

Pedalear contra la Contaminación

Reducción de las emisiones de gas de efecto invernadero: la bicicleta indispensable

La Unión Europea se propuso como objetivo reducir un 60% las emisiones de gas de efecto invernadero del sector del transporte entre 1990 y 2050. Actualmente todo parece indicar que se está aún muy lejos de alcanzar dicho objetivo. Desde 1990, el sector del transporte es el único que ha registrado un aumento de las emisiones de gas de efecto invernadero (+32%), mientras otros sectores han logrado disminuir las suyas. Según la Agencia Europea del Medioambiente, las mejoras tecnológicas no serán suficientes para lograr dicho objetivo. En este contexto, la Federación de Ciclistas Europeos plantea el potencial del uso habitual de la bicicleta para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones del sector transporte.

El estudio de la ECF muestra que las emisiones de gas de efecto invernadero provenientes de la práctica de la bicicleta son diez veces inferiores a las emisiones generadas por los desplazamientos en automóvil particular. En la comparativa se tuvieron en cuenta las emisiones generadas durante todo el ciclo de vida del medio de transporte, incluyendo la producción, el mantenimiento y el consumo de combustible. Además, el estudio aporta otra dato de suma importancia: si la Unión Europea adoptara los hábitos ciclistas de Dinamarca, es decir, si cada ciudadano circulara una media de 2,6 kilómetros diarios en bicicleta, se habría conseguido una cuarta parte del objetivo de reducción de emisiones del sector del transporte y la Unión Europa se ahorraría un 10% del petróleo bruto que importa.

La combustión de petróleo produce el 42% de las emisiones totales de CO₂. Los tubos de escape de los automóviles, de las motocicletas y de los camiones contribuyen aproximadamente a un 40% del total de emisiones del sector. Entre 1990 y 2005, las emisiones debidas al transporte aumentaron un 32,1% mientras que las de otros sectores disminuyeron un 9,5%.

Además de las posibilidades que ofrece la práctica regular de la bicicleta en cuanto a la reducción de la contaminación, el estudio demuestra que si se utilizaran de forma combinada la bicicleta eléctrica, las bicicletas de libre servicio que ofrecen muchas ciudades y los transportes públicos las emisiones de gas de efecto invernadero se reducirían de forma muy significativa en el viejo continente.

¿Cuál es el verdadero potencial de la bicicleta en materia de reducción de emisiones de efecto invernadero?
¿Cómo se puede comparar la práctica regular de la bicicleta con otros medios de transporte?

Habitualmente se dice que la bicicleta es un medio de transporte de “cero emisiones”, afirmación que resulta acertada en lo referente a la contaminación del aire y a la contaminación acústica. Sin embargo, no se puede decir lo mismo si nos referimos a las emisiones de gas de efecto invernadero que se emiten durante todo su ciclo de vida. Para resolver de forma correcta la cuestión de las emisiones y la práctica del ciclismo urbano, hay que analizar el ciclo de vida completo de la bicicleta y determinar el porcentaje de uso de este medio de transporte en toda la Unión Europea. La bicicleta no necesita combustible para funcionar, pero la fabricación de un modelo sí genera una cantidad de emisiones de gas de efecto invernadero. Para que la práctica del ciclismo urbano sea tomada en serio por los responsables políticos, es importante cuantificar tanto el impacto de su fabricación como las virtudes que supone su uso regular tanto en salud pública como para la economía de las naciones.

Fuente