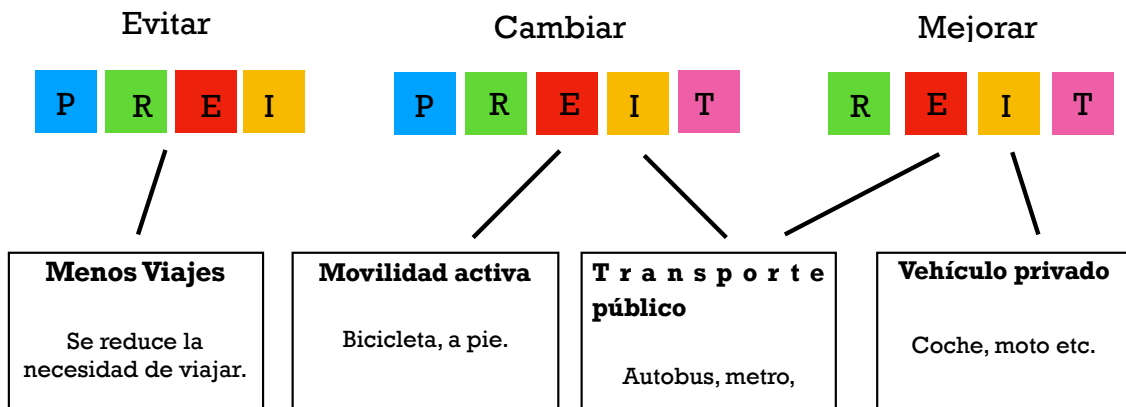

CIUDAD + SOSTENIBLE

El transporte es uno de los sectores que más emisiones de GEI produce. Dentro de este sector, el transporte por carretera es el que más emisiones produce. A diferencia de otros sectores, las emisiones del transporte aumentan, y para cumplir con los objetivos fijados por la Unión Europea, las emisiones de transporte tendrían que reducirse un 75% desde los niveles actuales para el año 2050.

La transición a un modelo urbano inspirado en la PostCarCity supondría una reducción significativa en términos de las emisiones de GEI respecto a la situación actual de la Car City. [En la ciudad de Pontevedra](#), por ejemplo, se ha reducido en un 60% las emisiones de GEI gracias a la implantación de un modelo de ciudad basada en la producción de espacios públicos de calidad, a las restricciones al automóvil privado y a la promoción de modos de movilidad sostenibles.

Evitar, cambiar y mejorar

Cuando hablamos de la mitigación del cambio climático - la reducción de los GEI que lo provocan - se suele utilizar el esquema de ‘evitar, cambiar y mejorar’ para clasificar las principales estrategias y sus efectos. La idea es que, aplicando instrumentos como la planificación urbanística, se puede evitar viajes, pero se si tiene que moverse, mejor aplicar medidas para que los viajes se hagan en la medida posible en modos activos, después en transporte público y finalmente en vehículo privado. Se pueden reducir las emisiones de estos dos últimos modos aplicando diferentes instrumentos de mejora.



La decisión de viajar o no y, en caso de sí, en qué modo, afecta el consumo de combustible y las emisiones de GEI.

