se fomenta que así sea) después de usarse por única vez.

Inequidad estructural 2: el ritmo de producción de plástico, sobre todo el de un solo uso, está superando con creces la disponibilidad de recursos técnicos y financieros para su gestión cuando llegan al final de su vida útil en países de ingresos bajos y medios. Si no se reduce la producción y el consumo de plástico, estos países seguirán soportando la mayor carga de los impactos medioambientales y socioeconómicos directos de la contaminación por plástico.

Inequidad estructural 3: el sistema carece de una forma justa de hacer que los países y las empresas rindan cuentas de su acción - o inacción - sobre la contaminación por plásticos y su impacto en la salud, el ambiente y la economía (por ejemplo, a través de la responsabilidad extendida al productor en cada uno de los países en los que operan). Sin obligaciones comunes en todas las jurisdicciones y empresas que apoyen una economía circular, justa y no tóxica de los plásticos, terminan siendo los países de ingresos bajos y medios quienes pagan el precio más alto de esta inequidad.

Establecer y aplicar un tratado mundial de las Naciones Unidas sobre la contaminación por plásticos, basado en reglas globales armonizadas y vinculantes, puede colaborar con la creación de un sistema más justo que empodere a los países de ingresos bajos y medios, y dé prioridad a las soluciones más eficaces y eficientes. Un ejemplo de una norma de este tipo sería la regulación de los productos plásticos, polímeros y sustancias químicas de mayor riesgo -aquellos que pueden causar más daño o que tienen más probabilidades de contaminar-, de modo que se pueda reducir la carga que recae sobre los países, especialmente aquellos con menos recursos, en la gestión de los residuos plásticos.

Del mismo modo, la oportunidad de crear normas globales sobre el diseño de productos puede ayudar a garantizar que desde su concepción se diseñen para ser reutilizados y/o reciclados, independientemente del país en el que se produzcan o utilicen.

En noviembre, los países se unirán a la tercera de las cinco sesiones de negociaciones para un tratado mundial, que permita acabar con la contaminación por plásticos. Para que sea efectivo, el tratado debe incluir: Prohibición, eliminación o reducción progresiva de productos de plástico, polímeros y sustancias químicas riesgosas y evitables.

Cuidamos el mundo en donde vivimos

Tenemos un compromiso con el cuidado del ambiente.
Por eso, apoyamos programas de prevención y concientización
para el cuidado de las especies en peligro de extinción
como el Macá Tobiano y el Pingüino de Magallanes.

Pan American ENERGY

Requisitos globales para el diseño de productos y sistemas que puedan garantizar una economía circular segura y no tóxica, que priorice la reutilización y las mejoras en el reciclaje.

Medidas sólidas para apoyar una implementación bien pensada y efectiva que incluya suficiente apoyo financiero y articulación entre públicos y privados, en particular para los países de ingresos bajos y medios.

"Muchas de las opciones incluidas en el primer borrador del tratado tienen un lenguaje sustancialmente más débil y obligaciones menos específicas, lo que hace que sea tentador para los gobiernos volver a los viejos malos hábitos de confiar en la acción nacional o voluntaria en lugar de crear normativas comunes. Pero nuestro informe ha demostrado que confiar en las decisiones individuales de los gobiernos da lugar a un sistema injusto en el que las cargas no sólo se distribuyen de forma desigual, sino que recaen sobre los menos preparados para solucionarlas", declaró Eirik Lindebjerg, líder de Política Global de Plásticos de WWF Internacional.

"*Los países deben aumentar su ambición. El llamado es a todos los gobiernos para que acuerden un tratado con reglas globales armonizadas y vinculantes, que colaboren con la eliminación de estas desigualdades que se ven exacerbadas e intensificadas por nuestro actual sistema de plásticos, que basa su funcionamiento en extraer-fabricar-desechar. No podemos seguir actuando como si el plástico fuera un producto barato de usar y tirar. Tiene un costo enorme para algunas de las comunidades más vulnerables que no tienen posibilidad de cambiar el sistema",* concluyó Manuel Jaramillo.

¿Cómo se calcula el «costo real» del plástico?

El "costo real" del plástico se basa en un modelo ideado por expertos de WWF y Dalberg que tiene en cuenta el costo mínimo de su vida útil, tanto de la producción previa como de la gestión posterior de los residuos, y compara estos costos entre países de ingresos altos, medios y bajos, a partir de datos de 2019. Aunque muchos de los costos no se pueden cuantificar, reflejando los vacíos en los datos disponibles y en la comprensión del impacto total de la contaminación por plásticos, se incluye costos cuantificables como ser el costo de producción de plástico virgen, los costos de emisión de gases de efecto invernadero, los costos en los servicios ecosistémicos de los ecosistemas marinos y los costos directos de la gestión de residuos.

Aunque se presentan como "costos monetarios" de un kilo de plástico, es importante señalar que los países no pagan realmente estos costos, sino que se utilizan como indicación de las cargas desproporcionadas que el plástico supone para países con diferentes ingresos nacionales.

Se puede consultar el Global Plastic Navigator de WWF, una plataforma que permite seguir las posiciones de los países sobre la inclusión de prohibiciones globales y requisitos de eliminación progresiva de determinadas categorías de plásticos preocupantes en el tratado global para terminar con la contaminación por plásticos, ingresando aquí

https://plasticnavigator.wwf.de/

Ahora, nuestros
Repuestos Originales
están donde vos estás.
Descubrí nuestra nueva
Tienda Oficial en
Mercado Libre
CONSTELLATION
mercado
libre
Camiones
Buses

Destacan los múltiples beneficios ambientales y económicos de reciclar el aceite vegetal usado

Un trabajo de la FAUBA y la empresa DH-SH estimó que generamos casi 200 millones de litros de este residuo por año. Advierten que gran parte se tira por las cañerías y resaltan que una buena gestión puede reducir sus impactos negativos y convertirlo en insumo para biocombustibles.

POR: SEBASTIÁN TAMASHIRO

(SLT-FAUBA) Terminamos de comer las milanesas o las papas fritas y el aceite usado sigue en la cocina. ¿Qué hacemos con él? Aunque contamina aguas y suelos, una parte sustancial se descarta. Por eso, un trabajo de la Facultad de Agronomía de la UBA (FAUBA) y de la empresa de servicios de saneamiento DH-SH analizó cuánto aceite de cocina usado generamos y reciclamos, y cómo mejorar su gestión y aprovecharlo para producir biocombustibles. Estiman que la población argentina genera 124 millones de litros al año de este residuo en sus casas y que menos de la mitad recicla, mientras que los locales gastronómicos producen 62 millones de litros anuales y que el 80% lo recicla. Destacan el interés creciente por manejar este residuo de manera adecuada para disminuir sus impactos ambientales negativos y por su potencial para producir biocombustibles.
"El aceite vegetal usado es un residuo de generación universal, lo que significa que se genera en la mayoría de las casas del país y también a nivel gastronómico e industrial. Como es un líquido, tendemos a tirarlo por la pileta de la cocina, pero es un residuo muy contaminante para aguas y suelos. Además, tirarlo por las cañerías perjudica la infraestructura del desagüe y el tratamiento de efluentes", señaló Camila Rastelli a partir del trabajo con el que egresó de la Licenciatura en Ciencias Ambientales de la FAUBA.

