



*Xabier Arruza ¿? The Smart City Journal ¿? 21 de agosto de 2022*

**Las ciudades consumen el 67% de la energía mundial, el 75% de los recursos naturales, producen el 70% del total del CO2 y el 70% del total de residuos**

Bajo el título de «Visualizando el Futuro de las Ciudades», ONU-Habitat presentó su Informe Mundial de las Ciudades 2022 en el marco de la undécima sesión del Foro Urbano Mundial, celebrado el pasado mes de junio en Katowice, Polonia.

Una de las principales observaciones del informe es la ligera ralentización del vertiginoso ritmo de urbanización global, debido a las primeras fases de la pandemia. Sin embargo, esta ha sido una respuesta de corto plazo que no altera el curso de la urbanización mundial, con un crecimiento esperado de la población urbana total del 56% en 2021 al 68% para 2050.

Conclusión que concuerda con los que muchos expertos señalaron durante la pandemia, como Carlos Ratti director del Senseable City Lab del MIT, que a pesar del tan cacareado trasvase de las ciudades al campo con motivo de la COVID19 que muchos predicaban, no existirá una inversión de la tendencia hacia un mundo más urbano, sino más bien cambios en las grandes urbes «Seguiremos queriendo vivir cada vez más en las ciudades».

En el mencionado informe de ONU Habitat se detalla una visión optimista en la que las ciudades son más equitativas, ecológicas y basadas en el conocimiento, pero no es menos cierto que la adaptación de las ciudades para conseguir un crecimiento sostenible siga siendo uno de los grandes retos de este siglo.

Las ciudades consumen el 67% de la energía mundial, el 75% de los recursos naturales, producen el 70% del total del CO2 y el 70% del total de residuos.

Estamos por tanto creciendo por encima de nuestras posibilidades y edificios, vehículos, energía, transporte, infraestructura del agua o las comunicaciones se encuentran lejos de lo que deberían formar parte: ciudades saludables, sostenibles y eficientes.

Esto implica que las estrategias de descarbonización de las ciudades debieran ser una de las máximas prioridades para los representantes públicos y como tal se demanda en el Informe Mundial de las Ciudades un mayor compromiso por parte de los gobiernos nacionales, regionales y locales, y alienta una mayor adopción de tecnologías innovadoras y conceptos de vida urbana.

¿Pero y por dónde empezar?

Casi siempre se señala a la energía como el principal vector para conseguir la descarbonización, por medio de la eliminación de los combustibles fósiles y la mejora de la eficiencia energética.

Pero desde nuestra visión de urbanistas, se obvia muchas veces el propio diseño urbano de las ciudades, siendo este el factor más importante.

Muchas ciudades han pecado de una expansión desmedida con muy bajas densidades, que provoca que se hayan trasladado centros de trabajo a la periferia (como Polígonos Industriales o Parques Tecnológicos), el ocio y consumo se haya desviado a Grandes Centros Comerciales en los extrarradios, provocando la necesidad de movilidad para los quehaceres del día a día.

Ha aumentado la ciudad difusa y mal integrada, en oposición a la ciudad compacta, compleja y cohesionada; yendo hacia un modelo con mucho mayor consumo de suelo, de agua y energía (calefacción y refrigeración), de emisiones de gases de efecto invernadero y, por supuesto, de

dependencia en el uso del vehículo particular.

Es por ello necesario antes de todo, repensar y rediseñar nuestras ciudades, apostando por modelos densos o de ciudad de proximidad – creando distritos o barrios con usos mixtos, donde poder vivir, trabajar o estudiar y realizar las compras básicas en una zona de corta distancia, evitando de ese modo la necesidad de movilidad.

Porque es precisamente el transporte uno de los vectores que más contribuye a la emisión de GEIS (entre el 30-35%).

Y la apuesta por la electrificación que tanto se nos está vendiendo, no va a ser la panacea. El objetivo principal debe ser mitigar la dependencia y uso del vehículo particular, que tan solo presenta una ocupación media en Europa de 1,5 usuarios por vehículo, permaneciendo estacionado entre el 92 y 97% de toda su vida útil; es decir un modelo totalmente ineficiente.

De ahí que una de las apuestas claras deba ser redimensionar el transporte público y desincentivar el uso del vehículo privado aplicando restricciones para su uso en entornos urbanos. Combinándolo con los denominados servicios de movilidad a demanda y los nuevos sistemas de micromovilidad, que en su conjunto pueden ofrecer alternativas al vehículo particular.

Los ciudadanos debemos entender que todos tenemos nuestro grado de responsabilidad y nuestros usos y costumbres deben también cambiar en pro de un beneficio común. En este punto, destacar la ‘incomodidad’ que supone para muchas personas prescindir de su vehículo o el modelo de consumo insostenible que está propiciando el imparable aumento de vehículos repartiendo a domicilio pequeños paquetes continuamente.

Y para finalizar destacar tres estrategias muy importantes a potenciar:

– Considerar a la ciudad como una ‘planta generadora de energía’, gracias a todos sus edificios e infraestructuras, ahora mismo infrautilizados y siendo únicamente consumidores de energía.

– La necesidad de renaturalizar los espacios urbanos, artificializados en gran parte.

– Apostar por modelos de Economía Circular, con objeto de erradicar modelos de consumo y producción basados en el ‘usar y tirar’, que generan cantidades ingentes de residuos de productos de un solo uso.

Es precisamente el fundamento de Bilbao Urban & Cities Design, repensar y rediseñar los modelos urbanos, para transformar nuestras ciudades y entornos urbanos en lugares saludables y respetuosos con el medioambiente, donde poder vivir y trabajar con calidad.

[Artículo original aquí](#)

**Autor**



**Xabier Arruza**

*Manager Bilbao Urban & Cities Design, Founder of Basqium Bilbao-Bilbo, País Vasco / Euskadi, España y miembro del Consejo Consultivo de Fundación Do! Smart City*

**Date**

2026/04/20