

Reporte de Escenarios Prospectivos 2025-2035

Este documento se estructura en base a variables geopolíticas, tecnológicas, laborales, económicas y ambientales que influirán directamente en la actividad del transporte de cargas por carretera, con proyección nacional, regional y global.

I. Introducción: Un Nuevo Tiempo para el Transporte y el Trabajo

En los próximos 10 años, el sector transporte será rediseñado por fuerzas que van desde la inteligencia artificial hasta las nuevas alianzas comerciales globales. La actividad camionera enfrenta simultáneamente riesgos existenciales y oportunidades históricas. Este informe busca brindar una hoja de ruta estratégica a partir de escenarios prospectivos, proponiendo caminos de acción concreta para el sindicalismo del siglo XXI.

Vivimos el comienzo de una década bisagra para el transporte y el trabajo. Hacia el 2035, el sector logístico será profundamente rediseñado por una combinación simultánea de transformaciones tecnológicas, climáticas, económicas y geopolíticas. Lo que hasta hace poco parecía ciencia ficción —rutas inteligentes, camiones autónomos, plataformas algorítmicas sin choferes— hoy forma parte de decisiones reales que ya impactan el presente del trabajo camionero en Argentina y el mundo.

La automatización, la inteligencia artificial, la reconversión energética, la digitalización de cadenas de suministro y los tratados de libre comercio están reconfigurando el escenario regional. Argentina, por su posición geoestratégica, sus capacidades productivas y su integración a proyectos como los corredores bioceánicos o la hidrovía Paraná-Paraguay, tiene una oportunidad histórica de reposicionarse logísticamente, pero también enfrenta riesgos de perder soberanía operativa, empleos de calidad y capacidad de decisión local.

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en América Latina más del 60% de las cargas se transportan por camión, pero más del 40% de esa infraestructura está obsoleta o fragmentada. Al mismo tiempo, el 73% de los choferes en la región tienen bajo acceso a formación continua en tecnologías, normas ambientales o seguridad digital, lo cual representa una brecha crítica frente al mundo que viene.

Por otro lado, la transición energética y la presión climática global están impulsando normativas para vehículos de cero emisiones, peajes inteligentes, zonas verdes y trazabilidad ambiental. Países como Brasil, Chile o Colombia ya están recibiendo fondos verdes internacionales para reconvertir parte de sus flotas. Si Argentina no se inserta en esta agenda, corre el riesgo de quedar fuera de los futuros contratos logísticos regionales o globales.

En este marco, la actividad camionera enfrenta simultáneamente riesgos existenciales y oportunidades extraordinarias. Riesgos de exclusión tecnológica, informalidad ampliada y

pérdida de control sobre rutas estratégicas. Pero también oportunidades de modernización, alianzas innovadoras y liderazgo regional si se actúa con visión y anticipación.

Este informe fue elaborado con un enfoque prospectivo, mirando los escenarios posibles para el período 2025–2035, y propone una hoja de ruta estratégica que combina:

- Soberanía logística, entendida como el derecho a decidir sobre infraestructura y datos logísticos.
- Formación actualizada a la realidad presente, para que los trabajadores no sean víctimas de la tecnología sino protagonistas de su transformación.
- Integración sindical regional, construyendo una voz común frente a proyectos regionales/internacionales.
- Acceso a fondos verdes, para reconvertir flotas y cadenas sin perder empleo ni competitividad.

El Sindicato de Camioneros de Santa Fe puede ser una base concreta para liderar —desde Argentina— un modelo sindical del siglo XXI, con raíces territoriales y proyección continental.

1. Infraestructura y Conectividad Logística

Argentina presenta un déficit estructural de infraestructura logística. Solo el 19% de las rutas están pavimentadas en condiciones óptimas (Vialidad Nacional, 2023). El 75% del movimiento de cargas depende de rutas sin mantenimiento adecuado. Las oportunidades incluyen la consolidación del corredor bioceánico central (Brasil-Paraguay-Bolivia-Chile), la expansión de la Hidrovía Paraná-Paraguay y la transformación de rutas provinciales en arterias troncales.

2. Transformación del Trabajo y el Rol Sindical

Se prevé que para 2030 al menos un 20% del trabajo operativo en transporte sea sustituido por automatización parcial (McKinsey, 2023). El sindicalismo está llamado a liderar la formación de nuevos perfiles laborales, como operadores de logística digital, técnicos de mantenimiento predictivo y gestores de IA aplicada al transporte.

