



SECCIONES

SUSCRÍBETE X \$900 1ER MES

INICIAR SESIÓN

MIS NOTICIAS

VIDA | CIENCIA EDUCACIÓN VIAJAR MEDIO AMBIENTE MUJERES RELIGIÓN MASCOTAS



Las audaces estrategias para desalentar el uso de los autos que contaminan

Lo que se desplazan en bicicleta generan huellas de carbono un 84 % menores que los que no lo hacen.

FOTO: Mauricio Moreno. Archivo EL TIEMPO

Lo esencial en nuevas planificaciones urbanas son bicicletas, carros eléctricos y áreas peatonales.

RELACIONADOS: CAMBIO CLIMÁTICO | BICICLETAS | AUTOS ELÉCTRICOS | MEDIOAMBIENTE

A FONDO



ANDREA VENTURA - LA NACIÓN (ARGENTINA) - GDA

24 de abril 2022, 12:00 A. M.



¿Es posible una ciudad donde no circulen carros tradicionales? ¿Acaso tienen los días contados?

Más allá de los vaticinios, lo cierto es que el automóvil se convirtió en uno de los enemigos declarados en la lucha contra el embotellamiento de tránsito constante, la ocupación del espacio público y el cambio climático por la utilización de combustibles fósiles.



Embarcación que transportaba diésel naufragó en Galápagos

🔗 [Japón desarrollará mini reactores nucleares para abaratar la electricidad](#)

🔗 [Las algas que les devuelven la vida a ciénagas colombianas](#)

Temas relacionados

SUCRE ABR 24

Las algas que les devuelven la vida a ciénagas colombianas



MEDIOAMBIENTE ABR 16

Nafragó buque con 750 toneladas de diésel f a costas de Túnez



Reciba noticias de EL TIEMPO desde GoogleNews

La batalla para liberar a las ciudades de muchos países del mundo del exceso de carros que circulan por sus calles empezó hace varios años, pero se intensificó en los últimos tiempos, cuando la pandemia dejó en claro las prioridades ambientales.

Las acusaciones que obligan a sentar a los automóviles en el banquillo de los acusados son elocuentes: el sector del transporte, especialmente los carros, que dependen casi por completo de energías no renovables, es considerado responsable de aproximadamente una cuarta parte de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, según el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

Por esta razón, en la Conferencia sobre Cambio Climático, la COP26, que se realizó hace un mes en Glasgow, **más de cien países se pusieron de acuerdo en firmar una declaración sobre emisiones cero de carros y furgonetas** que pone fin a la

“

Más de cien países se pusieron de acuerdo en firmar una declaración sobre emisiones cero de carros y furgonetas que pone fin a la venta de motores de combustión interna en 2035



”



venta de motores de combustión interna en 2035 en los principales mercados y en 2040 a nivel mundial.

Un gran desafío si se tiene en cuenta que hasta el año pasado solo uno de cada 50 carros nuevos en todo el mundo era completamente eléctrico –todavía son costosos y tienen autonomía más limitada–.

(Además: [Acuerdo de Escazú: Colombia y su baja participación en la COP1](#)).

Cambios responsables

La llamada movilidad inteligente, que considera criterios de eficiencia en cuanto a optimizar tiempos y costos, reducir accidentes y lograr bajas emisiones a la hora de trasladarse, es el faro que ilumina el camino por seguir. **Este uso consciente del transporte incluye automóviles compartidos, bicicletas, monopatines eléctricos, trenes, subterráneos, transporte público autónomo, carros eléctricos** y hasta, por supuesto, caminar.

Christian Brand, profesor de la Unidad de Estudios de Transporte de la Universidad de Oxford, realizó una investigación en la que se estudiaron los desplazamientos diarios de 4.000 personas residentes en Londres, Amberes, Barcelona, Viena, Örebro, Roma y Zúrich durante dos años, para calcular la huella de carbono que generaba cada uno al moverse.

“Descubrimos datos sorprendentes, como que las personas que se desplazan a diario en bicicleta generaban huellas de carbono diarias totales un 84 % menores que aquellas que no lo hacían. También descubrimos que los residentes urbanos que cambiaron el carro por la bicicleta en un solo desplazamiento diario redujeron su huella de carbono anual en torno a media tonelada de CO₂, y evitaron así una cantidad de emisiones equivalentes a las que supondría un vuelo de ida entre Londres y Nueva York”, expresa en las conclusiones de su estudio.

Según los cálculos a los que llegó el investigador, bastaría con que uno de cada cinco residentes urbanos cambiara de forma permanente sus hábitos de viaje para que Europa disminuyera un 8 % las emisiones de sus desplazamientos en automóvil.

