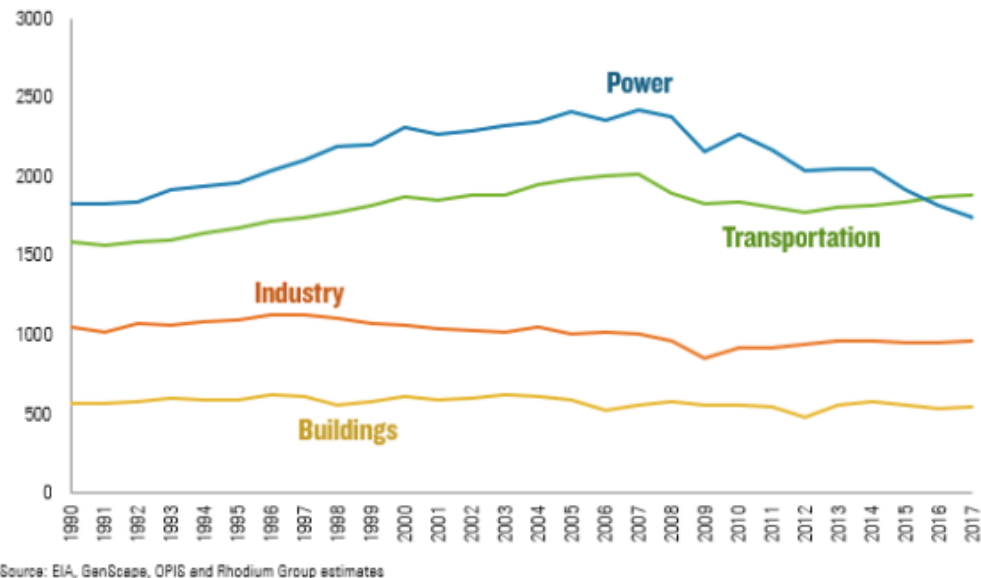


## Transporte y cambio climático 1: EEUU

El 2017 fue un año muy significativo en relación a lo que representa el impacto de la movilidad sobre el cambio climático. El periódico [The Guardian recogió](#) la noticia que, por primera vez en muchas décadas, la mayor fuente de gases de efecto invernadero (GEI) en EEUU fue el sector del transporte (coches, camiones, autobuses, aviones, barcos y trenes).

### Emisiones de GEI por sector en EEUU (1990-2015)



Fuente: [Rhodium Group](#)

En parte, el ascenso del sector del transporte en el ranking de emisiones de GEI se debe a las mejoras en otros sectores, principalmente el de la producción energética. Entre 2005 y 2016 este sector fue responsable del [80% de todas las reducciones de las emisiones de GEI](#). Dos factores principales explican esta reducción:

- 1) Las mejoras en la eficacia térmica de los edificios y del consumo energético de los aparatos eléctricos, lo cual detuvo el crecimiento en la demanda eléctrica;

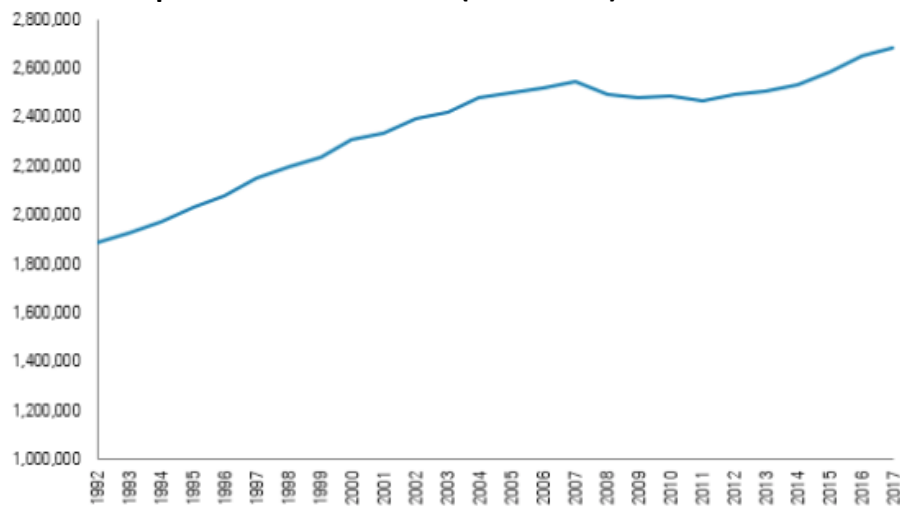


- 2) La transición desde la quema de carbón y, en menor medida, de gas natural hacia fuentes renovables de energía, como la hidroeléctrica, la solar y la eólica.