Para conocer cuánto aceite vegetal de cocina usado se genera a nivel domiciliario en la Argentina, la FAUBA y DH-SH diseñaron y enviaron una encuesta a todo el país. *"A partir de casi 4.500 respuestas, encontramos que cada persona genera cerca de 2 litros y medio de aceite vegetal usado por año. Si extrapolamos a los 47 millones de habitantes, la generación del residuo podría alcanzar los 124 millones de litros cada año"*, indicó Rastelli.
La encuesta también les ayudó a entender en cuántos hogares se separa el aceite para reciclarlo. *"Encontramos que el 56% de las personas nunca lo separa, el 22% lo hace a veces y el 24% lo hace siempre. Entre quienes tienen el hábito de separar-*

"El aceite vegetal usado no se debe usar como alimento para animales ya que contiene sustancias tóxicas" (C. Rastelli)

lo, menos de un tercio lo logra reciclar. Un 38% lo almacena en su casa porque no existe un sistema de reciclaje local, y otro 34%, después de separarlo, lo deposita al lado de un contenedor. Entre quienes no lo separan, el 34% afirmó que no sabe a dónde llevarlo, el 21% que no tiene un sistema de reciclaje en su localidad y el 15% que no sabía que era posible".
Rastelli recalcó que la falta de sistemas de reciclaje y de información representa una traba para gestionar de forma adecuada el residuo, pero que hay mucha voluntad por hacerlo. "*Aunque estimamos que se desechan entre 64 y 91 millones de litros de aceite vegetal usado por año, el 70% de todas las personas que encuestamos estaría dispuesta a separarlo. A este grupo le gustaría tener cerca puntos de acopio y que separarlo colabore con alguna causa benéfica o emprendimiento",* agregó.

El equipo de trabajo coincidió en que existe un gran interés en la población por gestionar de manera adecuada el aceite vegetal usado

Entonces, ¿qué podemos hacer? Rastelli respondió que después de hacer la fritura debemos dejar que el aceite se enfríe y luego ponerlo en cualquier recipiente plástico con tapa. Puede ser una botella de agua, de gaseosa o de aceite vacía. Una vez que la llenamos, se puede acercar al sistema de reciclaje de la localidad, si es que existe. Por ejemplo, en la Ciudad de Buenos Aires, los puntos verdes reciben el aceite vegetal usado. En el resto del país hay otros puntos adonde podemos llevarlo, como los de DH-SH, que también trabaja a escalas mayores.

Las diferentes escalas

Como parte del estudio también encuestaron a más de 800 establecimientos gastronómicos que usan volúmenes altos de aceite, como restaurantes y confiterías. María Semmartin, docente de Ecología en la FAUBA e investigadora del CONICET, informó: *"Hallamos que, en promedio, producen 937 litros de aceite vegetal usado por año, y que el 80% siempre separa el residuo. En la Argentina hay por lo menos 66.000 establecimientos gastronómicos; entonces, el volumen de residuos podría ascender hasta 62 mi-*

AGRICULTURA CLIMÁTICAMENTE
INTELIGENTE
en tu lote
Nitragin®
By Novozymes BioAg

llones de litros cada año". La docente vinculó el alto porcentaje de reciclaje en el sector a los controles y la fiscalización.

En ese sentido, agregó que evaluaron las políticas públicas de fomento a la gestión y la valorización del aceite vegetal usado en 70 localidades de distintas provincias. "Del total, 34 localidades tienen normativa para la gestión del residuo, pero solo 9 incluyen a los domiciliarios además de los gastronómicos. Concluimos que las políticas favorecen el manejo correcto, pero que también requieren de la articulación con empresas o con sistemas de logística privados o municipales que hagan la recolección, además de regulaciones claras. Su mala gestión también implica perder la oportunidad de aprovechar su gran potencial".

Desde la sartén a los autos y aviones

Diego Wassner, docente de Cultivos Industriales de la FAUBA, remarcó que el aceite vegetal usado tiene muchísimo potencial para producir biocombustibles y traer divisas a la Argentina. *"Hoy, en el país existen empresas con tecnologías para aprovechar este residuo; generan alrededor de 100 millones de dólares en exportación. Todavía hay mucho margen para crecer, ya que diferentes países lo demandan para biocombustibles con una huella de carbono más baja que los elaborados con aceites vírgenes. Además, nos ahorramos el impacto de producir el aceite virgen en hectáreas de campo cultivadas y la inversión de energía para extraerlo".*

"El mercado del biocombustible para aviones —llamado biojet— podría demandar un volumen gigantesco de aceite vegetal usado. El desafío es cómo hacemos para que lo poquito que uno genera en cada casa y lo que sale de los grandes generadores tenga un tratamiento correcto", sostuvo Diego. Asimismo, aclaró que la limitante para que el mercado interno se desarrolle es la falta de estímulo económico. *"Cuesta lo mismo producir el biocombustible con el aceite virgen que con el reciclado. Entonces, el flujo del residuo se dirige hacia afuera, donde hay un precio diferencial. Esto se explica en cómo lo regula el Estado, que establece el porcentaje de biodiesel que debe tener el gasoil. Hoy es 12%, mientras que en otros países oscila entre 20 y 30%".*

"En el país,existe capacidad de sobra para transformar el residuo en biocombustible" (D. Wassner)

"Legislaciones, controles y multas favorecen la correcta gestión del aceite vegetal usado, como también la cooperación entre empresas y municipios" (M. Semmartin)

Diego afirmó que este enfoque se enmarca en la economía circular. *"Cierra por todos lados. Tenemos cerca de 186 millones de litros de residuo que se generan en el país, y solo una parte se gestiona. Convertirlos en combustibles alternativos a los fósiles reduce las posibles consecuencias de descartarlos en el agua, en el suelo, en animales o en las personas".*

Ciencia ciudadana para gestionar residuos

Semmartin contó que desde la Facultad, y en particular desde el Laboratorio de Ciencia Ciudadana, trabajan con diferentes residuos a través de la ciencia ciudadana. "Nos aliamos con los ciudadanos para generar preguntas y conseguir respuestas. La línea del aceite vegetal usado podría crecer mucho con esta herramienta. Una parte de nuestras actividades consiste en poner el tema en la agenda a través de la concientización ambiental y el compromiso con las personas".

