

¿Es posible una nueva Ruta de la Seda verde?

[Águeda Parra Pérez](#)

La iniciativa de la nueva Ruta de la Seda representa un gran desafío medioambiental. ¿Está China ejerciendo una gestión correcta y responsable para minimizar el impacto de algunos de los proyectos sobre el ecosistema?



Las caravanas de camellos se han modernizado y ahora una amplia y diversa red de infraestructuras modela el paisaje de la nueva Ruta de la Seda a su paso por Asia Central. Todo el despliegue en sí mismo supone un reto para el mantenimiento de la sostenibilidad del desarrollo global, destacando el alto impacto medioambiental que pueden provocar los proyectos desplegados en los países en desarrollo que forman parte de la iniciativa.

Antes de la nueva Ruta de la Seda, también conocida como BRI (Belt and Road Initiative en inglés), China carecía de una red de infraestructuras que le permitiera conectarse con sus vecinos más cercanos y que se adentrara por Asia Central hacia nuevos mercados donde poder vender los productos chinos. La estimación que ha realizado el Banco Asiático de Desarrollo (ADB, en inglés) de la [inversión necesaria en infraestructuras en Asia](#) asciende a

770.000 millones de dólares por año hasta 2020, de ahí el importante testigo que recibe China de abordar esta fase de desarrollo de las comunicaciones y de la construcción de gaseoductos, oleoductos, presas y fábricas de carbón siguiendo los estándares internacionales de protección del medio ambiente.

Para abordar la construcción de un gran coloso como es la nueva Ruta de la Seda, el presidente chino, Xi Jinping, propuso la creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB en inglés) como una de las instituciones encargada de financiar los proyectos en Asia y a la que pertenecen actualmente 87 miembros, muchos de ellos fuera de la región, como es el caso de España. Se constituye como una entidad [“eficaz, limpia y verde”](#) y dispone además de un [Marco Social y de Medio Ambiente](#) con el que se compromete a ayudar a los diferentes países a cumplir los compromisos expuestos en el Acuerdo de París sobre cambio climático, de ahí que entre los [proyectos aprobados](#) no figure ninguno que implique la construcción de plantas de carbón.

En el caso de la nueva Ruta de la Seda, el mayor impacto medioambiental estriba en gran medida en la velocidad y la escala de los proyectos, factores ambos que la diferencian de anteriores etapas coloniales por Asia, África y América Latina, más orientadas a la obtención de recursos energéticos y no tanto a la construcción de importantes obras de ingeniería civil. Como promotor de la iniciativa, Xi Jinping compartió durante el Foro de la Ruta de la Seda, celebrado en Pekín en mayo de 2017, el [documento](#) *Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan* elaborado por el ministerio de Medio Ambiente y el de Asuntos Exteriores. En su conjunto, refleja el llamamiento del Presidente chino a construir una Ruta de la Seda [“verde, próspera, inteligente y pacífica”](#), desde una perspectiva de compatibilidad medioambiental y de integración social. Complementando esta directiva, también se distribuyó a los asistentes el [documento](#) *Guidance on Building the Green Belt and Road*, que específicamente destaca la inclusión de la sostenibilidad en la agenda de desarrollo, promoviendo las infraestructuras ecológicas y las energías renovables.



La iniciativa de impulsar medidas que palien los riesgos medioambientales en los proyectos ha sido aplaudida por el Fondo Mundial para la Naturaleza (World Wildlife Fund (WWF en inglés), que no sólo comparte el concepto de “civilización ecológica” utilizado por el Gobierno chino como principio clave para lograr un desarrollo sostenible, sino que además le insta a implementar los instrumentos políticos reflejados en la [Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible](#) adoptados por unanimidad por los 193 miembros de Naciones Unidas, además de los que se recogen en el Acuerdo de París para combatir el cambio climático. El WWF ha mostrado su predisposición para trabajar conjuntamente con los gobiernos regionales y los inversores en minimizar los potenciales riesgos de pérdida de biodiversidad por el impacto de una mayor actividad humana en la zona. Con este objetivo, el WWF ha elaborado un documento de [recomendaciones y análisis espacial](#) que resalta zonas donde se percibe un impacto potencial entre ligero y severo al superponer los seis corredores que componen la ruta, resultando en 265 especies amenazadas, incluyendo 81 en peligro y 39 en grave peligro de extinción. Se observa también un riesgo adicional en el solapamiento con 1.739 Áreas Importantes para la Conservación de las Aves, y 46 puntos de rica biodiversidad, o lista de Ecoregiones Global 200. Entre los principales riesgos figura el hábitat del leopardo de Amur, en estado de peligro crítico de extinción, y el tigre de Amur, en la frontera con Rusia, además de otras especies amenazadas como la cigüeña oriental, la grulla de cresta roja y otras aves

migratorias, poniendo de manifiesto la riqueza del entorno y la necesidad de implementar salvaguardas que impidan un impacto ecológico de importante consideración.