3. Tecnología, Automatización e Inteligencia Artificial

Los algoritmos optimizan rutas, reducen consumo de combustible y hasta diagnostican fallas mecánicas. Plataformas como Convoy o Uber Freight ya operan sin intervención humana. Argentina aún no cuenta con marcos regulatorios actualizados. Se sugiere explorar la posibilidad de una ley de “Soberanía Digital Sindical en Transporte”ⁱ.

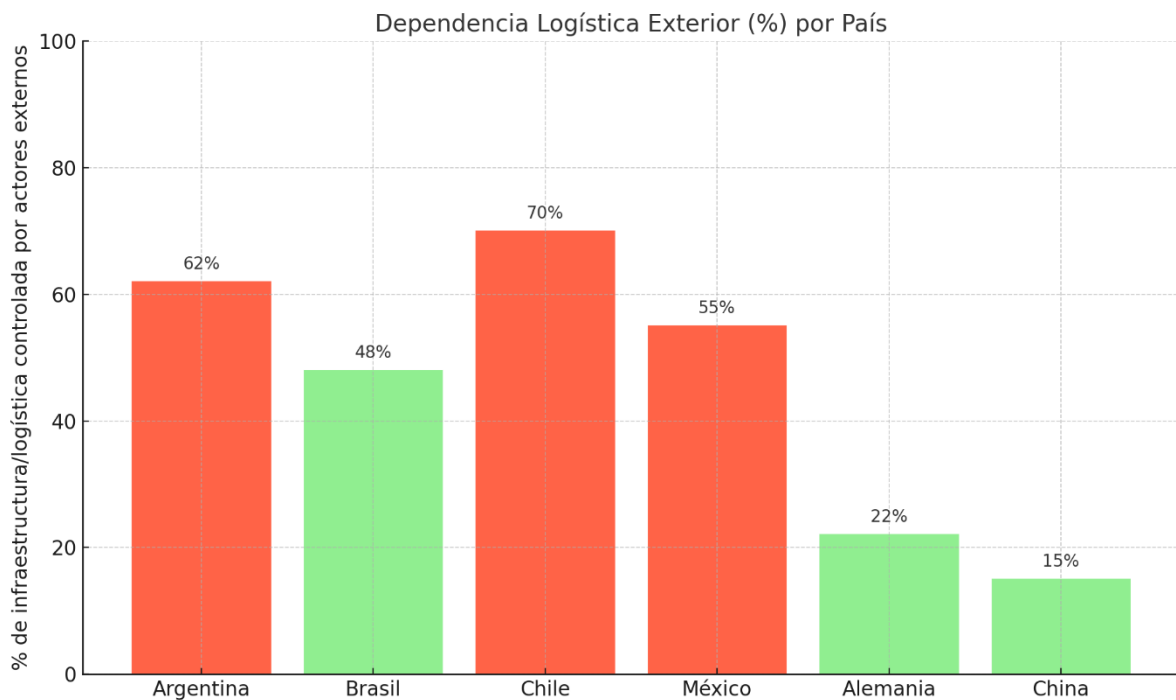
4. Sostenibilidad y Transición Energética

Las regulaciones internacionales presionan hacia flotas menos contaminantes. La Unión Europea aplicará impuestos fronterizos al carbono desde 2026. Sólo el 3% de la flota argentina está adaptada a energías limpias (FADEEAC, 2024). La electrificación, el GNC y los biocombustibles son vías posibles. Es clave un plan sindical de reconversión ecológica.

5. Geopolítica y Soberanía Logística

Las cadenas globales de suministros están siendo reorganizadas. EE.UU. impulsa nearshoringⁱⁱ en América Latina, mientras China consolida rutas terrestres hacia el Atlántico.

La logística es un campo de disputa estratégica. Una idea para analizar sería la creación de una suerte de *Oficina Provincial o Federal Logística* -ligera, ágil, eficiente, auditada- con participación sindical.



¿Por qué es relevante la Soberanía Logística? La soberanía logística se refiere a la capacidad de un país o región para controlar, decidir y garantizar el funcionamiento de su infraestructura de transporte, distribución y almacenamiento de bienes sin depender excesivamente de actores extranjeros o de plataformas tecnológicas privadas sin regulación. Su importancia estratégica se verifica en los siguientes puntos:

- A. Seguridad nacional y resiliencia: En situaciones de crisis (pandemias, conflictos, bloqueos comerciales), los países que no controlan sus rutas logísticas se ven paralizados.
 - Ejemplo: Durante el COVID-19, América Latina tuvo grandes dificultades para distribuir vacunas y alimentos en zonas remotas por depender de operadores privados transnacionales.
- B. Sustentabilidad económica: Cuando la infraestructura y los flujos logísticos están tercerizados o privatizados sin regulación, los beneficios económicos no quedan en el país, y las tarifas suben.
 - En Argentina, se estima que el 62% de la infraestructura logística clave está en manos de actores externos (privados extranjeros, concesiones, etc.).