Además, añadió que el tema despierta interés en ámbitos como la academia, los municipios y las empresas. *"Cada vez hay más programas de gestión de residuos, y desde la FAUBA podemos hacer un aporte importante tanto con el aceite vegetal usado como con el resto de los residuos".*

Para finalizar, Camila Rastelli reflexionó: *"La mayoría de las personas entiende el problema del aceite vegetal usado y está dispuesta a gestionarlo de forma adecuada. Es un tema que puedo conversar con mis abuelos, amigas o familia porque en muchas casas se fríen alimentos, y todos nos encontramos con la pregunta de cómo desechar este residuo".*

Fuente: http://sobrelatierra.agro.uba.ar/destacan-los-multiples-beneficios-ambientales-y-economicos-de-reciclar-el-aceite-vegetal-usado/

La división de cruceros MSC Group publica datos y aprendizajes del primer crucero de cero emisiones netas del mundo

Durante los 4 días de navegación, el MSC Euribia superó su rendimiento previsto, lo que resultó en 43 toneladas menos de uso de combustible de lo planeado. Utilizando calefacción y agua caliente a bordo producida por la captura del calor residual de los motores del MSC Euribia, las calderas a bordo no fueron necesarias. Quedó demostrado que el nuevo buque insignia de MSC Cruceros tiene el diseño de crucero más eficiente energéticamente hasta la fecha.

MSC

El primer viaje en crucero con cero emisiones netas de gases de efecto invernadero ("GEI") del mundo, logrado por el MSC Euribia, la División de Cruceros del nuevo buque propulsado por GNL de MSC Group, marca un cambio de paradigma para los cruceros. Demuestra que los viajes en crucero de cero emisiones netas ya son posibles hoy, significativamente por delante del objetivo de 2050 para la industria. El MSC Euribia logró este hito utilizando bio-GNL como combustible mediante la aplicación de balance de masa.

Tras el histórico viaje inaugural del MSC Euribia con cero emisiones netas de GEI desde Saint Nazaire, Francia, a Copenhague, Dinamarca, entre el 3 y el 8 de junio de 2023, incluido un día en Ámsterdam, MSC Cruceros ahora puede compartir los datos clave y los conocimientos recopilados del viaje. Durante el viaje de cuatro días, el MSC Euribia se desempeñó un 11% mejor que su gemelo digital, un barco virtual que reproduce el flujo y la utilización óptimos de energía a bordo, logrando un ahorro general de 43 toneladas de combustible. Los perfiles de velocidad óptimos, el enrutamiento, el ajuste y la configuración del motor, y la estricta optimización del consumo de energía del hotel, incluidos HVAC, cocinas e iluminación, aseguraron que el MSC Euribia nunca tuviera que usar más de dos de sus cuatro motores disponibles durante el viaje. Además, todo el calor necesario para las cocinas, los sistemas de calefacción y el agua caliente a bordo se recuperó de los motores del MSC Euribia, lo que significa que no hubo necesidad de utilizar las calderas durante todo el viaje.

Lograr un rendimiento neto cero fue posible gracias al uso de bio-GNL como combustible. El MSC Euribia utilizó bio-GNL utilizando un sistema de balance de masa, el método más rentable y ambientalmente eficiente para ofrecer los beneficios del GNL renovable, plenamente reconocido por la Directiva de Energía Renovable de la UE (RED II). Cada lote de bio-GNL producido fue certificado por la Certificación Internacional de Sustentabilidad y Carbono (ISCC).

La finalización exitosa de este viaje envía una señal clara de que las operaciones marinas de cero emisiones netas de GEI son posibles hoy en día si se

dispone de combustibles alternativos. Los datos y la información recopilada durante el viaje se utilizarán para optimizar los barcos existentes en la flota, reduciendo aún más la intensidad de las emisiones en toda la flota de MSC Cruceros.

Michele Francioni, Vicepresidente Senior de Optimización de la División de Cruceros de MSC Group, comentó: “Estamos extremadamente orgullosos de este logro, que demuestra que los cruceros netos cero son posibles hoy en día. Nuestros ingenieros a bordo y nuestra tripulación dirigida por el capitán Battinelli hicieron un trabajo fantástico optimizando la operación del barco. El MSC Euribia realmente tiene el diseño de crucero más eficiente energéticamente hasta la fecha, pero necesitamos una mayor disponibilidad de combustibles renovables para la industria marítima en general para repetir constantemente esta hazaña. Con el nivel adecuado de apoyo de los gobiernos y las instituciones internacionales para incentivar la aceleración de los avances tecnológicos y la disponibilidad de combustibles renovables, la industria puede lograr un crucero de cero emisiones netas para 2050”.

La reciente firma de una Carta de Intención (“LOI”) entre MSC Cruceros y Gasum, un proveedor de combustible proporcionará a MSC acceso a gas sintético

licuado, o e-LNG, un combustible renovable producido a partir de hidrógeno, creado por hidrólisis con energía renovable y carbono capturado.

Linden Coppell, Vicepresidente de Sustentabilidad y ESG de MSC Cruceros, dijo: La asociación con Gasum nos permitirá acceder a combustibles nuevos y más limpios necesarios para dar un paso significativo hacia el crucero neto cero. Necesitamos más proveedores como Gasum para intensificar y apoyar a nuestra industria. Estamos listos y esperando comprar más de estos nuevos combustibles. Mientras tanto, continuaremos aprendiendo de los datos del viaje del MSC Euribia con cero GEI neto y utilizaremos estos hallazgos como punto de referencia para entregar nuestro próximo buque de GNL".

Características y tecnologías medioambientales del MSC Euribia:

Arqueo bruto: 184 011
Longitud: 331 m
Anchura: 43 m
Altura: 73.6 m
Capacidad de huéspedes: 6 334
Motores y combustibles:

Cuatro motores Wärtsilä Dual Fuel:
2 x 16V46DF y 2 x 12V46DF

Motores capaces de funcionar con gas natural licuado (GNL) y con gasóleo marino con bajo contenido de azufre (MGO)

Primer crucero de cero emisiones netas del mundo: El MSC Euribia completó un viaje de cero emisiones netas de GEI desde St. Nazaire a Copenhague utilizando bio-GNL utilizando un sistema de balance de masa, el método más rentable y ambientalmente eficiente para ofrecer los beneficios del biogás renovable. El MSC Euribia puede ser alimentado con Gas Natural Licuado (GNL), que prácticamente elimina los óxidos de azufre y las partículas y reduce los óxidos de nitrógeno en un 85%. También reduce las emisiones de gases de efecto invernadero hasta en un 20% (sobre una base equivalente de CO^2).

El GNL es un combustible de transición: la tecnología del motor a bordo y los sistemas de combustible ya pueden usar GNL bio y sintético en la actualidad. En el futuro, el diseño del barco puede acomodar modernizaciones que permiten que nuestros buques propulsados por GNL operen con metanol verde. MSC Cruceros se compromete a desplegar combustibles renovables directos y acelerar la transición energética a cero emisiones netas.

Instalaciones avanzadas de tratamiento de aguas y residuos

Las aguas residuales se tratan con una calidad muy alta que es de un mejor nivel que muchos sistemas de tratamiento de aguas residuales municipales costeras en todo el mundo. Nuestra tecnología cumple con los estándares internacionales más estrictos de la OMI, incluido el llamado estándar báltico. Sistemas avanzados de gestión de residuos para reducir, reutilizar y reciclar los residuos generados a bordo.

