# **Cambio Climático**

A partir del cambio de gobierno a fines de 2015, la temática de cambio climático fue reconocida como una dimensión estratégica, con un fuerte apoyo político, reflejado a través de la creación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable.

Dada su naturaleza transversal, en marzo de entró en funciones el Gabinete Nacional de Cambio Climático (Decreto 891/2016), un órgano cuyo objetivo es fomentar la “participación, revisión y validación política del más alto nivel para definir las medidas sobre las que se construye la Contribución Determinada a nivel Nacional” (CDN por sus siglas en ingles). La CDN representando el compromiso de Argentina ante el Acuerdo de Paris.

Este anexo busca describir el potencial de cambio climático de la operación AR-L1302 dadas las oportunidades de mitigación y adaptación que se identificación en la implementación.

## La Contribución Determinada a Nivel Nacional de Argentina (CDN)

La [CDN](http://www4.unfccc.int/ndcregistry/PublishedDocuments/Argentina%20First/17112016%20NDC%20Revisada%202016.pdf) incorpora los resultados de la revisión realizada a las medidas de la contribución nacional, así como los datos del Segundo Reporte Bienal de Actualización del inventario de GEI (BUR por sus siglas en inglés) al año 2014, contando con mejoras metodológicas (entre otras, las particularidades propias de las prácticas agrícolas utilizadas en la Argentina).

La meta no condicionada del país tiene por objetivo no exceder la emisión neta de 483 millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (tCO2eq) en el año 2030. Un hito que alcanzará a través de medidas de mitigación en los sectores de energía, agricultura, bosques, transporte, industria y residuos.

El compromiso del país en materia climática incluye transversalizar la temática, y en particular las oportunidades de incluir consideraciones de mitigación y adaptación al cambio climático de manera holística en cada uno de los sectores que permiten el crecimiento del país a nivel social y económico.

## AR-L1309

El Programa de apoyo a la equidad y efectividad del sistema de protección social en Argentina (AR-L1309) es la segunda fase del compromiso del BID con el país para proteger el gasto social y promover la paridad de género, así como apoyar reformas pro-transparencia, eficiencia y crecimiento, en un contexto de crisis cambiaria y una situación macro fiscal compleja, con importantes necesidades de inversión.

Las principales actividades que la operación estará apoyando son:

* El Componente 1: “Empleabilidad de beneficiarios de los programas de protección social” será ejecutado bajo la órbita del MSDS; el Componente 2: “Continuidad educativa de jóvenes de familias vulnerables” será ejecutado por el MECCyT; y el Componente 3: “Accesibilidad al transporte público” lo ejecutará el MT de la Nación.
* En esta segunda fase los tres componentes tendrán una línea de apoyo que buscará fortalecer la gestión de la información de cada programa de protección social; y en el caso los componentes 1 y 3 contarán con un subcomponente que brindará apoyo financiero (transferencias) a diferentes beneficiarios y/o sujetos de derecho.

## Oportunidades de cambio climático dentro del Proyecto AR-L1309

En el marco de la operación AR-L1309, dos componentes cuentan con un potencial climático.

### Capacitación en empleos verdes

Mantener el apoyo a una transición justa hacia una economía que pondere su propio impacto en el ambiente representa un paso necesario para reducir la vulnerabilidad del país y consolidar su rol central tanto en el nivel regional a nivel global. La preservación del ambiente constituye una oportunidad para lograr un crecimiento económico sostenible, productivo e inclusivo[[1]](#footnote-1).

Según el estudio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en 2015, se estimaron 650.000 empleos verdes en Argentina, representando 7% de los asalariados registrados, concentrándose los sectores de i) la industria manufacturera (38%), ii) transporte (29%), iii) agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (9%), y iv) agua y gestión de residuos (7%).

Con esta premisa el Ministerio de Desarrollo Social cuenta con el programa “Hacemos Futuro”, el cual los previos programas Argentina Trabaja, Ellas Hacen y Desde el Barrio desde febrero 2018.

En particular, Hacemos Futuro, cuenta con un portafolio de entrenamientos en tecnologías innovadoras y sustentables, las cuales contribuyen a generar capacidades en actividades económicas que contribuyen a la mitigación al cambio climático. La demanda para este tipo de actividades es de un 3.5% de los beneficiarios del programa, dando acceso a los siguientes rubros de capacitación para instalación de tecnologías:

* Vivienda y habitat
  + Termotanque solar
  + Biodigestor domiciliario
  + Estufa Sara
  + Eso Estufa
  + Aislante para hogar hecho de fieltro
  + Cocina a leña
  + Bloquera manual para bloques de tierra comprimida
* Acceso al Agua
  + Cisterna Placa 16ms3 (ASA)
  + Cisterna Placa 52 mts3
  + Bomba manual tipo EMAS
  + Planta Modular inti-qpm pi EX 9732
* Herramientas productivas
  + Deshidratador solar (INTI)
  + Bicipulverizador para la agricultura familiar
  + Modulo acuapónico tipo ibc