- C. Transparencia y control fiscal: La logística controlada desde el exterior o por algoritmos opacos dificulta la fiscalización, la recaudación impositiva y la trazabilidad de mercancías.
- D. Empleo y desarrollo regional: Un sistema logístico nacional permite orientar inversiones, conectar regiones postergadas y generar empleo digno en cadena (choferes, mecánicos, técnicos, operadores).

6. Plataformas Digitales y Nuevas Formas de Contratación

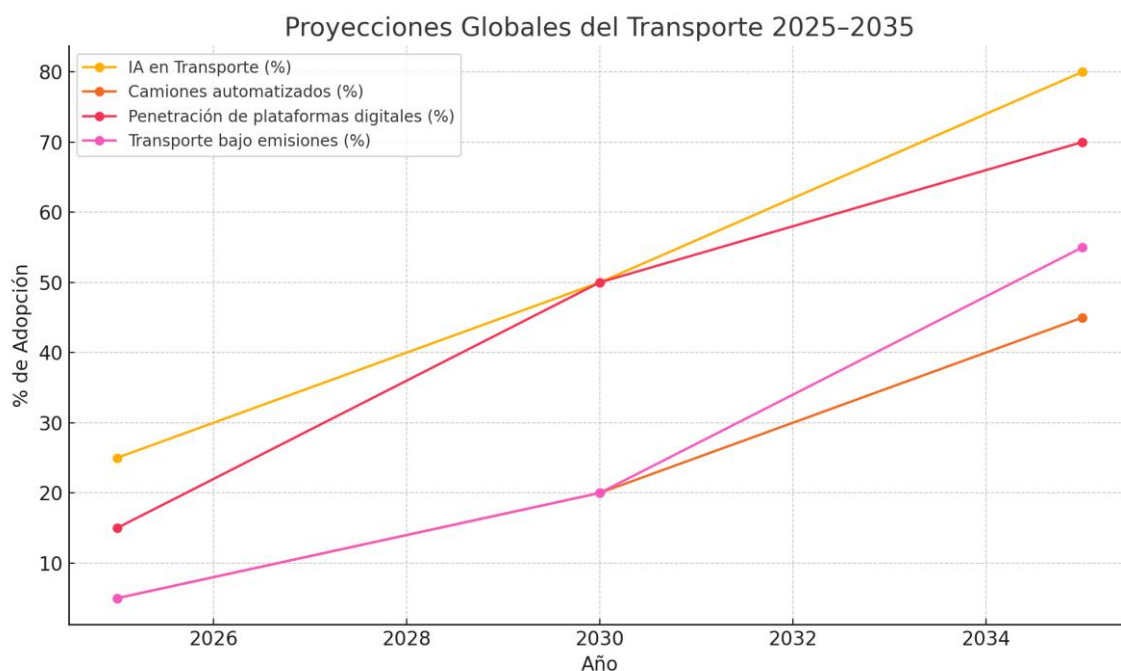
Las plataformas amenazan con desestructurar los convenios colectivos. En Brasil, más del 40% de los camioneros independientes usan apps. En Argentina, la legislación aún no contempla esta figura. El sindicato puede promover plataformas cooperativas propias.

7. Formación Profesional y Nuevas Competencias

Para 2030, el 50% de los trabajos requerirán habilidades que hoy no se enseñan en escuelas técnicas (World Economic Forum, 2023). Podría ser una herramienta muy fuerte la implementación de una *Escuela Sindical de Innovación Logística* -para ello puede ser de utilidad **FUCEIT**- con convenios con universidades, empresas tecnológicas y organismos internacionales.

8. Federalismo Productivo y Gobernanza Multiactoral

La concentración de decisiones en Buenos Aires perjudica el equilibrio logístico federal. El sindicalismo puede impulsar agencias regionales de planificación, participación en directorios de empresas públicas y alianzas con gobiernos provinciales.



Fuente: McKinsey (2023), IEA (2024), World Economic Forum (2023), CAFⁱⁱⁱ (2023).

II. Escenarios Prospectivos

Soberanía Productiva Federal

Estado y sector privado cooperan e invierten. Sindicato gestiona plataformas, forma personal, participa en planificación. Modelo argentino del transporte sostenible.

Plataformización Globalizada

Apps extranjeras dominan mercado. Sindicato pierde afiliación. Modelo “Uber Freight” con trabajadores aislados.