La División de Cruceros de MSC Group se compromete a ser una marca de cero emisiones netas de GEI para 2050

La intensidad de las emisiones de nuestras operaciones de buques ha disminuido en un 33,5% desde 2008, y confiamos en lograr una reducción del 40% para 2030. Lograr cero emisiones netas requerirá más que encontrar más eficiencias operativas: estamos adoptando nuevas tecnologías y cambiando a combustibles renovables y sin carbono. Estamos trabajando con proveedores de combustible y otros en el despliegue de combustibles sustentables como biocombustibles avanzados y biogás en la actualidad. Mirando hacia el futuro, el hidrógeno y el metanol verdes probablemente contribuirán a nuestra descarbonización, al igual que los combustibles electrónicos sintéticos. Nuestro enfoque es el desarrollo de soluciones escalables que se pueden utilizar universalmente.

Aprovechá este

DESCUENTON

en tu primera carga

AXION energy

PROMOCIÓN VÁLIDA PARA LOS USUARIOS QUE REALICEN SU REGISTRO EN ON. VÁLIDO PARA LA PRIMERA CARGA DE COMBUSTIBLES SUPER, QUANTIUM, AXION DIESEL X10 Y QUANTIUM DIESEL X10, POR ÚNICA VEZ. TOPE DE REINTEGRO:$600. BASES, CONDICIONES, VIGENCIA Y ESTACIONES ADHERIDAS EN HTTPS://**ONAXIONENERGY**.COM/

El camión a hidrógeno Mercedes-Benz GenH2 registró los 1.000 kilómetros recorridos con un solo llenado de hidrógeno líquido.

Mercedes-Benz

Daimler Truck AG alcanza un nuevo hito con la #HydrogenRecordRun, en el marco de la estrategia de doble vía de propulsión de vehículos a través de hidrógeno y baterías.

Daimler Truck AG ha demostrado con éxito que la tecnología de pilas de combustible de hidrógeno puede ser la solución adecuada para descarbonizar el transporte por ruta de larga distancia. En ese sentido, un prototipo aprobado para la vía pública del camión Mercedes-Benz GenH2 completó el circuito #HydrogenRecordRun de Daimler Truck AG, cubriendo 1.047 km de distancia recorrida con un solo llenado de hidrógeno líquido.

Impulsado por un sistema de pila de combustible centrado en celdas y equipado con un sistema de tan-

que de combustible de hidrógeno líquido, el recorrido comenzó el lunes 25 de septiembre en el centro de atención al cliente de Mercedes-Benz Truck en Woerth am Rhein y finalizó el martes 26 de septiembre en la capital de Alemania, Berlín. El camión completó el recorrido completamente cargado y con un peso bruto vehicular combinado de 40 toneladas en condiciones reales, sin emitir dióxido de carbono (CO2) durante el recorrido completo. El récord de conducción con depósito sellado y kilometraje controlado fue confirmado de forma independiente mediante un documento de verificación externa de TÜV Rheinland.

Un hito en la transformación y descarbonización del sector del transporte.
Después del exitoso récord, Andreas Gorbach, Miembro del Directorio de Directiva Daimler Truck AG y Director de Truck Technology, cruzó la línea de meta con el camión en el Ministergarten de Berlín: “Para descarbonizar el transporte necesitamos tanto vehículos eléctricos de batería como tecnologías de propulsión impulsadas por hidrógeno.

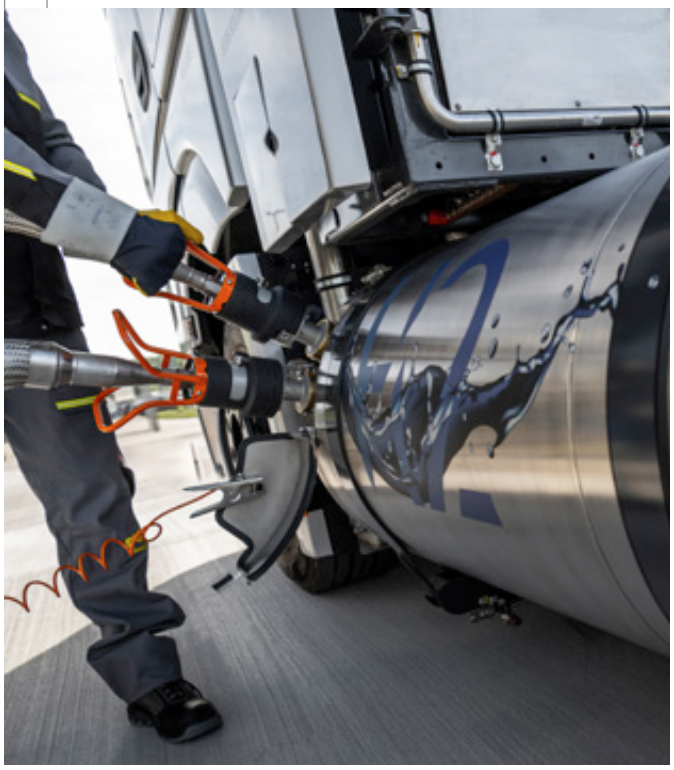
El punto óptimo para los camiones de pila de combustible reside en tareas de transporte de larga distancia. Al superar la marca de los 1.000 kilómetros con un solo llenado, hemos demostrado que el hidrógeno en los camiones es todo menos aire caliente y estamos avanzando muy bien en el camino hacia la producción en serie. Al mismo tiempo, nuestro récord de hoy es un recordatorio de que descarbonizar el transporte requiere otros dos factores además de las tecnologías de conducción adecuadas: una infraestructura de energía verde y costos competitivos en comparación con los vehículos convencionales”.

Antes del arranque, el camión Mercedes-Benz GenH2 fue abastecido con hidrógeno líquido de origen reno-

vable en la estación de servicio de Daimler Truck AG en el centro de desarrollo y pruebas de la compañía localizado en Woerth. Durante el proceso de reabastecimiento de combustible, se llenó de hidrógeno líquido criogénico a -253 grados Celsius en dos tanques de 40 kg montados a cada lado del chasis del camión. Gracias al aislamiento de los depósitos de los vehículos, el hidrógeno se puede mantener a temperatura durante un tiempo suficientemente largo sin necesidad de refrigeración activa.

Daimler Truck AG prefiere el hidrógeno líquido en el desarrollo de propulsores basados en hidrógeno. En este estado agregado, el portador de energía tiene una densidad de energía significativamente mayor en relación al volumen en comparación con el hidrógeno gaseoso. Como resultado, se puede transportar más hidrógeno, lo que aumenta significativamente la autonomía y permite un rendimiento del vehículo comparable al de un camión diésel convencional.