### Subsidio al transporte público para poblaciones vulnerables y estudios para gestión de la oferta

Según la CEPAL, dado el alto ritmo de crecimiento económico en América Latina el consumo de la gasolina implica un aumento de los Gases Efecto Invernadero (GEI), lo cual aunado a una baja elasticidad precio de la demanda de la gasolina refleja la necesidad de aumentar la presencia de bienes substitutos al transporte privado, así como la promoción de procesos de innovación tecnológica que permitan contar con transporte público masivo de calidad y sustentable. Dicho estudio también recalca que la baja sensibilidad de la demanda de gasolina al precio no permite visualizar un impuesto a la gasolina como única opción para controlar el consumo de gasolina. (CEPAL, 2016)[[2]](#footnote-2)

En Argentina, los hogares más pobres destinan en promedio una mayor proporción de sus ingresos al uso del transporte público. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Gasto de los Hogares 2012-2013, el gasto en pasajes de tren y colectivo como porcentaje del gasto no alimentario de los hogares representar en promedio un 3,9% para todos los hogares del primer decil y 11,1% para los que utilizan los servicios.

La cobertura de TSTP, entendida como el número de beneficiarios sobre la población que cumple con los criterios de elegibilidad, se ubica en torno al 25%, principalmente debido a la concentración del beneficio en el AMBA.

En este contexto, subsidiar el acceso al transporte público para poblaciones vulnerables se traduce en un descuento de 50% sobre la tarifa vigente para los usuarios de SUBE[[3]](#footnote-3), lo cual permite fomentar el uso del transporte público y revisar su gestión para mayor calidad del servicio. Este incentivo al uso de transporte público es una medida de la gestión de demanda de transporte, la cual desempeña un rol importante en la reducción de emisiones del país.

Cabe notar, que este componente, también financiará el desarrollo de estudios: (i) estudio de segmentación tarifaria para el transporte público, con el propósito de identificar áreas y horas de mayor y menor demanda del servicio y fortalecer el modelo sobre el cual se estiman los subsidios a la oferta que se les paga a las empresas de colectivos; y (ii) un proyecto de apoyo en el diseño de las tarifas técnicas a jurisdicciones que forman parte de la red SUBE y que financian con recursos propios descuentos sociales en sus tarifas de transporte público automotor.

## Cálculo del Financiamiento Climático

Como indica la lista positiva de mitigación en la metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de estimación de financiamiento climático[[4]](#footnote-4) se consideran los siguientes subcomponentes:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Componentes** | **Monto** | **Financiamiento climático** | |
| **Componente 1. Empleabilidad de beneficiarios de programas de protección social** | **$ 395,500,000** | **$13,790,000** |  |
| Subcomponente 1.1. Apoyo al ingreso con contraprestación en formación de capital humano | $ 394,000,000 | ($ 394,000,000\*0.035) = $137,90,000 | 100% Mitigación Capacitaciones en empleos verdes |
| Subcomponente 1.2. Gestión de la información de programas de ingreso con contraprestación en inversión en capital humano | $ 1,500,000 | 0 |  |
| **Componente 2. Terminalidad educativa de jóvenes de familias vulnerables** | **$ 475,000** | **0** |  |
| **Componente 3. Accesibilidad al transporte público** | **$ 203.500.000** | **$ 203.500.000** |  |
| Subcomponente 3.1. Subsidio a la tarifa de transporte público focalizado en poblaciones vulnerables. | $ 203,000,000 | $ 203,000,000 | 100% Mitigación |
| Subcomponente 3.2. Gestión de la información del sistema de transporte público. | $ 500,000 | $ 500,000 | 100% Mitigación (estudio) |
| **TOTAL** | **$ 600,000,000** | **CF = $217,290,000**  **CF (%) = 36.215** |  |

Tabla 1 AR-L1309 Cuantificación del Financiamiento Climatico

La operación AR-L1309 cuenta por ende con un financiamiento climático de US$$217,290,000 el cual equivale a un 36.215% de la operación

1. Empleo verde en la Argentina, ILO, 2017

   <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-buenos_aires/documents/publication/wcms_556477.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. Cambio climático, políticas públicas y demanda de energía y gasolinas en América Latina: un metaanálisis (CEPAL, 2018) [↑](#footnote-ref-2)
3. El Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) se estableció en 2009 como medio exclusivo de pago de la tarifa de transporte automotor [↑](#footnote-ref-3)
4. Ver Anexo C del Reporte Conjunto de Financiamiento Climático: <https://publications.iadb.org/handle/11319/9163> [↑](#footnote-ref-4)