“La realidad es que para que cambien las cosas tiene que haber conciencia social de un determinado problema, y ahora se empezó a



tomar conciencia. El primer paso que las ciudades están dando es tomar conciencia de la situación del transporte de la movilidad ciudadana, del espacio público. Casi todas las ciudades están haciendo transformaciones, eso es un signo de época. La movilidad está ordenando la planificación de las ciudades. Antes, la organizaban los edificios –en este momento, es la movilidad la que ordena la vida humana, los tiempos, los modos de arribo–. Además, hay que tener una mirada sistémica de la ciudad y los alrededores”, explica a La Nación de Argentina el arquitecto Roberto Convertei.



Bastaría con que uno de cada cinco residentes urbanos cambiara de forma permanente sus hábitos de viaje para que Europa disminuyera un 8 % las emisiones de sus desplazamientos en automóvil



Decano de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Uade y especialista en planificación urbana, Convertei recuerda que ahora la gente camina más. Por eso se habla de la ciudad de los 15 minutos, que es el tiempo de radio de acción donde se piensa el futuro laboral y de compras, como se está desarrollando en París.

(Puede leer: [Colombia - Nicaragua: ¿Cómo se debe proteger a la Reserva Seaflower?](#)).

“Después de la pandemia, de conflicto, de pérdida de trabajo – continúa Convertei–, el ciudadano tiene la posibilidad de repensarse a sí mismo, lo que impacta altamente en la organización urbana de las ciudades, cosa que pasa en todas ellas. El que planifica ciudades no puede saber lo que un ciudadano va a hacer. La ciudadanía tiene resistencia y decisiones propias y también es necesario educarla sobre ciertos temas”.

Convertei no se imagina una ciudad donde todos caminen o anden en bicicleta –aunque sería ideal, porque la sociedad fue admitiendo a la bicicleta como un vehículo más y no se la percibe como algo que molesta el tránsito–, pero sugiere pensar en un sistema de transporte multimodal, integrado, que los ciudadanos tengan la opción de elegir: **“Estamos ante una nueva revolución industrial del automóvil**, con nuevos tipos de vehículos, nuevos programas



tecnológicos, otros combustibles, donde se piensa hasta en el no manejo del carro –como los automóviles autónomos que ya existen en ciudades nórdicas–. También se piensa en dejar los carros de propiedad para darles lugar a los de alquiler”.

El caso de Marsella

Un buen ejemplo de una de las ciudades que más evolucionaron en cuestión de transporte simultáneo, cercanías y transporte de carga es Marsella, en el sur de Francia, que con un proyecto de planificación estratégica que nació en la década del 90 y se fue desarrollando a lo largo del tiempo, ordenó el puerto, movió las cargas pesadas que descentralizaron la actividad, sumó áreas peatonales y ciclorrutas. **El proyecto unió el aeropuerto con la estación de tren céntrica, donde hay trenes de larga distancia y alta velocidad en un área considerada de altísima complejidad** porque el distrito portuario estaba en el centro.

Esta larga transición hasta que llegue el día que se les dé el adiós definitivo a los carros que usan combustibles no renovables, las ciudades se liberen de la contaminación y el ruido de motores deje de ser la cortina musical más escuchada contempla muchas alternativas que se vienen desarrollando en el mundo y están cada vez más extendidas.

A los ya conocidos sistemas de alquileres de bicicletas y ciclo vías que colonizaron las principales ciudades del mundo, se sumaron los monopatines y otros dispositivos de micromovilidad y muchas otras propuestas que desalientan el uso del automóvil tradicional.

Una innovación que está floreciendo y que se espera que ayude a dar una solución es la movilidad eléctrica compartida: **carros eléctricos, que por medio de aplicaciones se alquilan solo**

“

Estamos ante una nueva revolución industrial del automóvil, con nuevos tipos de vehículos, nuevos programas tecnológicos, otros combustibles, donde se piensa hasta en el no manejo del carro

f t

”



cuando se necesitan y luego se dejan estacionados para que los use otra persona, similar al sistema de bicicletas compartidas. Estos sistemas ya se ofrecen en varios países.

Som Mobilitat, por ejemplo, es la primera cooperativa de automóviles eléctricos compartidos que empezó a operar en España, en 2016. Por medio de una aplicación, los socios pueden visualizar vehículos en el mapa, reservarlo y abrir y cerrar el carro en 21 municipios de la región de Cataluña.

(En otras noticias: [General Motors: así es el Chevrolet Joy que se ensamblará en Colombia](#)).

“En 2017 pusimos en marcha el primer vehículo eléctrico compartido y ahora disponemos de una flota de sesenta unidades conectados con la aplicación, con ayuda de los ayuntamientos y administraciones locales porque son costosos”, explica desde España María Medina Roca, responsable de comunicación de la cooperativa. Cuentan con 2.500 socios, 1.000 de los cuales son usuarios habituales del servicio.