Daimler Truck sigue constantemente una estrategia con vehículos propulsados por hidrógeno y baterías. Como uno de los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo, Daimler Truck AG se ha comprometido con el Acuerdo Climático de París. El objetivo es ofrecer vehículos nuevos con emisiones neutras de CO2 en los principales mercados globales (Europa, EE. UU., Japón) para 2039; y posteriormente extenderlo al resto de los mercados.



Los camiones eléctricos de batería son la opción ideal para el transporte de distribución, así como para el transporte de larga distancia. Sin embargo, los propulsores basados en hidrógeno podrían ser una mejor solución, especialmente para implementaciones muy flexibles y particularmente exigentes en el transporte pesado y el transporte de larga distancia. Además, la disponibilidad de infraestructura adecuada y suficiente electricidad proveniente de fuentes renovables son cruciales para una transición exitosa hacia tecnologías libres de emisiones. Daimler Truck AG está convencido de que sólo con ambas tecnologías se puede cubrir de forma rápida y rentable esta demanda de energía. Daimler Truck AG cumple tres años de transporte por ruta propulsado por hidrógeno.
Hace tres años, el 16 de septiembre de 2020, Daimler Truck anunció en Berlín su compromiso de invertir a gran escala en tecnología del hidrógeno. El CEO Martin Daum presentó por primera vez al público el Mercedes-Benz GenH2 Truck Concept para impulsar la estrategia tecnológica de la empresa. Desde 2021, los primeros prototipos del camión Mercedes-Benz GenH2 se están sometiendo a rigurosas pruebas y recientemente han demostrado sus capacidades en las rutas más transitadas y desafiantes de Europa.

El exitoso #HydrogenRecordRun marca ahora un nuevo hito en el camino hacia la movilidad sustentable.

Se espera que los primeros camiones de pila de combustible se prueben en manos de los clientes en los próximos años, mientras que el objetivo sigue siendo firme: introducir la versión de serie del camión Mercedes-Benz GenH2 en la segunda mitad de la década.

Movilidad Latam 2030: 12 frases de especialistas para entender el futuro de las ciudades

Más de 10 expertos internacionales se reunieron a debatir sobre el futuro de la industria. El evento virtual, organizado por Ualabee, tuvo lugar ayer con más de 200 asistentes de diferentes partes del mundo. Datos y conclusiones que servirán para tomar decisiones y realizar predicciones sobre lo que se viene.

En una jornada de casi dos horas de duración que contó con la participación de más de 10 speakers internacionales, entre los que se destacaron integrantes del sector público y privado, se debatió sobre el futuro de la movilidad y hacia dónde debemos dirigirnos para lograr ciudades más inteligentes y sostenibles.

Este espacio ideado por Ualabee fue lanzado en el 2021, con el objetivo de unificar al sector. Joaquín Di Mario, CEO de la entidad, abrió la conversación explicando “Lo que nunca ha cambiado es nuestro propósito: conectar personas con lugares. Esta visión debe ser compartida, debe convertirse en la visión de un ecosistema donde sólo será posible reducir el impacto ambiental, económico y social del tráfico en nuestras ciudades y lograr una movilidad más sustentable, si los que estamos presentes aquí lo hacemos en conjunto”

En línea con esto, durante el transcurso de Movilidad Latam 2030, se desarrolló una encuesta interactiva anónima para conocer la opinión de los asistentes, donde el principal dato recabado fue que el 89,7% de los encuestados estaría dispuesto a cambiar hábitos de traslado para mejorar la calidad del de su ciudad, y un 41,4% considera que las empresas de movilidad están cada vez más comprometidas con la sostenibilidad. Además, el 51,7% percibe que las políticas públicas a favor de una movilidad sostenible los representa, según la encuesta.

Ahora bien ¿qué dijeron los expertos y qué podemos esperar en los próximos años de la movilidad?
La mirada de los expertos sobre el transporte público como columna vertebral del crecimiento urbano:
Nicolás Alberto Rosales Pallares, Enlace con Transportistas en Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad A.C: “Para el año 2050 tendremos en nuestros centros urbanos más del 80% de la población urbana viviendo en nuestras ciudades, es necesario repensar y modificar lo que venimos haciendo para darles un transporte de calidad, accesible y con perspectiva de género”.

Josué Lobsang Pichardo Méndez, Director Ejecutivo de Tecnologías de Recaudo en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México: "Nuestro desvelo es facilitarle el traslado a nuestros ciudadanos, por eso es importante poder compartir la información sobre las innovaciones que vamos haciendo. En la ciudad de México, nuestro legado es vernos como un sistema integrado para dar soluciones integrales a la ciudadanía".

Christopher Espinoza, Subgerente de Innovación y Transformación Digital - Metro de Santiago S.A: "Nuestro propósito es acercar a las personas a vivir una mejor ciudad y la innovación nos ayuda a lograrlo entregando nuevas soluciones para nuestros pasajeros. Mucho trabajo con la comunidad, con la academia, con los municipios locales, es donde logramos tener una integración multimodal más sostenible. Una integración real en el sistema de transporte, y los servicios que les podemos entregar a los usuarios finales, es el mayor legado que podamos tener desde Metro Santiago"

Manuela Lopez, Secretaria de Transporte y Obras Públicas en Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires: "Nuestro principal legado es seguir incorporando tecnología en el transporte, desde todos los ámbitos posibles, no tecnología per-se, sino puesta al servicio de los usuarios. Que el transporte público siga siendo la elección de movilidad preferida por nuestros ciudadanos. Sigue siendo todo un desafío darle más herramientas a los usuarios para que puedan llegar de un punto al otro en el menor tiempo posible y la mejor manera posible"

La mirada sobre la colaboración de las BigTech y Startups para cocrear la visión de las Smart Cities.

Christian Sfeir, Director vertical de gobierno y non profit at Amazon Web Services (AWS): "Desde AWS nos vemos atraídos por las oportunidades que nos presentan nuestros socios en la creación de mejores ciudades. Ofrecemos más de 200 servicios a la comunidad, pero reconocemos que nuestros socios son los que tienen la capacidad para implementar esas herramientas en ciudades. Yo converso con muchos municipios, y todos quieren mejorar e implementar tecnología para algo… eso nos habla de que hay una cadena de valor que termina moviendo esa rueda que trae soluciones al ciudadano. Invito a revisar la cultura de innovación de AWS y nuestros programas para startups"

Manuel Reyes, Gerente de Servicios SC&M en SONDA: "La integración y sinergia conjunta con startups para crear valor para las ciudades del futuro es clave al momento de pensar cualquier proyecto en Latam junto con la capacidad de ellas de tomar challenges y desafíos y moverse a gran velocidad permite un valor significativo para las personas. Contamos con un área para el relacionamiento con startups. Conocerán cuales son los apoyos que entrega Sonda. Nuestro interés es potenciar el desarrollo y eventualmente patrocinar."

