

Éxito Empresarial

La importancia de las políticas estatales de transporte en masa, y su papel en la conservación del medio ambiente: el caso de Costa Rica.

Nidia Cruz
Consultora
CEGESTI

Cuidar el planeta en el que vivimos es responsabilidad de todos, pero algunos tienen un poder de acción más grande que otros, y es un deber moral, más que social o político, que lo utilicen para impulsar proyectos que contribuyan a mitigar impactos tan graves como la contaminación atmosférica. Ciertamente países pequeños y relativamente poco industrializados como Costa Rica no pueden generar por sí solos un cambio en el medio a gran escala, pero sí es posible que contribuyan a la solución implementando políticas que ayuden a optimizar la utilización de recursos y que den un aporte local e incluso regional a la disminución de los índices de contaminación. En algunas ocasiones, lo que ha sucedido es que, a pesar de que algunos ciudadanos han tomado conciencia y quieren aportar su grano de arena a la causa, el gobierno central toma pocas acciones que representen verdaderas opciones para optimizar los servicios y el consumo de recursos, por lo que difícilmente el ciudadano común puede tomar la iniciativa y generar un cambio realmente significativo.

En el campo de la contaminación atmosférica, la contribución del transporte urbano al cambio climático es enorme. La mitad de las emisiones

debidas al transporte y que provocan el calentamiento global, se producen en las ciudades. Por este motivo, las actuaciones políticas dirigidas a mejorar la sostenibilidad del transporte urbano son de vital importancia. El gobierno juega un papel preponderante en la implementación de medidas para evitar los abusos medioambientales en relación con el transporte y otras áreas, y en dar opciones más sostenibles a nivel de país para seguir un desarrollo armónico con el ambiente; no obstante, para ello se requiere que dichas acciones sean oportunas y que los proyectos que pueden traer grandes mejoras en la reducción de impactos globales cuenten con los impulsos necesarios (económicos, técnicos, sociales y legales), como para poder ser realidad.

En la actualidad, el Área Metropolitana de San José, al igual que muchas otras ciudades en el mundo, vive grandes problemas de vialidad, producto de una mala planificación territorial urbana y del aumento desmedido de la flota vehicular, en parte causado por el auge del transporte privado como consecuencia del deterioro de un servicio de transporte público caótico, poco articulado y flexible, lo que redundará en problemas de congestión vial y de salubridad pública debido a las emisiones

vehiculares. No es ajeno para los habitantes de la mayoría de las ciudades latinas, y en particular de los habitantes urbanos de Costa Rica, el perder una parte importante de su tiempo en grandes congestionamientos, tener que llevar las ventanillas de sus vehículos cerradas por el exceso de ruido y esmog, y tras de eso tener que utilizar los aires acondicionados de los vehículos para soportar la espera en las horas pico en condiciones ambientales adversas; aunado a que no se tiene un sistema de transporte público que les sea atrayente en horarios, rapidez, confort, seguridad y cobertura. Esta realidad trae graves consecuencias por la emisión de gases invernadero que contribuyen a dinamizar los efectos globales de calentamiento del planeta.

En la actualidad, existen varias iniciativas que buscan reducir las emisiones de gases por concepto de transporte, que hoy significa el 29% de las emisiones ticas de CO₂¹ (en Costa Rica el transporte es el principal generador de CO₂; a escala mundial, el 14% de las emisiones de CO₂ se debe al transporte², porcentaje considerablemente menor que el nacional).

Se han hecho algunos esfuerzos en el país para reducir el consumo de combustibles y la generación de monóxido de carbono, partículas y demás contaminantes producto de la combustión de hidrocarburos; sin embargo, falta una visión más global de la problemática que dé un verdadero empuje a proyectos que solucionen los conflictos de nuestras áreas urbanas respecto al transporte.

El uso de medios de transporte masivo en vez de individualizados contribuye a disminuir la cantidad general de contaminación por quema de combustibles fósiles. Otros países latinoamericanos ya han puesto en marcha iniciativas muy exitosas en el mejoramiento de los sistemas de transporte en sus ciudades, tal es el caso de Brasil, Colombia y, más recientemente,

México. En estos se han alcanzado incluso reducciones en el consumo de combustibles de hasta un 25% (caso de Curitiba)³.