Responsable del 30% de las emisiones globales de carbón, China es el mayor emisor mundial de gases de efecto invernadero. La parte positiva es su predisposición a transformar su estructura productiva en un modelo de sostenibilidad medioambiental, y medios no le faltan como [líder global en inversión en energías renovables](#). El *gigante asiático* acapara el 36% del total mundial en energía hidráulica, el 40% en eólica y el 36% en solar, con [previsión de invertir](#) unos 360.000 millones de dólares entre 2017 y 2020, consolidando su apuesta en inversión tecnológica que le ha permitido [sobrepasar a Europa y estar a la zaga de Estados Unidos](#). De hecho, China se posicionó como [líder global en exportación de bienes y servicios ambientales](#) en 2017, sobrepasando a Alemania, según datos del Institute for Energy Economics and Financial Analysis (IEEFA). Los proyectos de la nueva Ruta de la Seda fueron una componente importante de este éxito, responsables de la exportación de 8.000 millones de dólares en productos solares que permiten mitigar el impacto ambiental de los proyectos hidroeléctricos y las plantas energéticas basadas en combustibles fósiles.

La apuesta por las energías verdes es la parte más novedosa de las infraestructuras BRI, aunque proyectos emblemáticos como el Corredor Económico China-Pakistán destaquen por incorporar un [mix energético donde prevalece el carbón](#), hasta un 75% del total de la capacidad energética instalada. El problema se agrava cuando China utiliza en los proyectos en el extranjero equipos obsoletos que ya no están permitidos en su propio país, despertando la sospecha de que se está exportando hacia las economías en desarrollo un modelo de industria contaminante cuando en China se apuesta por la [transición hacia las renovables](#), que le ha reportado un incremento anual en capacidad instalada del 12% en 2018. Gracias a una legislación local menos severa frente a los riesgos medioambientales, la planificación de China en los países involucrados en BRI hasta finales de 2016 incluía el despliegue de 240 plantas de carbón, principalmente en el sur de Asia y Sureste Asiático, pero también por [África](#). Representan el 12,66% del total mundial de proyectos planificados, y las 114 plantas actualmente en servicio son responsables del 4,48% del carbón quemado globalmente, según Global Environmental Institute.



La inversión en energía hidráulica tampoco está exenta del impacto que genera sobre la biodiversidad de hábitats naturales la construcción de presas a gran escala, además del implícito desplazamiento de poblaciones locales. Estos motivos han llevado recientemente al gobierno de Myanmar a no recuperar el proyecto de construcción de [una presa paralizada](#) en 2011, aunque muchas otras se mantienen en planificación o ejecución. Los expertos de Natural Heritage Institute han denunciado que la [mayor presa construida en el río Mekong](#), situada en Camboya, podría destruir uno de los entornos de pesca de agua dulce más productivos del mundo. Los riesgos también afectan a la seguridad alimentaria de millones de personas que han hecho de la pesca su medio de vida, y a la devastación del delta, lo que está levantando las reticencias por parte de Vietnam. La zona ha sido testigo en julio de 2018 del derrumbe de una presa en Laos, con una treintena de muertos y miles de desplazados por las inundaciones, levantando sospechas sobre los [estándares de seguridad en la construcción](#). Otra presa, esta vez en la isla de Sumatra, Indonesia, podría poner en riesgo la [supervivencia del orangután Tapanuli](#) al verse reducido su hábitat a la mitad, causando un alto impacto en el ecosistema de Batang Toru donde vive uno de los grandes simios más vulnerable del planeta. La deforestación es otro punto a considerar en la planificación de las rutas de transporte que ha llamado la atención del Banco Mundial, estableciendo [directrices para mitigar los riesgos medioambientales](#) en esta clase de proyectos. A este tipo de amenaza se enfrenta la [alta velocidad en Laos](#)

, con la vía de 414 kilómetros que conectará la ciudad de Vientián con la frontera de China.

La retirada de Washington del Acuerdo de París le está permitiendo a China desempeñar un papel más activo en la lucha contra el cambio climático, poniendo en práctica [mejoras efectivas](#) en las grandes urbes chinas que marcan la pauta del desarrollo sostenible y social que debe perseguir Pekín también en el extranjero. De ahí que el *gigante asiático* tenga ante sí dos importantes retos con el despliegue de la nueva Ruta de la Seda. Por una parte, el desafío de desplegar la mayor iniciativa de infraestructuras que conectará Oriente con Occidente, alcanzando el continente africano y extendiéndose hasta América Latina. Pero en sí misma, la iniciativa representa el mayor desafío medioambiental de la historia, por lo que China debe ejercer una gestión adecuada y responsable del impacto social y medioambiental, persiguiendo cumplir con los mismos estándares internacionales en todos los proyectos.

Fecha de creación

25 febrero, 2019