Gabriel Ramírez, Gerente Region LATAM en Mobileye: "Tres barreras son las que enfrentan las Bigtech al momento de soñar las ciudades del futuro: la inversión inicial; la regulación y marco legal que no están del todo actualizados para acomodar las tecnologías emergentes, y los desafíos culturales y sociales. En tanto, el partner local tiene conocimiento profundo de la cultura, de la región. Es capaz de construir soluciones tailored made y de comprender las oportunidades locales: la forma de hacer negocio en Latam, cuenta

con red de contactos y de relaciones gubernamentales y entiende la regulación local, por eso las bigtech lo necesitamos. La recomendación es que se atrevan, cualquier idea puede ser la próxima gran idea. Siempre estamos abiertos a trabajar con startups"

Lucía Bellocchio, Fundadora y Directora Ejecutiva en Trend Smart Cities: "En el desarrollo de ciudades inteligentes, todas las alianzas que comienzan a darse entre las grandes corporaciones tecnológicas y el mundo de las startups son claves para cocrear las soluciones a los diversos desafíos que presentan las ciudades de nuestra región"

La mirada sobre las inversiones y la movilidad: la visión del Venture Capital y el CVC:

Daniel Stern, Managing Partner en Blue Mobility Ventures: "El mundo del VC de movilidad es un sector que tiene diferentes etapas, en relación a otros. El desafío es lograr el PMF, hay que salir a buscar en equipo. Eso permitirá pasar a la etapa siguiente. Al ser un fondo especializado en movilidad, es evidente que hacemos preguntas diferentes, y que ayudamos a los founders a pensar y evitar cometer los mismos errores…estas decisiones son difíciles a veces, pero al final traen muy buenos resultados y aceleran los tiempos. Destacamos el fortalecimiento del equipo por los partners que tenemos desde el Fondo"

Rodolfo Dieck, Managing Partner en Proeza Ventures: "Todos estamos preocupados por buscar una

solución y resolver la movilidad de las personas en las ciudades de Latinoamérica. En la industria de la movilidad toma tiempo encontrar el PMF y en etapas tempranas, el equipo es clave. Valoramos que la persona que sea capaz de atraer más talento, cómo está repartido el equity, qué tan buenos son en atraer capital y en convencer sobre el sueño, esos skills de ventas son importantes, es lo que evaluamos en una nueva oportunidad. Las startups en Latam tienen un enfoque más de servicio. En cuanto a los equipos, hay una cuestión cultural: el miedo al fracaso, no está bien aceptado"

Nadim Matuk, Principal en Liil Ventures: "Un corporativo invierte para poder mantenerse por los próximos 80 años vigente. El tiempo es un diferencial en los roles de los CVC´s. En cuanto cómo digieren estas innovaciones los corporativos, hay una estrategia híbrida y de innovación abierta. En los últimos años nos ha tocado participar como un stand alone: probar nuevas estrategias, y, en otras, nos toca adaptarnos al ritmo de las startups y al negocio. Las corporaciones se mueven y ⊠ de cada dólar invertido viene del corporativo. Los buenos emprendedores son los que han logrado afianzar tanto VC Stand Alone más Fondos Corporativos para proyectar sus negocios"

En conclusión, lo que nos dejó Movilidad Latam 2030 es que el futuro de la movilidad ya está comenzando y que existen diferentes miradas desde el sector público y el privado pero que apuestan a un mismo lugar, a las ciudades futuras. Conceptos como integración, seguridad vial y ODS o de intermodalidad y sinergia entre grandes corporaciones y startups locales y de corporativos con fondos de inversión, son las claves y marcan los pasos para el futuro de la movilidad inteligente y sustentable en Latinoamérica.

La clave para unas vacaciones seguras y entretenidas

- Durante la temporada vacacional de julio a octubre, OnStar experimentó un notable aumento en el uso de su aplicación y servicios conectados en Argentina.
- La cantidad de usuarios del WiFi nativo que ofrece OnStar se incrementó un 40%.
- Onstar, la tecnología de seguridad y conectividad exclusiva de Chevrolet, se convirtió en un aliado para sus clientes en los viajes vacacionales de largos trayectos

Cerró la temporada de invierno en Argentina y los números de la conectividad de OnStar muestran niveles récord en el periodo que fue de julio a octubre de este año (varios centros de ski tuvieron su fin de temporada en ese último mes).

Con una extensa red de carreteras que conecta a las familias con destinos vacacionales remotos, la seguridad y el entretenimiento a bordo fueron sumamente importantes para quienes emprendieron una travesía vacacional a bordo de vehículos Chevrolet conectados.

En este sentido, OnStar se destacó como el compañero de viaje ideal y Chevrolet celebra la fidelización del público usuario de los diversos usos de servicios conectados a través de la App MyChevrolet.

Durante el citado cuatrimestre, Chevrolet ha sido testigo de un incremento en las descargas de la aplicación y la utilización de los servicios de OnStar en Argentina. Con un total de 65.000 vehículos conectados en el país, la cantidad de usuarios de WiFi nativo a bordo se incrementó un promedio de 40% durante el período de julio a octubre, siendo julio el mes que presentó el mayor crecimiento de uso de datos en el mismo mes.

“Los usuarios están mostrando cada vez más su interés en tener conectividad y WiFi en sus vehículos” afirmó Ana Rubini, líder de OnStar de General Mo-

En materia de asistencia ante accidentes, OnStar brindó soporte a los conductores de 23 vehículos que presentaron un accidente en dicho período, de los cuales 67% fueron colisiones frontales, 22% laterales y 11% traseras. Además, fueron reportados 19 vehículos robados, logrando el 100% de recupero. En todas estas situaciones, el call center de OnStar brindó asistencia directa a los Clientes.

tors Sudamérica en Argentina. “La accesibilidad y la facilidad de uso de nuestra aplicación son factores clave que están impulsando esta preferencia por lo digital. Nuestro volumen de usuarios conectados y la extensa experiencia de uso de nuestros clientes, definitivamente nos hacen referentes de la conectividad vehicular”.

Cabe citar dentro de las cifras de desempeño en este período vacacional que se mantuvo un promedio de casi 55.000 solicitudes de comandos remotos mensuales usando la aplicación myChevrolet, siendo “Buscar mi auto” la más utilizada (140.000 comandos), seguida por el “Arranque/apagado del vehículo” (55.000 comandos) con la facilidad de climatizar el vehículo en forma remota y el “Bloqueo/desbloqueo de puertas” (28.500 comandos) entre las principales teniendo en cuenta totales de los cuatro meses. Las estadísticas también arrojan que los hombres hicieron mayor uso del control remoto 75% frente al 25% de las conductoras femeninas.

Con ayuda de la tecnología, el equipo OnStar está disponible las 24 horas de los 7 días de la semana para ofrecer una ayuda personalizada a los conductores de Chevrolet. Además de la asistencia remota, OnStar tiene la capacidad de brindar conectividad en las rutas y ciudades de todo el país donde exista una red de datos, permitiendo que las familias se mantengan entretenidas y conectadas.

Con una experiencia que comenzó hace 27 años en Estados Unidos para luego expandirse a Europa, China y América Latina, OnStar ofrece respuestas inmediatas a los usuarios en materia de auxilios, emergencias, seguridad y otros servicios.