En Costa Rica, desde la década de los años 90, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) ha tratado de poner en marcha el Plan de Sectorización del Sistema de Transporte Público Masivo en el Área Metropolitana de San José (SITGAM), que consiste en reestructurar el servicio mediante la incorporación una zonificación por sectores interconectados que permitan la ágil movilización de los usuarios de buses. Sin embargo, desde sus comienzos, el Plan ha sufrido una serie de inconvenientes y tropiezos que hasta hoy han impedido su total ejecución. Han sido muchas las trabas en el camino: problemas técnicos y de comunicación, cambio de prioridades al darse los cambios de poder en el gobierno, falta de un apoyo político más fuerte por parte de las altas autoridades, insuficientes recursos financieros para su ejecución, poca apropiación por parte de los ejecutores, presiones políticas y económicas de los concesionarios y la desinformación ciudadana. Mientras tanto, no se ha logrado dar una opción de transporte en este sentido, a pesar de que se sabe que el principal emisor de contaminación por combustión a nivel de transporte es el auto particular (más del 83% de las emisiones debidas al transporte provienen de estos tipos de vehículos⁴) por lo que es urgente adoptar medidas para reducir su uso en las ciudades y complementarlo eficientemente con otros modos de transporte menos problemáticos y contaminantes, (quemar 1 litro de combustible supone emitir 2,3 kg de CO₂; así, si una persona hace un recorrido medio de 15 km diarios para llegar a su trabajo, emite unas 2 toneladas de CO₂ al año sólo por esta razón⁵). Adicionalmente, el promedio de los vehículos quema más combustible y genera mucho más contaminación al viajar a bajas velocidades (menores de 40 khp), que es lo que sucede en las congestionadas

¹ http://www.nacion.com/ln_ee/2007/agosto/18/aldea1207988.html

² <http://www.uned.ac.cr/CEA/documents/calentamiento7.pdf>

³ Revista electrónica *Disability World*. El sistema de transporte de Curitiba en Brasil: un ejemplo de diseño universal dentro de las economías en desarrollo. Verônica de Lima Camisão Costa.

⁴ <http://www.ecologistasenaccion.org/spip.php?article9566>

⁵ <http://www.ecologistasenaccion.org/spip.php?article9566>

ciudades, lo cual agrava el problema de generación de gases.

Por otro lado, está más que probado que el tren es, sin duda, el más eficaz motor de cambio hacia un transporte más sostenible y el mejor instrumento para mitigar los efectos del cambio climático; pero actualmente no se aprovecha su potencial⁶. Al menos en Costa Rica, apenas se ha iniciado hace un año un nuevo proyecto que retoma las viejas líneas férreas y pone a circular nuevamente el tren por la ciudad capital. A pesar de la gran acogida que esto ha tenido entre los usuarios, apenas es el inicio de una nueva opción de transporte para unos cuantos costarricenses a la espera de que el proyecto pueda seguir expandiendo su cobertura. Mucho menos se ven opciones como estas en otros países del istmo, donde no se tienen estrategias similares eficientes para contribuir en la disminución del impacto del transporte en el cambio climático.

BIBLIOGRAFÍA:

- Arias, Rolando y Cruz, Nidia. (2006). “Evaluación de las Percepciones de la Ejecución del Plan Nacional de Sectorización del Sistema de Transporte Público Masivo”. Tesis de maestría: Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica.
- Barde, Jean-Philippe y Kenneth Button. (1990). Editors de Transport Policy and the Environment: Six Case Studies (Estados Unidos, Alemania, Francia, Holanda, Grecia e Italia). Earthscan Publications Ltd., Londres.
- Buenas Prácticas -- América Latina y el Caribe -- Concurso Internacional 2002. Ciudades para un futuro más sostenible. Transmilenio, sistema integrado de transporte masivo, Bogotá Colombia.

- De Lima Camisão Costa, Verônica. Sistema de transporte de Curitiba en Brasil: un ejemplo de diseño universal dentro de las economías en desarrollo. Revista Electrónica Disability World.

<http://www.ecologistasenaccion.org/spip.php?article9566>

<http://www.fisicaysociedad.es/view/default.asp?cat=764&id=2001493>

http://www.nacion.com/ln_ee/2007/agosto/18/ald_ea1207988.html

<http://www.uned.ac.cr/CEA/documents/calentamiento7.pdf>

<http://cabierta.uchile.cl/revista/15/articulos/pdf/paper3.pdf>

<http://www.conama.cl/rm/568/article-1198.html>

http://www.worldbank.org/transport/urbtrans/spanish_full_text.pdf

Éxito Empresarial

es una publicación periódica de CEGESTI.

Si desea conocer más acerca de cómo mejorar la competitividad de su empresa, accese los artículos de publicaciones anteriores en nuestro sitio web:

www.cegesti.org

⁶ <http://www.ecologistasenaccion.org/spip.php?article9566>