Instrumentos disponibles

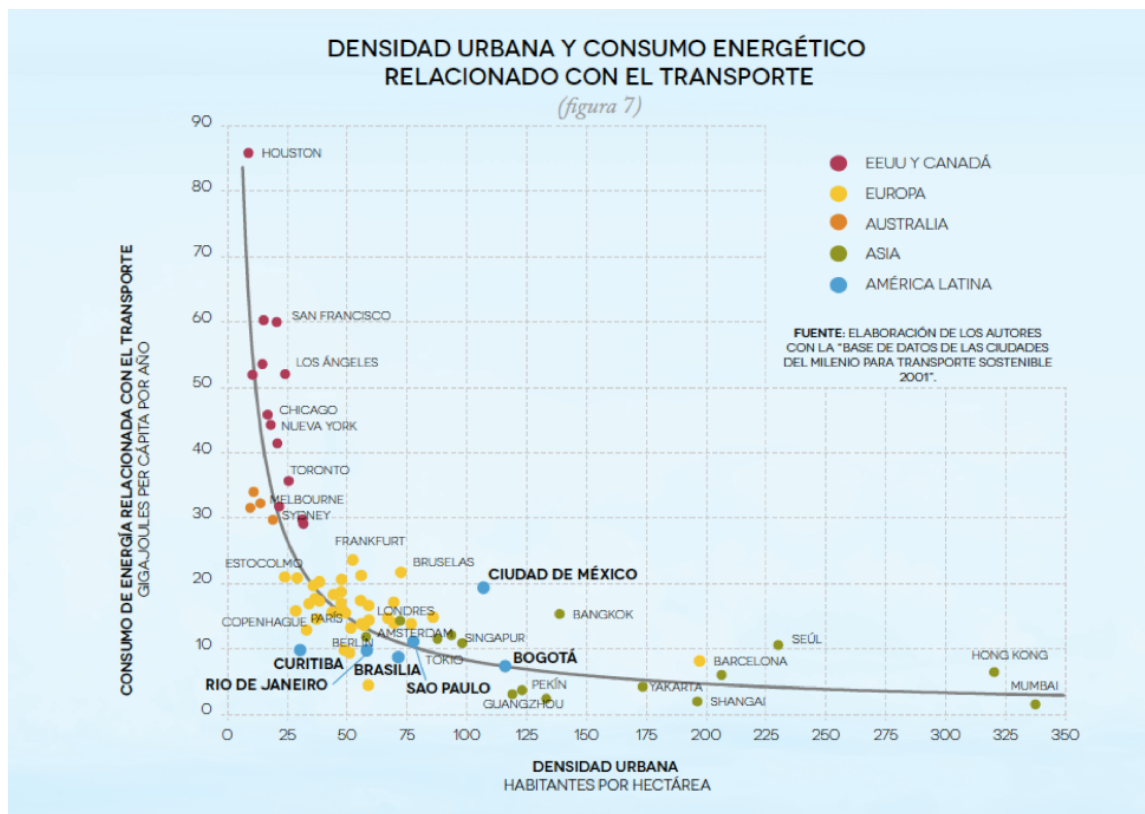


Fuente: propia a partir de este informe de la ECF.

Evitar - la forma urbana

Quizá la mejor forma para evitar los desplazamientos en TPM es el uso de instrumentos de planificación urbana, ya que existe una relación directa entre la forma urbana y las emisiones de GEI del transporte: cuánto más densamente poblada una ciudad, menos uso del TPM y menos emisiones de GEI per capita, y vice-versa.

Esta correlación se ve claramente en el gráfico siguiente. Vemos como las ciudades de Norte America, caracterizadas por el *sprawl*, tienen un consumo de energía relacionado con el transporte muy elevado. En cambio, en las ciudades densamente pobladas de Asia vemos la inversa: un consumo muy bajo.



Fuente: BID

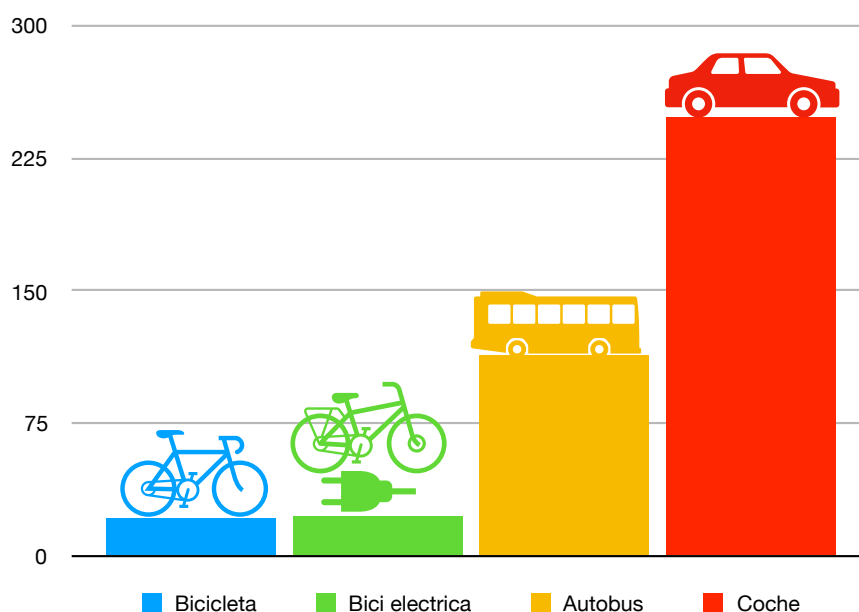
La PostCarCity, una ciudad compacta de usos mixtos, tiene la gran ventaja de acercar a las personas y sus destinos (centros de trabajo, ocio y estudio, comercios etc.). Así se evita la necesidad de hacer viajes largos que muchas veces se hacen en el TPM.