Gracias a la tecnología pionera de conectividad a bordo de General Motors, ya no solo se puede acceder a los servicios desde el vehículo, sino con el teléfono inteligente desde cualquier lugar del planeta con señal de WiFi, por lo que los clientes tienen el control de su vehículo en todo momento.

EN 2021,

LIDE Argentina LANZA UN PROYECTO QUE BUSCA REUNIR **LÍDERES EMPRESARIALES Y ESPECIALISTAS** PARA COMPARTIR Y PROMOVER LAS **BUENAS PRÁCTICAS DE ESG** PARA MEJORAR EL DESENVOLVIMIENTO DEL SECTOR PRIVADO ARGENTINO.

Plataforma 360°

LIDE ESG

ARGENTINA

- FÓRUM LIDE ESG
- BANCO DE BUENAS PRÁCTICAS
- LEADERS ROUND TABLE
- LIDE TALKS ESG
- ENCUESTAS | NEWSLETTER

LIDE
ARGENTINA

PATRIMONIO
NATURAL

CUIDAMOS LO QUE
CONOCEMOS MEJOR

Atardecer en Iberá

Día de las Áreas Protegidas de Latinoamérica y el Caribe: en la Argentina sólo un poco más del15% del territorio continental se encuentra bajo protección

La biodiversidad es esencial para el bienestar de las personas y el desarrollo sostenible para garantizar su conservación, la creación e implementación de áreas protegidas es imprescindible.

FUNDACIÓN VIDA SILVESTRE ARGENTINA

Monte Fitz Roy

El 17 de octubre se celebra el Día de las Áreas Protegidas de Latinoamérica y el Caribe con el objetivo de reconocer la importancia de las áreas protegidas para el bienestar de las personas y el desarrollo sostenible en la región.

Las áreas protegidas son territorios destinados a la protección de la flora y fauna, los valores culturales y los servicios ecosistémicos. Debido a esto, su creación y gestión ha sido incluida a nivel mundial en el Convenio de Diversidad Biológica, el mayor acuerdo entre países que busca garantizar la conservación de la biodiversidad. En el recientemente firmado “Marco mundial Kunming-Montreal de la diversidad bioló-

Garganta del Diablo, Iguazú

gica" se plantea "Conseguir y hacer posible que, para 2030, al menos el 30% de las zonas terrestres, de aguas continentales y costeras y marinas, (...) se conserven y gestionen eficazmente mediante sistemas de áreas protegidas ecológicamente representativos, bien conectados y gobernados de forma equitativa, y otras medidas eficaces de conservación basadas en zonas geográficas específicas, el reconocimiento de los territorios indígenas y tradicionales (…)".

Según ONU, al 2020, el 16,64% de la superficie de áreas terrestres y aguas continentales del planeta está dentro de áreas protegidas y conservadas, lo que equivale a 22.5 millones de km2. Sin embargo, el Informe Planeta Vivo indica que hoy tan solo el 10 % de las áreas protegidas terrestres están conectadas, y poco se conoce sobre cuán bien gestionadas están. Por ello, además de promover la creación de áreas protegidas, es importante fortalecer la conectividad y su implementación. Solo de esta forma, se podrá hacer frente a la fragmentación de hábitats y mejorar la resiliencia climática.

"En la actualidad enfrentamos problemáticas ambientales que tienen consecuencias negativas directas en lo social y económico del país. Las áreas protegidas poseen un papel muy importante no sólo para la conservación de los ecosistemas, sino también para asegurar el bienestar de las personas y un desarrollo sostenible por los servicios ambientales que brindan. Por eso, es importante que las comunidades locales, gobiernos y empresas participen en promover áreas de protección", detalló Fernando Miñarro, director de conservación de Fundación Vida Silvestre Argentina.

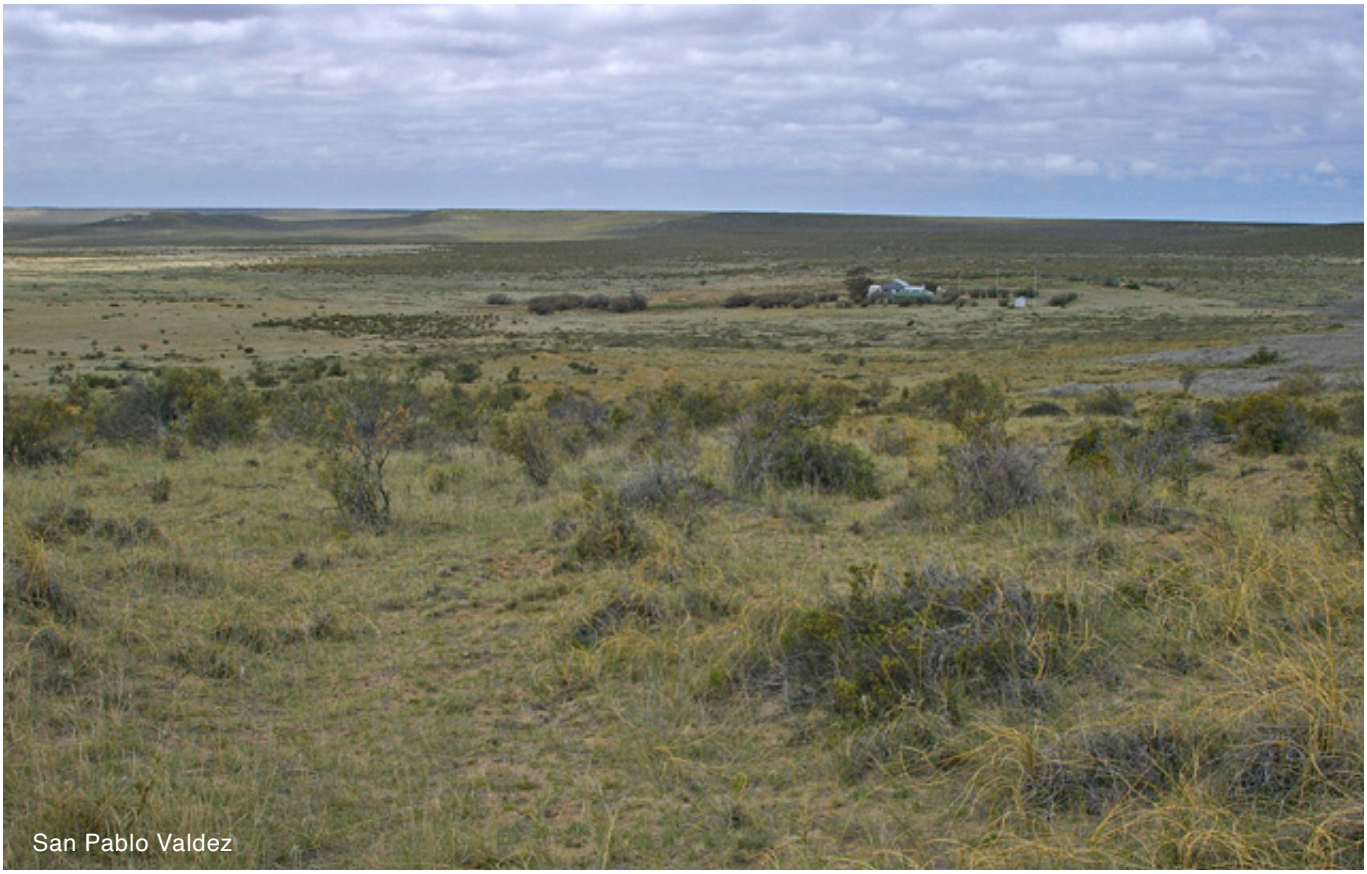
¿Por qué son importantes las áreas protegidas?