Colapso Inercial

Sin inversión ni estrategia. Aumento de accidentes, fuga de divisas, colapso de rutas. Crisis institucional.

Reinvención Cooperativa Sindical

El sindicato lanza cooperativas de servicios, plataformas logísticas, consorcios de mantenimiento, alianzas regionales. Soberanía tecnológica.

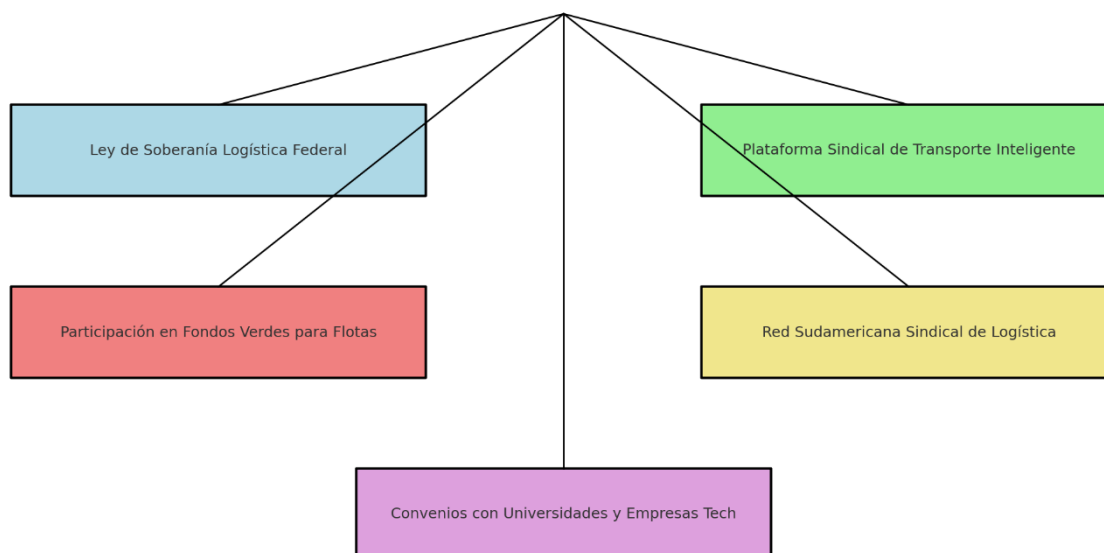
Integración Regional Productiva

Alianza Argentina-Brasil-Paraguay para corredores logísticos verdes con certificación laboral. Fondo común de inversión y reconversión sindical.

III. Conclusiones y Recomendaciones Estratégicas

1. Impulsar una Ley de Soberanía Logística Provincial (como piloto) mirando hacia el objetivo Federal.
2. Crear una Plataforma Sindical de Transporte Inteligente.
3. Participar en fondos verdes para reconversión de flotas.
4. Establecer una Red Sudamericana Sindical de Logística.
5. Firmar convenios con universidades y empresas tecnológicas.

IV. Desarrollo Ampliado de las Recomendaciones Estratégicas



1. Impulsar una Ley de Soberanía Logística Federal

Esta ley debería declarar el sistema logístico como “infraestructura estratégica nacional” con participación obligatoria de actores sindicales, cooperativos y federales en su planificación. Propondría la creación de un Consejo Federal Logístico con representación sindical y promovería corredores soberanos bajo control nacional.

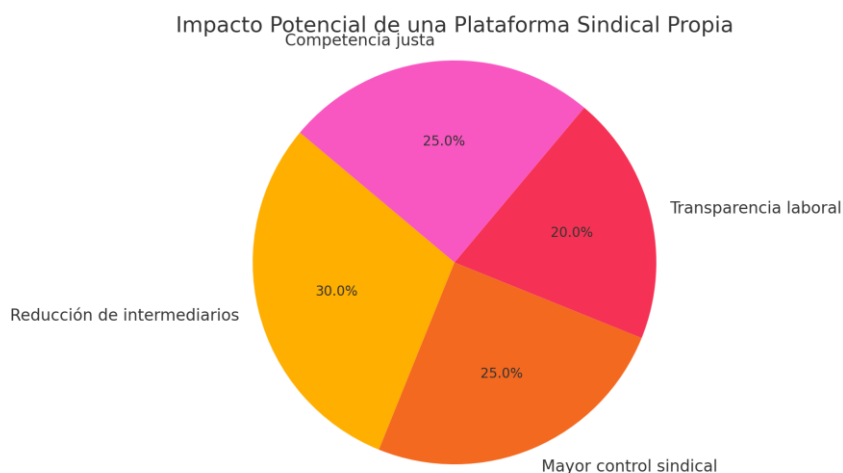
Ejemplos comparables:

- India: National Logistics Policy (2022), que involucra al sector privado y gobiernos regionales.
- Brasil: Ley de Política Nacional de Logística (2018), que incluye la participación de sindicatos portuarios.

