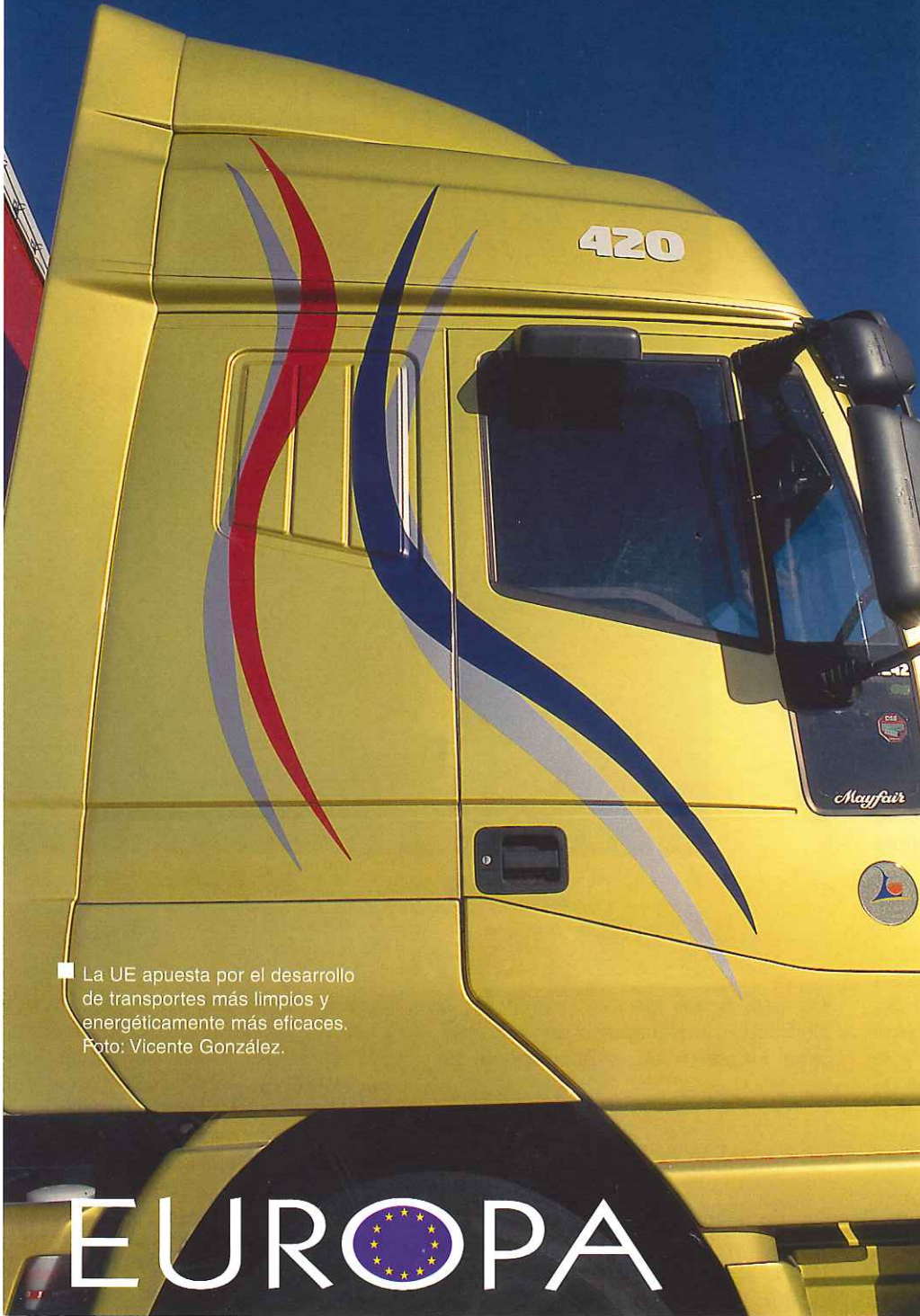


## Estrategias para la integración del transporte en el medio ambiente



■ La UE apuesta por el desarrollo de transportes más limpios y energéticamente más eficaces.  
Foto: Vicente González.

El Consejo Europeo de Cardiff, celebrado en 1998, marca el comienzo de la respuesta europea al reto de integrar el medio ambiente en las políticas de la UE. El caso del transporte se considera prioritario. Por ello se han puesto ya en marcha una serie de medidas, como son: mejor aprovechamiento del combustible, reducción de las emisiones y del ruido, el fomento de sistemas menos dañinos para el medio ambiente, equilibrar los diferentes modos de transporte, e integrar los costes ambientales en el precio de los transportes.

Texto: José Ignacio Rodríguez

# EUROPA

# EXIGE MÁS RESPETO

## Entre 1970 y 2000, el parque automovilístico de la UE se ha triplicado, pasando de 62,5 millones de coches a cerca de 175 millones

**E**l transporte, fundamental en cualquier economía moderna, se debate en una contradicción permanente, entre una sociedad que solicita mayor movilidad y una opinión pública que soporta cada vez menos la congestión, el deterioro del medio ambiente y la escasa calidad de algunos servicios de transporte.

En junio de 1998, el Consejo Europeo reunido en Cardiff iniciaba un proceso, que ya entonces se preveía largo y complejo, para dar respuesta a la obligación de integrar todo tipo de consideraciones ambientales en las acciones y políticas de la UE. En la comunicación titulada "Colaboración para la integración: una estrategia para integrar el medio ambiente en las políticas de la Unión Europea", se consideraba urgente abordar dicha integración para cumplir los compromisos de la Cumbre de Kioto sobre cambio climático y la Agenda 2000.