Cambiar a modos de movilidad más sostenibles

En términos de los diferentes modos de movilidad disponibles, el coche es el que más emisiones de GEI por cada kilómetro que recorre un viajero (P·km) produce, y el peatón y ciclista los que menos.

No existe consenso científico sobre cómo calcular estas cifras, pero si incluimos todo el ciclo -la energía necesaria para producir, distribuir operar y eliminar- acabamos con una comparativa como la siguiente.

Gramos de CO₂ por pasajero·km



Fuente: propia a partir de datos de la [ECF](#).

Así que, para mitigar el cambio climático, la PostCarCity no solo reduciría la necesidad de desplazarse, sino en los viajes realizados, se utilizarían menos recursos energéticos.

Se ha [calculado](#) que, utilizando múltiples instrumentos para fomentar el uso de la movilidad activa (a pie y en bici) y sostenible (transporte público) y para disuadir el uso del TPM, en la UE se ahorraría hasta 1,7 gigatoneladas de CO₂ -un 40% de las emisiones del transporte urbano de pasajeros- de aquí a 2050.

Según el mismo [estudio](#), si en los países de la UE se utilizara la bici tanto como en Dinamarca, se lograría un ahorro de hasta 142 millones de toneladas de CO₂ cada año, un 26% del objetivo de reducción para el sector del transporte.

Nuevas tecnologías - ¿mejorar?

El potencial de estrategias dirigidas a ‘evitar’ y ‘cambiar’ para reducir significativamente las emisiones de GEI parece claro. ¿Y aquellas estrategias dirigidas a ‘mejorar’? Aquí estaríamos hablando de, por ejemplo:

- la mejora en la eficiencia energética de los vehículos,
- el cambio de combustible,
- la introducción de sistemas inteligentes de gestión del tráfico y del transporte público.

Hoy día, en los foros internacionales dedicados a la movilidad, se habla mucho de las posibilidades de negocio que abre esta vía. Sin embargo, por si solo ‘mejorar’ no tendrá ningún impacto sobre las emisiones de CO₂ en el transporte urbano. En primer lugar, por qué, aunque las emisiones de los coches nuevos han disminuido un 50% respecto a 1990, el crecimiento del tráfico es mayor que la reducción de las emisiones del coche medio (ver [ECF](#)).

Y segundo, el uso del vehículo privado responde a la lógica de la demanda inducida: si ‘mejoramos’ el tráfico -más velocidad, menos congestión etc.- nuevos conductores aparecerán llenando los espacios creados.

Por eso, es imprescindible poner el énfasis en las medidas dirigidas a ‘evitar’ y ‘cambiar’, y sólo después a ‘mejorar’.

RECURSOS Y REFERENCIAS

- El Sustainable Urban Transport Project, financiado por el Ministerio Federal para la Cooperación y Desarrollo es un excelente fuente de recursos sobre estos temas, incluyendo el [cambio climático](#). Algunos de los recursos y publicaciones están en español.
- La European Cyclists' Federation (ECF) ha publicado un excelente informe, [Cycling More 2 Cool Down the Planet: quantifying CO2 savings of cycling](#), que representa un de los mejores intentos de cuantificar la contribución de ir en bicicleta a la mitigación del cambio climático.
- Este informe, [Cities and Climate Change: an urgent agenda](#), del Banco Mundial, también es muy útil.
- Para el área latinoamericana, el Banco Interamericano de Desarrollo es una buena fuente de recursos. Desarrolla programas, entre otros, de [Ciudades Emergentes y Sostenibles \(CES\)](#), de [transporte](#) y de [cambio climático](#). Este informe, [Estrategias de Mitigación y Métodos para la Estimación de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el sector de Transporte](#), es de especial interés.