Son esenciales para brindar soluciones naturales para la adaptación a los efectos del cambio climático.
Son importantes para la investigación y educación.
Contribuyen a las economías locales y regionales.
Mejoran la salud y calidad de vida de las personas.
Proveen servicios ambientales como el agua, alimentos y medicinas.
Permiten el desarrollo de actividades turísticas y recreativas sustentables que habilitan el desarrollo social y económico, local y regional.
Y muchas razones más.

¿Cuál es la situación de las áreas protegidas en Argentina?

En la Argentina, según el Sistema Federal de Áreas Protegidas (SiFAP), actualizado en el sitio a octubre 2023, hay 616 áreas protegidas a nivel nacional, de

Glaciar Perito Moreno


San Pablo Valdez

estas, 556 son terrestres y protegen 16,17% del territorio continental, 57 Áreas Protegidas costero marinas y las 3 Áreas Marinas Protegidas que representan el 7,11% de la plataforma submarina. Pero poco se conoce sobre el nivel de implementación, es decir, por ejemplo, si disponen de personal y equipamiento suficiente para atender sus problemáticas, entre otras.

Existe en el Congreso un proyecto de Ley de Presupuestos Mínimos de Áreas Protegidas que espera ser tratado. Si bien tenemos leyes a nivel nacional y provincial para estas áreas, el objetivo de esta ley busca establecer los requisitos mínimos que promuevan la creación e implementación de áreas protegidas terrestres y costero-marinas. Con la aprobación de este proyecto, se lograría contar con mayor presupuesto y articular mejor la gestión para que estas áreas cumplan con sus objetivos. Lamentablemente el proyecto perdió estado parlamentario en dos oportunidades anteriores (2019 y 2017).

En nuestro país integran el Sistema Nacional de Áreas Protegidas las áreas bajo la Administración de Parques Nacionales, las integradas por los sistemas de cada provincia y la ciudad de Buenos Aires, aquellas con reconocimiento internacional como las Reservas de la Biosfera o los Sitios RAMSAR. A su vez, y en el último tiempo, ha tomado también protagonismo la creación de reservas municipales impulsadas por la comunidad y también

Refugio VS Urugua-i

Arroyo Urugua-i

las reservas privadas, creadas por la voluntad de sus propietarios. Para llegar a la meta del 30% del territorio protegido será imprescindible promover la figura de reserva privada para que más propietarios se sumen, así como también otras medidas eficaces de conservación basadas en áreas (zonas que sin ser áreas protegidas garantizarían la conservación de la biodiversidad).

Casos de éxito: Programa de áreas protegidas

"Desde Fundación Vida Silvestre Argentina tenemos dos programas de Paisajes Terrestres y Paisajes Costero-Marinos con el objetivo de promover la creación y el manejo efectivo de áreas protegidas en ecosistemas prioritarios de nuestro país. En nuestros 46 años de historia contribuimos a la creación y manejo efectivo de más de 25 áreas protegidas públicas, marinas y terrestres, municipales, provinciales y nacionales, contribuyendo así a la protección de más de 7.5 millones de hectáreas destinadas a la conservación y uso sustentable de la naturaleza", añadió Miñarro. "Además dimos un impulso importante a la creación de reservas privadas en todo el país, que hoy sigue avanzando a través de la Red Argentina de Reservas Naturales

Restingas en San Pablo Valdez

Privadas, demostrando que hay muchos propietarios de tierras interesados en su conservación."

Creada en 1997, la Reserva Vida Silvestre Urugua-í protege el curso medio del Arroyo Urugua-í y 3.243 hectáreas de la selva que lo rodea. Es la cuenca interior más extensa de Misiones y cuenta con una biodiversidad sobresaliente y especies únicas de peces. Desde la Reserva Urugua-í contribuimos a la conservación de un paisaje clave para poblaciones de animales amenazados como el yaguareté, el tapir y la yacutinga, junto con otras áreas protegidas provinciales y privadas. Es un espacio apto para eventos de capacitación y para la recepción de investigadores.

Creada en 2005, en la Reserva de San Pablo de Valdés, en Chubut, se conservan muestras representativas de ecosistemas terrestres y costeros de la Patagonia, que contribuyen con la continuidad de los procesos ecológicos del territorio, así como con la protección del patrimonio paisajístico, paleontológico, natural y cultural del área. Posee una extensión total de 7.360 hectáreas, con 12 kilómetros de costa. Entre la fauna característica se destacan los guanacos, choiques, maras, zorros grises, en la costa aves playeras migratorias como el playero rojizo y chorlo doble collar y un apostadero temporal de lobos marinos de un pelo; entre la flora podemos mencionar matorrales de jarilla y pastizales característicos de la estepa.

SUSCRÍBASE A

ARGENTINA AMBIENTAL

ESCRIBANOS A **INFO@ARGENTINAMBIENTAL.COM**
CON SU NOMBRE Y APELLIDO,
CIUDAD Y PAIS
PARA RECIBIR LA REVISTA DIGITAL

FUNDACIÓN
VIDA SILVESTRE
ARGENTINA

VIVAMOS EN ARMONÍA CON LA NATURALEZA

Asociate

vidasilvestre.org.ar

Vida Silvestre es una entidad asociada a
la Organización Mundial de la Conservación

WWF

EMPRESAS DE SERVICIOS

El trabajo efectivo de estas empresas ayuda a evitar y/o minimizar
las consecuencias ambientales de las actividades económicas.
Por ello es conveniente recurrir a ellas para prevenir cualquier evento ambiental
o cuando se presenta una inesperada crisis.

PADRÓN DE PRODUCTOS Y SERVICIOS AMBIENTALES

http://argentinambiental.com/inicio-guia/

IDM
Vanguardia en medio ambiente

SIM
Servicio Integral de MEDIOAMBIENTE

ambiental

---

syntagma

geocycle
Por un futuro sin residuos

SERVIUR
tratamiento de aguas y efluentes

BfU

JMB
INGENIERÍA AMBIENTAL

COOPROGETTI

IBS
Córdoba S.A.

EMERGENCIAS PETROLERAS
Soil Keeper

TYSA
Tecnologías Servicios Ambientales

Ford
Llegá más lejos

VOLKSWAGEN
ARGENTINA

GM