



Kit de herramientas para reducir las emisiones de carbono del transporte.

El impacto económico del uso de carbono y del transporte

Utilizando los resultados de modelos económicos formales, la recientemente publicación Stern Review (oct. 2006) estima que los gastos y riesgos totales del cambio climático serán equivalentes a la pérdida de al menos el 5% del PIB cada año, ahora y en adelante, si no se emprende una acción correctiva firme ahora. Si se tiene en cuenta una serie de riesgos e impactos más amplia, la valoración del daño podría ascender hasta el 20% del PIB o más.

En comparación, los costes de acción – reducir las emisiones de gas de efecto invernadero para evitar peores impactos incluso en el cambio climático – pueden limitarse a un 1% aproximadamente del PIB global cada año.

Las inversiones que se realicen en los próximos 10-20 años tendrán un profundo efecto en el clima durante la segunda mitad de este siglo y durante el siguiente. Las actuales acciones y las que se emprendan durante las próximas décadas podrían implicar riesgos de trastornos importantes en la actividad económica y social, en una escala similar a aquellos asociados con las grandes guerras y a la depresión económica de la primera mitad del siglo XX. Y lo que es peor, será muy difícil o incluso imposible revertir estos cambios.

En Europa, el 80% de la población vive en áreas urbanas que producen la mayoría de las riquezas y del PIB para la región. Sin embargo, el transporte urbano ya explica el 40% de las emisiones de CO2 procedentes del transporte por carretera, tendencia que aumenta tanto en Europa como en el resto del mundo. Globalmente, las emisiones del transporte crecerán probablemente con más rapidez en los países en vías de desarrollo, sobre todo en aquellas economías que crecen rápidamente como son la India, China y Brasil.

La hora de una acción concertada

A continuación, se menciona una lista de herramientas disponibles y de ejemplos de acciones y medidas adoptadas que reducen las emisiones de CO2 provocadas por el transporte.

- 1 Reducir el tráfico, ya que el número de trayectos motorizados a nivel mundial crece más rápidamente que las mejoras en eficiencia energética;
- 2 Las mejoras técnicas para aumentar la eficiencia energética del vehículo, la producción de materiales ecológicos y el uso de combustibles alternativos;
- 3 Una óptima elección de transporte para los trayectos por parte de todos los ciudadanos;
- 4 Maximizar el uso eficiente de modo por vehículo/km;
- 5 Reducir las distancias de viaje;
- 6 Un comportamiento de movilidad más eficiente energéticamente y una formación de conducción más ecológica;

Casos de estudio y ejemplos

En muchas ciudades del primer mundo la cuota del transporte público ha permanecido estable durante los últimos cinco años, aumentando en algunos lugares. Considerando el incremento global de trayectos, significa que una mayor parte de éstos se está realizando en transporte público.

Reciente incremento de la clientela anual

París + 4%

Posición internacional de la UITP sobre el Cambio Climático preparada para el Consejo de Dirección de la UITP en octubre de 2006 por la Comisión sobre Desarrollo Sostenible

UITP, la Unión Internacional del Transporte Público
Rue Sainte Marie 8, B 1080 Bruselas, Bélgica Tel + 32 2 673 6100 Fax + 32 2 661 10 72



Kit de herramientas para reducir las emisiones de carbono del transporte.

Bruselas + 5%
Londres + 4%

Londres, RU

Londres emite una media de 42 millones de toneladas de dióxido de carbono al año. El sector del transporte, excluyendo la distribución de emisiones derivadas de la aviación, suma el 20% aproximadamente de esta cifra o unos 10 millones de toneladas. El transporte por carretera, de una forma u otra, es responsable de alrededor el 80% de las emisiones de CO₂. El uso del coche en Londres emite casi 5 millones de toneladas de dióxido de carbono cada año y las mercancías son responsables de otros 2,5 millones de toneladas. El transporte público ofrece 9 millones de viajes diarios y produce unos 2 millones de toneladas de CO₂. En Londres, el reparto es relativamente equitativo entre los autobuses, el metro, los servicios de ferrocarril pesado y los taxis.

Los resultados derivados del establecimiento de un precio al introducirse en 3,9 km² en el interior de la ciudad – la zona de tarifación por congestión de tráfico

- Ø 4% de cambio modal del coche alcanzado en Londres desde 2000
- Ø Tasa asociada a significativas mejoras en el transporte público
- Ø 16% de reducción en las emisiones de CO₂ dentro de la zona
- Ø Zona de ampliación – en Londres viven 7 millones de personas, el 20% de las cuales no posee coche
- Ø El alcalde ha ganado en popularidad y la gente ha cambiado su comportamiento de movilidad.

Perth, Australia

Se han recortado 10 millones de trayectos en coche mediante un programa de demanda de transporte dirigido a 143.000 residentes en Perth, y Australia occidental ha evitado 30.000 toneladas de CO₂.

En

Trayectos en coche	-10%	72 menos al año o recorte entre 2 y 3 por semana y persona
Km en coche	-13%	Menos de 750 km al año
Transporte público	+ 18%	+ 11 trayectos por año
Trayectos a pie	+ 26%	+ 33 trayectos realizados al año
Trayectos en bicicleta	+58%	+ 12 trayectos por año y persona

Los cambios más admirables, como la venta del segundo vehículo por parte de la gente, se efectuaron en áreas que estaban equipadas con una red de carreteras para el transporte público, carriles peatonales y para bicicletas eficaces, lo que demuestra la importancia del diseño urbano a la hora de cambiar de comportamiento.

Lisboa, Portugal

- Ø En 2004, se realizaron 801.210.000 kilómetros pasajero en metro en el área metropolitana de Lisboa => 79.000 toneladas de CO₂/año evitadas
- Ø Pero solo el 19% de la población utiliza el metro... según las encuestas a los clientes, si no hubiera metro, el 60% de estas personas se cambiaría a transportes individuales y el 40%

Posición internacional de la UITP sobre el Cambio Climático preparada para el Consejo de Dirección de la UITP en octubre de 2006 por la Comisión sobre Desarrollo Sostenible

UITP, la Unión Internacional del Transporte Público
Rue Sainte Marie 8, B 1080 Bruselas, Bélgica Tel + 32 2 673 6100 Fax + 32 2 661 10 72



Kit de herramientas para reducir las emisiones de carbono del transporte.

restante se cambiaría al autobús, y tendríamos un valor neto de emisiones de unas 185 kton CO₂/año.¹

¹ Para estos cálculos, hemos supuesto que: 0.1 kgCO₂eq./pkm

- La distancia media de viaje de cada pasajero de metro es de 4,65 km;
- El transporte individual se realiza mediante coches pequeños o medianos con consumo de combustible;
- El factor de emisión de combustible es, según el criterio del WBCSD, de 2,34 kgCO₂eq./l (gas);
- El índice de consumo de gas de un coche medio en circulación urbana es, según el criterio del WBCSD, de 1galón/22 millas (aproximadamente de 10,7l/100km).
- El factor de emisión de gasóleo contemplado para el autobús en circulación urbana es, según el criterio del WBCSD, de 0,19 kgCO₂eq./pkm.

Posición internacional de la UITP sobre el Cambio Climático preparada para el Consejo de Dirección de la UITP en octubre de 2006 por la Comisión sobre Desarrollo Sostenible

UITP, la Unión Internacional del Transporte Público
Rue Sainte Marie 8, B 1080 Bruselas, Bélgica Tel + 32 2 673 6100 Fax + 32 2 661 10 72