



FRAMEWORK CONVENTION ON CLIMATE CHANGE - Secretariat
CONVENTION - CADRE SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES - Secrétariat
CONVENCIÓN MARCO SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO - Secretaría

Únicamente para la prensa

Comunicado de prensa

El Secretario Ejecutivo de la CMNUCC pide al sector del transporte que contribuya activamente a configurar el acuerdo de Copenhague sobre el cambio climático

(Leipzig, 29 de mayo de 2008).- El Secretario Ejecutivo de la CMNUCC, Yvo de Boer, en su alocución ante el Foro Internacional de Transporte celebrado en Leipzig (Alemania), pidió a las principales partes interesadas en el sector del transporte que contribuyeran a configurar el acuerdo de las Naciones Unidas sobre el cambio climático que se sellará en Copenhague a final de 2009.

En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático que tuvo lugar en Bali en 2007, la comunidad internacional convino en poner en marcha negociaciones formales para llegar a un acuerdo internacional a largo plazo, en el que se incluiría una visión común para el futuro y una intervención reforzada en los frentes de la mitigación, la adaptación, la tecnología y la financiación. Las negociaciones se pusieron en marcha en Bangkok en marzo del presente año.

“Pueden elegir,” afirmó. “La cuestión es si ustedes, en calidad de representantes del sector del transporte, quieren contribuir proactivamente a configurar el acuerdo de Copenhague o dejar que éste determine sus políticas.”

Los datos presentados a la CMNUCC revelan que, en los países industrializados, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte serán en 2010 un 30,5% superiores al punto de referencia de 1990. Se trata del mayor aumento entre las distintas emisiones sectoriales. Según previsiones del Organismo Internacional de Energía, las emisiones mundiales resultantes del transporte aumentarán un 80% para el año 2030.

“Todas las tendencias actuales del transporte van en contra de lo que la ciencia nos aconseja”, ha declarado la máxima autoridad de las Naciones Unidas en materia de cambio climático. “Los países desarrollados deben ahora comenzar a reflexionar seriamente sobre qué reducciones de emisiones sectoriales a corto y mediano plazo quieren conseguir en el sector del transporte, y fijar las metas provisionales que deseen alcanzar a medida que se avanza hacia ese objetivo final”.

El año pasado, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas declaró que las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero deben

alcanzar su punto máximo en los 10-15 próximos años y, a partir de ahí, descender espectacularmente, al menos un 50% con respecto a los niveles de 2000 para mediados de siglo, con el fin de estabilizar el aumento mundial medio de la temperatura en torno a 2°C-2,4°C. En el caso de los países industrializados, ello significa que, para el año 2020, habría que conseguir reducciones del orden del 25%-40% con respecto a los niveles de 1990.

“Las actuales intervenciones políticas en el sector del transporte son patéticamente insuficientes”, ha declarado el representante de las Naciones Unidas sobre las cuestiones del cambio climático. “La respuesta estará, en parte, en las nuevas tecnologías. Pero no podemos permitirnos el lujo de esperar la llegada de una 'solución mágica' que sólo podrá distribuirse comercialmente en el futuro”, declaró.

El dignatario de las Naciones Unidas sobre el cambio climático mencionó la adopción de normas ambiciosas sobre el CO₂ para los automóviles, la formulación de estrategias de transporte integradas y el intercambio de emisiones como posibles medios de hacer frente al problema. Pidió también a los encargados del transporte reunidos en Leipzig que examinaran hasta qué punto el transporte internacional podría incluirse en un sistema de intercambio de emisiones establecido en el marco del acuerdo de Copenhague. Las emisiones resultantes del transporte internacional no se incluyen en el marco del Protocolo de Kyoto de las Naciones Unidas.

“La vinculación entre el sector del transporte y un plan de intercambio de emisiones existente permitiría reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en forma eficaz en función de los costos y más allá de los límites sectoriales”, declaró Yvo de Boer.

El Secretario Ejecutivo de la CMNUCC señaló también la necesidad de mejorar la calidad de los datos sobre el transporte. No existe actualmente un conjunto común de indicadores internacionalmente reconocidos para medir, comunicar y verificar las iniciativas nacionales e internacionales sobre la mitigación del cambio climático en el sector del transporte.

“No podemos dominar lo que no podemos medir”, observó. “La elaboración de un cuadro de indicadores para el transporte y el cambio climático, como aportación al proceso de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, debería ser competencia de la comunidad de expertos internacionales en transporte.”

Además, los países industrializados deberían ayudar a los países en desarrollo en sus esfuerzos por mejorar su base de datos.

La próxima ronda de negociaciones mundiales sobre cambio climático patrocinada por las Naciones Unidas comenzará en Bonn (Alemania) el 2 de junio. Este año tendrán lugar otras dos rondas de negociaciones: una en Accra (Ghana), del 21 al 27 de agosto; otra en Poznan (Polonia), del 1 al 12 de diciembre. Para el año 2009 está prevista una serie de cuatro grandes sesiones de negociación de la CMNUCC, que culminarán en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de Copenhague, en el mes de diciembre.

La CMNUCC

La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), con sus 192 partes, cuenta entre sus miembros a casi todos los países del mundo. Es el Tratado que sirve de base al Protocolo de Kyoto de 1997, que tiene hasta la fecha 182 Partes miembros. En el contexto del protocolo, 37 Estados –países industrializados o en proceso de transición a una economía de mercado- tienen compromisos jurídicamente vinculantes de limitación y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), mientras que los países en desarrollo no tienen obligaciones vinculantes de limitar las emisiones. El objetivo último de ambos tratados es estabilizar las concentraciones de GEI en la atmósfera situándolas en un nivel que impida interferencias humanas nocivas en el sistema climático.

Enlaces con los medios de comunicación:

Portavoz de la CMNUCC en Leipzig: John Hay, Tel. (+49 -172) 258-6944

Para concertar entrevistas con el Secretario Ejecutivo al margen del Foro Internacional de Transporte, póngase en contacto con la Sra. Carrie Assheuer, ayudante de información y para los medios de comunicación: teléfono: (+49 228) 815 1005; correo electrónico: press@unfccc.int.

Véase también <<http://unfccc.int>>.