En cambio, durante este periodo, las emisiones del sector del transporte no han dejado de crecer, por cuatro razones principales:

- 1) Después de un crecimiento sostenido durante décadas, la crisis económica a partir del año 2008 hizo que el número de kilómetros recorridos en transporte motorizado se estancara. Sin embargo, desde 2015, este indicador ha retomado la senda de crecimiento.

#### km recorridos por carretera en EEUU (1992-2017)



Source: Department of Transportation and Rhodium Group estimates

Fuente: [Rhodium Group](#)

- 2) Junto con el aumento de kilometraje, el otro gran problema es el tipo de vehículo empleado en los desplazamientos y su eficiencia energética: los norteamericanos no dejan de comprar coches más grandes, más pesados y más potentes. Es difícil rebajar las emisiones de GEI si todos los que puedan, se compran un SUV.
- 3) También tenemos que hablar de costes: el precio de la gasolina en los mercados mundiales, que en los últimos años se ha mantenido en cuotas relativamente bajas, no ha desincentivado en absoluto el uso de coches poco eficientes.
- 4) Finalmente aquí, el otro modo de transporte en auge dentro del sector es el aéreo: entre 2012 y 2016, las emisiones de los vuelos domésticos aumentaron un 10%.

Si siguiendo la tendencia actual, parece ser que [EEUU cumplirá con los compromisos asumidos en el Acuerdo de Copenhague](#), eso es una reducción de 17% de las



emisiones de GEI respecto a los niveles de 2005 para el año 2020. Sin embargo, no será suficiente para cumplir con el Acuerdo de París: en este acuerdo, EEUU se comprometió a reducir sus emisiones de GEI entre un 26 y 28% respecto a los niveles de 2005 para el año 2025 (*ver figura 1*). Entre 2005 y 2016, la reducción media en las emisiones fue de aproximadamente un 1,3%; el año 2017, tan sólo del 1%. De aquí a 2025, esta reducción tendría que ser entorno al 2%.

En consecuencia, el panorama en EEUU en cuanto a las emisiones de GEI no invita al optimismo; el progreso hacia una sociedad bajo en carbono depende cada vez más del sector del transporte – por carretera principalmente- en el ‘país del coche’ por excelencia. El coche sin duda ejerce un fuerte atractivo en la imaginaria colectiva, y el lobby de las industrias relacionadas con el coche es potentísimo; pero hay un problema más grave aún: el país en general, y muchas de sus ciudades, están contruidos entorno al coche. El sprawl, las autopistas sub/urbanas, los centros comerciales en las afueras de las ciudades, el abandono de los centros urbanos, son todos rasgos físicos de EEUU que costará muchísimo revertir.

Lamentablemente, a pesar de los esfuerzos de algunos individuales, grupos y administraciones locales, parece ser que EEUU va en dirección contraria a la deseada. Durante la presidencia de Obama se tomaron algunos pasos tímidos hacia un mayor respeto por el clima y el medioambiente: EEUU ratificó el Acuerdo de París de 2015, y la administración pudo lograr un acuerdo histórico con los fabricantes de coches para que estos produjeran coches más eficientes en términos del consumo de energía. No obstante, la administración Trump, con el apoyo del Senado republicano y los estados gobernados por este partido, [está en el proceso de deshacer todas las leyes y acuerdos erigidos por Obama en materia de cambio climático](#). Hasta los estados más ‘verdes’, como California y Nueva York ven sus propias leyes – mucho más estrictas que las federales – en peligro por la ofensiva republicana.

La célebre frase “cuando EEUU estornuda, Europa coge un resfriado” es probablemente extensible a todo el mundo hoy día. Aunque China se haya convertido en el mayor emisor de GEI, está claro el rumbo tomado por EEUU tiene una incidencia enorme en el desarrollo de los acuerdos políticos a escala global. Pero no perdamos toda esperanza: por una parte, aunque la administración Trump haya anunciado la retirada de EEUU del Acuerdo de París, no puede hacerlo antes de finales de 2020, coincidiendo con las próximas elecciones presidenciales. Y mientras tanto, hay estados, ciudades, entidades, empresas–fabricantes de coches incluidos – que ya han asumido que la única opción posible de cara al futuro es una sociedad bajo en carbono. Y esto sólo es posible si son capaces de superar su adicción al coche.