“Promovemos un modelo de movilidad que priorice los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público –agrega Medina Roca–. Cuando no sea posible, ofrecemos el servicio de alquiler de vehículos eléctricos compartidos. **Así reducimos el parque automóvil y, además, facilitamos el acceso a un bien más sostenible que no está al alcance de todos.** La movilidad compartida es importante porque reduce la demanda de producción de nuevos carros y, por otra parte, cuando alguien no dispone de vehículo propio, tiende a utilizar menos este modo de transporte”.

Som Mobilitat sirvió como ejemplo para formar otras cooperativas en España con las que están desarrollando Redmovilidad.coop, una red estatal de cooperativas de movilidad eléctrica compartida.

Uno de los términos que se suman al vocabulario urbano es el de ‘Zonas de Bajas Emisiones’, (LEZ, por su sigla en inglés), áreas con restricciones para la circulación de vehículos más contaminantes. **Estas zonas medioambientales, que se iniciaron en Suecia en 1996 y se extendieron rápidamente por el Viejo Continente,** luchan por alcanzar los valores límites de calidad del aire recomendados por la Unión Europea. Esto significa que los vehículos pueden ser prohibidos o, en algunos casos, deben pagar un tributo si quieren entrar en las LEZ cuando sus emisiones superan el nivel establecido.



Por ejemplo, la Zona de Baja Emisión en Londres, que cubre la mayor parte del Gran Londres, contempla tres áreas: Cargo por congestión (CC), Zona de emisiones ultrabajas (Ulez) y Zona de bajas emisiones (LEZ). En la zona CC, que incluye los barrios céntricos, se cobran quince libras por día si se entra en carro desde las 7 hasta las 22 horas.

En las zonas Ulez, los vehículos deben cumplir con los estándares de emisiones permitidos o se debe pagar por día £ 12,50 para conducir dentro de la zona. Algo similar sucede con la zona LEZ. **Cada**

conductor debe ingresar en la web de transporte de Londres y chequear si su automóvil cumple los estándares de baja contaminación para circular en estas dos zonas o pagar para ingresar. Esquemas similares se replican en ciudades, como Milán, Bruselas, Ámsterdam y París, entre otras decenas de urbes.

En la capital francesa, además, sumaron un monitor de emergencia con sistema de semáforo, que se activa durante días de alta contaminación. En esos casos recomiendan dejar los vehículos en las casas si es posible, ofrecen incentivos de estacionamiento residencial gratuito y hasta transporte público sin costo para desalentar el uso del carro.

(Le recomendamos: [La innovación del planeta es verde](#)).



La movilidad compartida es importante porque reduce la demanda de producción de nuevos carros y cuando alguien no dispone de vehículo propio, tiende a utilizar menos este modo de transporte



Y en Latinoamérica... ¿qué?

En Buenos Aires también se buscan nuevas alternativas. Dentro del Plan de Movilidad Limpia, presentado en 2017, se hicieron pruebas piloto con colectivos de tecnologías alternativas, donde circularon dos unidades eléctricas, dos propulsados por GNC y otras dos por biocombustible.



Los resultados, presentados el pasado mes de octubre, concluyeron que ninguna de ellas cumple con todos los requisitos, por eso precisan desde el Gobierno de la Ciudad que se debe considerar que la transición a una flota de bajas emisiones debe contemplar todas las alternativas. Sin bien los colectivos eléctricos son la opción más limpia y menos contaminante, los elevados costos de inversión, **la disponibilidad de potencia y lugar en cabecera, además de la vida útil de las baterías, son las barreras que desaceleran la llegada de estas unidades.**



Yo creo que las implementaciones de carros eléctricos de alquiler y autónomos son factibles en Buenos Aires



Actualmente, las ciclovías suman en todo el territorio porteño casi 270 km y representan el 10 % de los viajes. A nivel nacional, trabajan en un proyecto de ley de promoción de la movilidad sustentable, que planea incluir beneficios impositivos, nuevas instituciones y financiamiento de largo plazo. También establecería que desde 2041 no podrán comercializarse vehículos con motor de combustión interna nuevos en suelo argentino.

“Yo creo que las implementaciones de carros eléctricos de alquiler y autónomos son factibles en Buenos Aires y han de llegar, porque tiene que ver con el mercado, con necesidades de transformación. Acá han ocurrido muchas cosas como el metrobús, pasos a nivel elevados del ferrocarril, ciclovías y el Paseo del Bajo que resuelve el problema de los camiones”, finaliza Converti.

ANDREA VENTURA
LA NACIÓN (ARGENTINA) - GDA
En Twitter: @AndraajVentura

Más noticias A fondo

-Alerta por gran aumento en el nivel del río Magdalena en Honda, Tolima

-Día de la Tierra: cinco amenazas que ponen en riesgo al planeta