2. Crear una Plataforma Sindical de Transporte Inteligente

Esta plataforma digital sería propiedad del sindicato, permitiría gestionar cargas, trazar rutas, calcular emisiones y ofrecer trazabilidad en tiempo real. Debe ser cooperativa, interoperable y garantizar condiciones laborales.

Ejemplo: La plataforma española “Clicktrans” permite a pequeños transportistas competir en condiciones justas.



3. Participar en Fondos Verdes para Reconversión de Flotas

El sindicato puede constituirse como actor elegible para recibir financiamiento internacional (BID, Banco Mundial, GCF^{iv}) para renovar unidades contaminantes. Podría crear un fideicomiso ambiental mixto para facilitar el leasing de camiones sustentables.

Datos útiles:

- El 82% de los camiones en Argentina superan los 10 años de antigüedad.
- La IEA^v calcula que una renovación del 25% de la flota reduciría 40% de emisiones del sector.

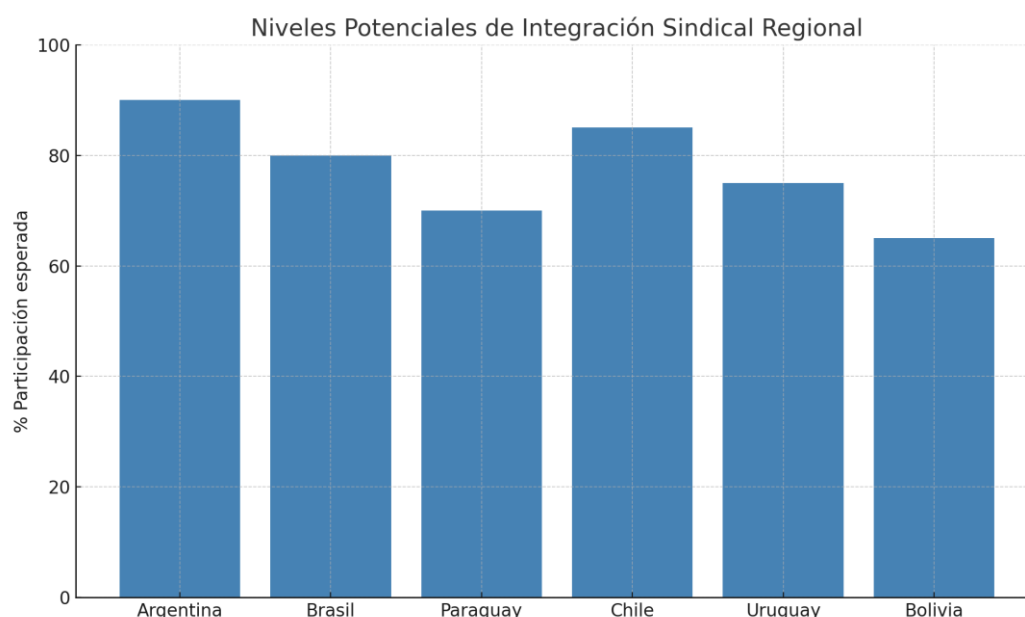
4. Establecer una Red Sudamericana Sindical de Logística

Una alianza regional entre sindicatos de Argentina, Brasil, Paraguay, Chile, Uruguay y Bolivia permitiría influir en negociaciones de infraestructura y en estándares laborales de los corredores bioceánicos. La red podría establecer un Observatorio de Trabajo y Logística Regional. Una Red Sindical Sudamericana de Logística no solo fortalecería la posición del trabajo frente a la infraestructura estratégica, sino que permitiría incidir en modelos de desarrollo inclusivos, sostenibles y soberanos. En un contexto donde las inversiones avanzan sin voz laboral, esta red es una herramienta geopolítica del sindicalismo regional.

¿Por qué una red sindical sudamericana? El trabajo logístico ya es regional, pero la defensa de derechos aún es local. Los corredores bioceánicos (como el del norte argentino-chileno-brasileño) no incluyen cláusulas laborales regionales, lo que fragmenta la defensa sindical.

Actores externos (China, EE.UU., Europa) están invirtiendo en infraestructura, y los sindicatos locales suelen ser excluidos de la discusión. Un sindicato aislado no tiene capacidad real de

incidir en negociaciones macroeconómicas o geopolíticas. Pero una red de sindicatos articulada y con datos sí puede influir.



