

Transporte y medio ambiente en Europa

El creciente volumen de transporte está contribuyendo a una mayor presión sobre el medio ambiente, especialmente por lo que al cambio climático y la pérdida de biodiversidad se refieren. Las medidas adoptadas en la actualidad para contrarrestar dicha tendencia sólo están consiguiendo, a lo sumo, desacelerar la tasa de crecimiento.

Como aspecto positivo, los progresos tecnológicos están permitiendo reducir, pese a los crecientes volúmenes de tráfico, los niveles de contaminación atmosférica generados por el transporte por carretera. Sin embargo, se necesita más para resolver el problema de la contaminación atmosférica en las urbes.

El resumen que a continuación se presenta describe lo sucedido desde comienzos de la década de 1990 hasta comienzos de la década de 2000.

Tendencias en el sector del transporte

Los volúmenes de transporte siguen aumentado

Uno de los objetivos clave de la política de transporte de la UE, aún no alcanzado, es disociar el crecimiento económico del crecimiento del transporte. Los volúmenes de transporte en la UE aumentaron de manera constante, aproximadamente a una tasa similar o superior a la del crecimiento económico: casi el 20 % en el caso del transporte de pasajeros y en torno al 30 % en el caso del transporte de mercancías.

El transporte por carretera y aéreo crecen con mayor rapidez que otros modos de transporte

Otro objetivo clave de la política de transporte de la UE consiste en estabilizar en 2010 el reparto modal en torno a los niveles de 1998.

Ahora bien, fueron el transporte aéreo y el transporte por carretera los que durante la década de 1990 lideraron los flujos mientras que otros modos,

como el ferrocarril, el autobús o las vías navegables, se estancaban o incluso retrocedían. El transporte aéreo, con un ritmo de crecimiento anual de un 5 % o más, fue el que registró el crecimiento más rápido.

Continua expansión de la infraestructura de transporte

Durante la década pasada, la red de autopistas creó más de 12 000 km en los antiguos Estados miembros y en torno a 1 000 km en los nuevos.

Las inversiones en la red transeuropea de transporte se han concentrado principalmente en cubrir las carencias transfronterizas en materia de ferrocarril de alta velocidad y redes de carreteras, con una clara prioridad de la carretera sobre el ferrocarril.

Como resultado, la red total de carreteras se expandía en poco tiempo, a la vez que las infraestructuras de ferrocarril convencional y vías navegables se contraían lentamente.

La estructura de precios en general no favorece los objetivos de la política de transporte de la UE

Poco se ha avanzado en reestructurar las tarifas de transporte para internalizar más eficazmente los costes externos, lo que contribuiría a reducir la demanda global de transporte y de infraestructura, así como también a optimizar el reparto modal.

Por ejemplo, los precios siguen favoreciendo al vehículo privado sobre el transporte público. El coste total del transporte en turismo, incluyendo tanto la compra como los costes operativos, ha permanecido estable, mientras que en el caso de otros modos de transporte han aumentado. Ello implica una reducción de la movilidad para aquellas personas sin acceso a un vehículo privado.

Se están preparando reglamentos orientados a recuperar parte de los gastos generados por la infraestructura ferroviaria y por carretera, a la vez que aumentan las reivindicaciones sobre la aplicación de un impuesto sobre los combustibles en vuelos intracomunitarios.

Tendencias medioambientales

Disminuyen las emisiones de contaminantes peligrosos

Han disminuido sustancialmente las emisiones de contaminantes peligrosos emitidos por vehículos de carretera. La disminución puede atribuirse a las normas de la UE en materia de emisiones de vehículos, progresivamente más estrictas desde comienzos de la década de 1990, en un proceso que aún no ha concluido. Las emisiones de contaminantes regulados descendieron entre un 24 y un 35 % (sin incluir la aviación internacional ni el comercio marítimo).

Sin embargo, pese a la reducción de la contaminación atmosférica provocada por el transporte por carretera, subsisten graves problemas de calidad del aire en las zonas urbanas. A fin de reducir los riesgos que entrañan para la salud humana determinados contaminantes, es preciso adoptar nuevas iniciativas.

Garantizar que los ciclos de ensayo reflejen las condiciones reales de conducción, incluida la práctica de 'trucar' los motores diesel, podría ser tan importante como imponer normas aún más estrictas a los vehículos de transporte por carretera.

Los niveles de emisiones aplicables a locomotoras y embarcaciones de navegación fluvial entrarán en vigor, por primera vez, a partir de 2005. En el caso de la aeronáutica, las emisiones están reguladas internacionalmente, y desde hace ya muchos años, por una normativa

que durante la década de 1990 impuso criterios más estrictos. Ahora bien, estas normas sólo se refieren a las emisiones en aeropuertos o sus alrededores; no tienen en cuenta las emisiones producidas a altitud de crucero, que contribuyen al calentamiento terrestre.

Aumentan las emisiones de gases de efecto invernadero

Los coches son ahora más eficientes. Sin embargo, la consecuente disminución en las emisiones de CO₂ se ha visto más que contrarrestada por el aumento del volumen de transporte, lo que se traduce en un incremento neto de en torno al 20 % de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte por carretera.

Los compromisos actualmente suscritos por la industria automovilística para reducir las emisiones de CO₂ generadas por automóviles expiran en 2008/2009. Por tanto, es necesario clarificar el régimen futuro en este ámbito, ampliando su campo de aplicación a las furgonetas y garantizando que los ciclos de ensayo reflejen las condiciones reales de conducción y tengan en cuenta el uso de equipamientos tales como el aire acondicionado.

La aviación también contribuye de manera importante y significativa a las emisiones de CO₂. Dado el rápido crecimiento del transporte aéreo, sus repercusiones sobre el clima no tardarán en superar a las de los vehículos de pasajeros, y se calcula

que hacia 2030 duplicarán el impacto de estos últimos. Junto al transporte marítimo internacional, la aviación no está regulada por el Protocolo de Kyoto.

Aumenta la presión sobre los hábitat

La infraestructura de transporte ejerce presión sobre los hábitat y la biodiversidad mediante la explotación directa de la tierra, las perturbaciones ligadas al ruido y la luz, la contaminación atmosférica y la fragmentación de paisajes. A medida que se expande la infraestructura de transporte, aumenta el número de áreas protegidas declaradas sometidas a presión. El transporte está afectando ya, de media, a la mitad de las áreas protegidas de Europa. Existen grandes diferencias regionales estrechamente vinculadas a las variaciones en la densidad de población, pero el transporte está afectando gravemente incluso a zonas remotas de la región Ártica.

Referencias

Diez aspectos clave para los responsables políticos sobre el transporte y el medio ambiente (Ten key transport and environment issues for policymakers), EEA Informe No. 3/2004, Agencia Europea de Medio Ambiente, Copenhague, 2004.

Agencia Europea de Medio Ambiente
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

Tel: +45 33 36 71 00
Fax: +45 33 36 71 99

Web: www.eea.eu.int
Enquiries: www.eea.eu.int/enquiries

