



ACHIM STEINER

Subsecretario General de las Naciones Unidas y Director Ejecutivo del PNUMA

La movilidad se está convirtiendo rápidamente en el mayor desafío que enfrentan tanto los países desarrollados como los países en desarrollo. Los vehículos representan el 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Asimismo, existen cada vez mayores preocupaciones en cuanto a sus repercusiones en la calidad de la vida urbana, incluidas las desigualdades sociales, y sobre los efectos de la contaminación resultante en la salud y los edificios.

Se pierden miles de millones de horas en la congestión del tráfico, que se traducen en pérdidas financieras para las economías, los negocios y las personas. Según el Texas Transport Institute, por ejemplo, en los Estados Unidos en 2007 la congestión del tráfico provocó pérdidas por valor de 90.000 millones de dólares, debido en parte a los 4.000 millones de horas — y los 11.000 millones de litros de combustible — perdidos en los retrasos en los desplazamientos.

De prevalecer las políticas y los modelos económicos actuales, en los que se hace excesivo uso de los automóviles privados y del transporte de productos por carretera, nos encontraremos en un callejón sin salida. Se prevé que en el año 2050 se triplicará la flota mundial de vehículos, de menos de 1.000 millones a 2.600 millones de coches y camiones ligeros. Casi el 80% de ese aumento corresponderá a las economías en desarrollo. Según cálculos conservadores, se prevé una duplicación de las emisiones de gases de efecto invernadero: especialmente si se tiene en cuenta que, según estimaciones, aproximadamente una tercera parte de las emisiones que produce un vehículo mediano durante toda su vida útil se liberan durante la fabricación. Cada vez mayores extensiones de tierras productivas quedarán sepultadas por el asfalto.

En un nuevo documento estratégico del PNUMA se calcula que, si estos 2.600 millones de vehículos previstos fueran todos automóviles subcompactos, sólo la superficie que requerirán — sin contar los espacios de carretera y las plazas de estacionamiento — abarcaría

unos 10.500 kilómetros cuadrados, equivalentes a todo el territorio del Líbano. Si su tamaño fuera comparable con el del sedán compacto mediano producido en los Estados Unidos, abarcarían todo el territorio de Djiboutí y su peso superaría los 10.000 millones de toneladas.

Afortunadamente no hay freno a las nuevas ideas inspiradoras en relación con la economía verde; sin embargo, es preciso que las hagamos nuestras y aceleremos su aplicación con políticas públicas creadoras, que incluyan señales transformadoras del mercado. A principios del presente año, el PNUMA, en colaboración con la Agencia Internacional de Energía, la International Transport Forum y la Fundación FIA, lanzó la Iniciativa mundial sobre ahorro de combustible “El 50 en el 50”, que es fundamentalmente una hoja de ruta sobre cómo ahorrar anualmente 6.000 millones de barriles de petróleo y dos gigatonnes de CO₂ — el equivalente a la mitad del total de emisiones anuales que produce actualmente la UE — mediante la ejecución de un ambicioso programa mundial basado en las recomendaciones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.

Entre los mayores desafíos está el demostrar que existen alternativas reales y creíbles al crecimiento simplista del transporte privado, y a la vez dar cierta transparencia a sus aspectos económicos. En todo el mundo, los países y las ciudades subsidian la infraestructura de autopistas, el estacionamiento, el combustible y otros productos. Esos subsidios — y la falta de una verdadera política de asignación de precios de mercado para los productos relacionados con los vehículos — distorsionan las decisiones a favor de la utilización de automóviles, furgonetas y camiones.

El PNUMA está haciendo demostraciones de posibles alternativas en Ciudad de Guatemala (Guatemala), Concepción (Chile), Cartagena (Colombia), Dar-es-Salaam (Tanzania) y Jakarta (Indonesia) en asociación con la Red de Transporte Ambientalmente Sostenible para América Latina y el Caribe y el Institute for Transportation Development and Policy y con financiación del Fondo para el Medio Ambiente Mundial.

El sistema aplicado en Concepción, por ejemplo, incluye planes para construir cuatro calzadas con 50 kilómetros dedicados exclusivamente a la circulación de autobuses y tres estaciones para integrar diversos medios de transporte en el sistema de autobuses de la ciudad. Asimismo, el proyecto prevé la construcción de un centro de gestión de autobuses, un sistema de control centralizado para el tráfico ferroviario, así como mejorar la infraestructura de trenes de cercanías y construir 21,4 kilómetros de vías para ciclistas.

La financiación es un desafío permanente. Sin embargo, la reforma del mecanismo de desarrollo limpio, en el marco de los acuerdos concertados en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, podría imprimir un buen impulso a los proyectos. Una de las propuestas de mecanismo de desarrollo limpio estudia la posibilidad de introducir en ciudades de la India un gran número de monopatines y triciclos eléctricos en sustitución de los convencionales. Otra prevé la implantación de sistemas de telecomunicaciones para controlar las flotas de vehículos modernos a fin de racionalizar la circulación de los autobuses en Chongqing (China). En las zonas montañosas de la ciudad de Medellín (Colombia) se está planificando la construcción de funiculares para el transporte colectivo que enlacen con el sistema de metros. Se prevén muchos otros planes fascinantes e imaginativos.

En apenas unas semanas, representantes de más de 190 gobiernos se reunirán en Copenhague para celebrar la importante reunión de la Convención sobre el cambio climático. Si logran impulsar al mundo hacia un futuro con bajo costo en carbono, quizás las sociedades emprendan también el camino hacia la construcción de medios de transporte más sostenibles.