Modelos internacionales comparables:

International Transport Workers' Federation (ITF, itfglobal.org): Federación global que articula 700 sindicatos del transporte en más de 150 países. Tiene un Departamento de Logística y Cadenas de Suministro que trabaja con hubs como Hamburgo, Rotterdam, Los Ángeles, Singapur. Realiza investigación aplicada y tiene un Observatorio de Condiciones Laborales en Logística Global.

European Transport Workers' Federation (ETF, etf-europe.org): Agrupa sindicatos de transporte terrestre, marítimo y aéreo de más de 40 países europeos. Participa en consultas sobre infraestructura transeuropea, como los TEN-T corridors. Ha logrado establecer estándares laborales comunes y cláusulas sindicales en proyectos ferroviarios europeos.

Red de Sindicatos del Corredor Logístico del Sudeste Asiático (CLSEA): Impulsada por sindicatos de Tailandia, Camboya y Vietnam junto con la FES (Friedrich Ebert Stiftung). Articulan formación, incidencia política, y estandarización de condiciones laborales en zonas francas y corredores carreteros. Modelo exportable a Sudamérica por similitudes en informalidad, presión comercial extranjera y falta de regulación regional. Fuente: FES Asia – Regional Labour Projects, fes-asia.org.

5. Firmar Convenios con Universidades y Empresas Tecnológicas

Estos acuerdos permitirían formar a los trabajadores en IA, mantenimiento predictivo, energías limpias, seguridad digital y gestión logística. Las empresas aportarían herramientas; las universidades, formación y validación académica.

Modelos de referencia:

- FUNDACIÓN TELEFÓNICA CON SINDICATOS EN ESPAÑA PARA FORMACIÓN DIGITAL *(2021 en adelante)*.

Nombre completo del programa: *"Conecta Empleo" + Colaboraciones con UGT y CCOO*

Resumen:

Fundación Telefónica impulsó una alianza con sindicatos como la Unión General de Trabajadores (UGT) y Comisiones Obreras (CCOO) para capacitar a trabajadores y desempleados en habilidades digitales clave ante la transformación tecnológica del mercado laboral.

Componentes del modelo:

- Cursos gratuitos y certificados en programación, Big Data, marketing digital, ciberseguridad, soft skills y habilidades 4.0.
- Modalidades online y presenciales.
- Plataforma propia de la Fundación Telefónica que brinda contenido actualizado con aval empresarial y académico.
- Diagnóstico de empleabilidad digital para cada participante, con itinerarios personalizados.
- Participación de empresas tecnológicas como partners (Google, Microsoft, etc.).

Impacto y valor replicable:

- Permite que el sindicato no solo defienda derechos tradicionales, sino que sea actor clave en reconversión laboral.
- Ayuda a acortar la brecha digital de trabajadores del transporte, logística o sectores tradicionales.
- Se articula con ministerios de trabajo y educación, generando una red público-privada-sindical.

- MIT – "LABOR AND WORKLIFE PROGRAM" / "FUTURE OF LABOR UNIONS" (EE.UU.)

Institución:

Harvard Law School y el Massachusetts Institute of Technology (MIT), a través del programa **Labor and Worklife** y otras iniciativas del **MIT Work of the Future**.

Resumen:

Este modelo busca **reposicionar a los sindicatos como protagonistas de la innovación tecnológica**. Propone que los trabajadores estén en la mesa de diseño de políticas tecnológicas, no sólo como receptores pasivos de cambios.

Componentes clave:

- **Convenios entre sindicatos y universidades** para generar capacidades técnicas y estratégicas.
- Formación en:
 - Inteligencia Artificial aplicada a industrias.
 - Gobernanza de datos.
 - Ética tecnológica y automatización.
 - Mantenimiento predictivo con sensores IoT (Internet Of Things / Internet de las cosas).
- Talleres conjuntos entre **dirigentes sindicales, científicos, y líderes tecnológicos**.
- Laboratorios donde **los sindicatos testean nuevas tecnologías** con expertos académicos antes de su implementación masiva.

Impacto y valor replicable:

- Cambia el rol tradicional del sindicato y lo transforma en **co-creador de políticas tecnológicas**.
- Estimula la creación de unidades técnicas dentro de las organizaciones gremiales.
- Fortalece alianzas a largo plazo con instituciones de prestigio.

Detalles:**MIT "Work of the Future" Initiative**

- Inicio: Octubre de 2018
 - Anunciado como un proyecto multidisciplinario para estudiar el impacto de la tecnología (especialmente la automatización y la inteligencia artificial) sobre el trabajo y la sociedad.
- Informe Final: Noviembre de 2020

- Publicación del reporte “**The Work of the Future: Building Better Jobs in an Age of Intelligent Machines**”, con participación de académicos, economistas, ingenieros y actores sindicales.

Harvard - Labor and Worklife Program

- Programa "Reimagining the Future of Labor Unions":
 - Inicio documentado: A partir de 2020.
 - En 2021 y 2022 comenzaron una serie de talleres y reportes sobre cómo **reposicionar a los sindicatos** ante los cambios tecnológicos y climáticos.
 - En **2022 y 2023**, el programa articuló alianzas con sindicatos estadounidenses (AFL-CIO, SEIU, Teamsters) y think tanks laborales para integrar temas de IA, transición energética y datos laborales.

Relación entre ambos:

Aunque MIT y Harvard tienen programas separados, hubo colaboración conceptual entre investigadores, como el economista **David Autor** (MIT) y el especialista en derecho laboral **Benjamin Sachs** (Harvard), quienes plantearon que **la innovación debe incluir participación sindical desde su diseño**.

Resumen de fechas:

Programa	Inicio	Publicaciones clave
MIT Work of the Future	2018	Informe final: 2020
Harvard Labor and Worklife Program	2020–2021	Actividades: 2021–23
Talleres MIT-Harvard + Sindicatos (EE.UU.)	Desde 2021	Activos hasta hoy

Ambos modelos comparten un principio esencial: **el futuro del trabajo se diseña con participación sindical activa, académica y tecnológica**.

Aplicado al contexto argentino y más específicamente al Sindicato de Camioneros de Santa Fe, estos modelos permitirían:

- Establecer un Centro de Formación Sindical “4.0”, con apoyo de universidades nacionales (UTN, UNL, UNR) y empresas tecnológicas locales o internacionales.
- Ofrecer certificación conjunta para choferes, mecánicos, administrativos, y técnicos logísticos.
- Crear un banco de pruebas para innovación sindical, que pruebe tecnologías antes de adoptarlas masivamente.

ⁱ Una **Ley de “Soberanía Digital Sindical en Transporte”** buscaría reflejar una idea central: la necesidad de que los trabajadores organizados del sector transporte tengan control, participación y protección frente al avance de tecnologías digitales y de automatización que están transformando radicalmente la actividad.

1. “Soberanía Digital”

Este concepto proviene de debates internacionales sobre el **control de los datos, los algoritmos y las plataformas digitales**. Cuando grandes corporaciones tecnológicas —como Uber Freight o Convoy— introducen sistemas que reemplazan funciones humanas, se plantea una amenaza a la autonomía y los derechos de quienes trabajan en esos sectores.

Incorporar **“soberanía digital”** significa exigir que el Estado —y en este caso, **también los sindicatos**— puedan:

- Regular el uso de tecnologías en el transporte.
- Proteger datos laborales y operativos.
- Garantizar condiciones laborales dignas frente a la digitalización.

2. “Sindical”

Se refiere a que la ley debería ser pensada **desde y para los trabajadores organizados**. No es solo un reclamo estatal o empresarial, sino una reivindicación del **rol activo de los sindicatos en la gobernanza tecnológica**, algo muy ausente en las discusiones actuales.

3. “en Transporte”

Porque el foco está en un sector específico donde:

- La automatización ya está reemplazando tareas humanas (por ejemplo, asignación de viajes, logística de cargas).
- Las plataformas tecnológicas están entrando sin regulación adecuada.
- Hay impacto directo en el empleo, la formación, la salud laboral, y el modelo de negocios.

El nombre propuesto busca **construir una figura jurídica y política nueva**, donde el **sindicato no solo protege derechos laborales clásicos**, sino que también **interviene en la soberanía tecnológica del sector** que representa. Es un concepto de avanzada, que puede ubicar al sindicalismo argentino en una posición proactiva y visionaria frente al futuro del trabajo.

ⁱⁱ **Nearshoring** es una estrategia empresarial y logística que consiste en trasladar la producción o los servicios a países cercanos geográficamente, en lugar de ubicarlos en regiones muy lejanas como Asia.

El objetivo es reducir costos de transporte, acortar los tiempos de entrega, facilitar la coordinación y evitar riesgos geopolíticos o logísticos.

Por ejemplo: en lugar de importar productos desde China, una empresa estadounidense puede producir en México. Para Argentina, el *nearshoring* puede representar una oportunidad si empresas globales deciden trasladar parte de su producción a Sudamérica, buscando estabilidad y cercanía a mercados clave.

Es una tendencia creciente tras la pandemia, la guerra comercial entre EE.UU. y China, y las disrupciones en las cadenas globales de suministro.

ⁱⁱⁱ La **CAF** es el **Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe**. Su nombre completo hasta hace poco era **Corporación Andina de Fomento**, aunque hoy simplemente se lo conoce como **CAF**.

¿Qué es la CAF?

Es una institución financiera multilateral fundada en 1970, integrada por 21 países de América Latina, el Caribe, así como España y Portugal. Su sede está en Caracas, Venezuela, y tiene oficinas en varios países, incluyendo Argentina.

¿Qué hace la CAF?

- **Financia proyectos de desarrollo sostenible:** especialmente en infraestructura, transporte, energía, agua, tecnología, educación y cambio climático.
- **Asiste técnicamente a gobiernos:** ayudando a formular políticas públicas y marcos regulatorios.
- **Promueve la integración regional:** apoyando corredores logísticos, puentes binacionales, redes de energía y transporte.
- **Emite investigaciones, estadísticas y prospectivas:** muy valoradas en planificación económica y territorial.

Ejemplos relevantes:

- Financiación de obras como la **autopista Paso Cristo Redentor** (Argentina–Chile).
- Apoyo a la **hidrovía Paraná–Paraguay** como corredor logístico estratégico.
- Publicaciones como el informe **“Logística y competitividad para el desarrollo”** o el **“Reporte de Economía y Desarrollo (RED)”**.

En resumen, la **CAF es clave para proyectos de infraestructura logística y transporte en Sudamérica**, y un aliado estratégico potencial para sindicatos y gobiernos que busquen modernizar el sistema con inclusión y visión regional.

^{iv} El **GCF** es el **Fondo Verde para el Clima**, conocido en inglés como **Green Climate Fund**.

¿Qué es el GCF?

Es el **principal fondo global de financiamiento climático** creado por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Se estableció en 2010 y comenzó a operar en 2015, con sede en Corea del Sur.

¿Cuál es su objetivo?

Canalizar recursos financieros (principalmente de países desarrollados) hacia países en desarrollo para:

- Mitigar el cambio climático (reducción de emisiones de gases de efecto invernadero).
- Adaptarse a sus efectos (resiliencia climática, infraestructura, agricultura, salud, etc.).

¿Qué financia el GCF?

- **Energías renovables**
- **Transporte limpio y sustentable**
- **Reconversión de flotas**
- **Proyectos resilientes en ciudades, agua y agricultura**
- **Transición justa con inclusión laboral**

El GCF puede financiar proyectos públicos o privados, y acepta como socios a gobiernos, ONGs, empresas y sindicatos, siempre que trabajen con entidades acreditadas.

Ejemplo de interés para el sector camionero:

Un sindicato o una cooperativa de transporte podría acceder al GCF (vía una entidad acreditada como el BID, el PNUD o un banco nacional) para **financiar la reconversión de camiones contaminantes a eléctricos o a GNC**, incluyendo capacitación técnica, infraestructura de carga y certificaciones ambientales.

En síntesis, el **GCF es una fuente clave de fondos para una transición ecológica justa y con inclusión social**, algo muy alineado con la visión transformadora de Sergio Aladio y el sindicalismo moderno.

^v La **IEA** es la **Agencia Internacional de la Energía** (*International Energy Agency*, por sus siglas en inglés).

¿Qué es y qué hace?

Fundada en 1974, la IEA es una organización intergubernamental con sede en París que agrupa a más de 30 países, principalmente de la OCDE. Su misión original era garantizar la seguridad energética de sus miembros tras la crisis del petróleo, pero hoy su enfoque es mucho más amplio.

Funciones principales de la IEA:

- Monitorea y analiza los mercados energéticos mundiales.
- Publica proyecciones, escenarios y recomendaciones sobre petróleo, gas, electricidad, energías renovables y eficiencia energética.
- Promueve la transición hacia energías limpias y la descarbonización del transporte, la industria y la generación eléctrica.
- Asesora a gobiernos en políticas de energía sostenible.

Publicaciones destacadas:

- *World Energy Outlook* (Informe anual de referencia global).
- *Net Zero by 2050 Roadmap* (Ruta para llegar a emisiones netas cero).
- Informes sectoriales como *The Future of Trucks* o *Global EV Outlook*.

En el contexto del transporte, la IEA es una de las fuentes más confiables para analizar el impacto de la electrificación, los biocombustibles, la eficiencia de flotas y las políticas de reducción de emisiones.