Y siguiendo las recomendaciones del V Programa comunitario, la integración del medio ambiente en la política del transporte fue considerada de forma prioritaria, junto a la agricultura y la energía. Por tanto, en Cardiff se dio un mandato expreso a los Consejos responsables de estas tres políticas concretas para que elaboraran su propia estrategia de integración.

En el Consejo de Ministros de Transportes y Medio Ambiente celebrado en 1998 se debatieron las repercusiones ambientales del transporte y, al tiempo que se reconocía el papel fundamental del sector en el desarrollo económico, en la mejora de la calidad de vida y en el mercado único, se lanzaba el aviso:

las previsiones de crecimiento de la demanda de transporte por carretera eran insostenibles, especialmente en zonas urbanas.

### LA PRIMERA RESPUESTA

La respuesta que había que dar a estos problemas estuvo muy clara desde el principio. Había que poner el acento en una serie de iniciativas: mejor aprovechamiento del combustible; reducción de las emisiones y del ruido; óptimo aprovechamiento de las infraestructuras existentes; fomento de sistemas de transporte menos dañinos

para el medio ambiente; relacionar la planificación del territorio con los transportes; reducir los desequilibrios entre los diferentes modos de transporte; establecer indicadores de sostenibilidad; promover avances dentro del Programa Marco I+D+I; incorporar acciones detalladas en relación con el transporte en el Sistema de Gestión Ambiental de las empresas (EMAS); e integrar los costes ambientales en el precio de los transportes.

Con todas estas medidas y objetivos de largo alcance se esperaba dar cumplimiento a los compromisos de Kioto sobre el cambio climático, al tiempo



■ Muchos de los problemas ambientales del transporte tienen su origen en el crecimiento del transporte de mercancías por carretera.  
Foto: Vicente González.

## EFICACIA ENERGÉTICA



En el Libro Blanco del Transporte se propone el desarrollo de fuentes de energía renovables y una utilización más limpia y eficaz de la energía

que se tenía en cuenta la Estrategia Europea para la Conservación de la Biodiversidad.

La UE asumió desde un primer momento que el transporte por carretera debía centrar la atención y, dado que las mejoras tecnológicas de los motores de combustión interna no reducían sustancialmente las emisiones, elaboró los programas Auto-Oil-I y Auto-Oil-II con el fin de obtener combustibles menos contaminantes de manera que, para el año 2020 se redujeran un 20 por ciento las emisiones respecto de 1995.

Otra cuestión ambiental, más conflictiva si cabe, es el ruido. En este sentido, la Comisión presentó al Consejo una propuesta de Directiva sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

Igualmente, se ha regulado el transporte de mercancías peligrosas, tanto por carretera como por ferrocarril y existen normas internacionales acerca del que se realiza por vía aérea y marítima.

En mayo de 2001 el Consejo Europeo planteó una serie de retos —algunos ya analizados en 1998— ante la situación insostenible de crecimiento del transporte, sobre todo el de carretera y el aéreo, al tiempo que consideraba prioritario el efecto sobre el Cambio Climático, la salud humana y el ruido (ver recuadro “Los retos principales”). Para atender el desafío de integrar las

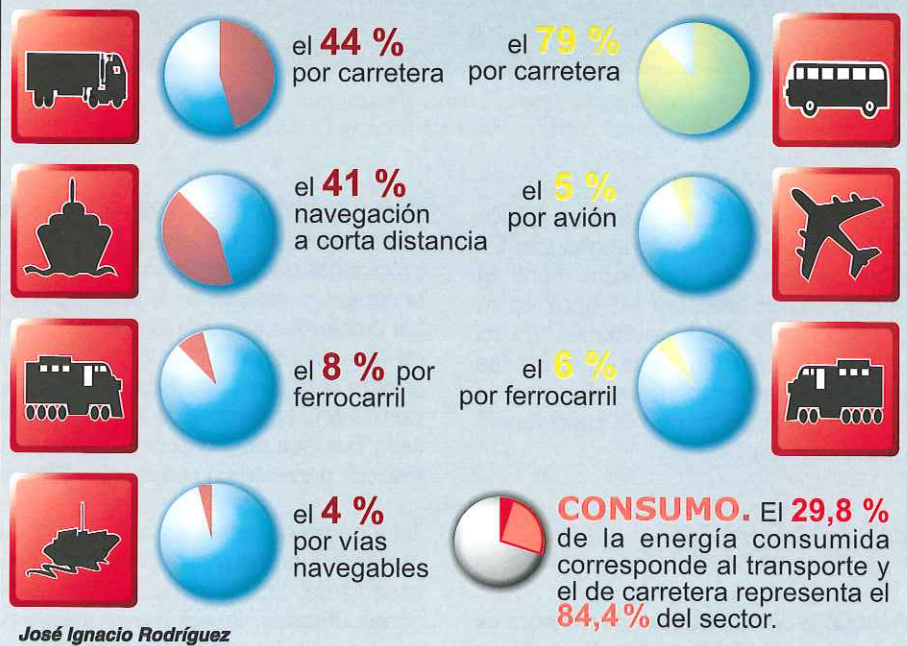
consideraciones ambientales en el sector del transporte, el Consejo se ha centrado en cuatro áreas prioritarias: elaborar objetivos a medio y largo plazo en el transporte comunitario; analizar de qué forma se puede conjugar un sistema de transporte que permita la calidad ambiental junto al crecimiento económico y

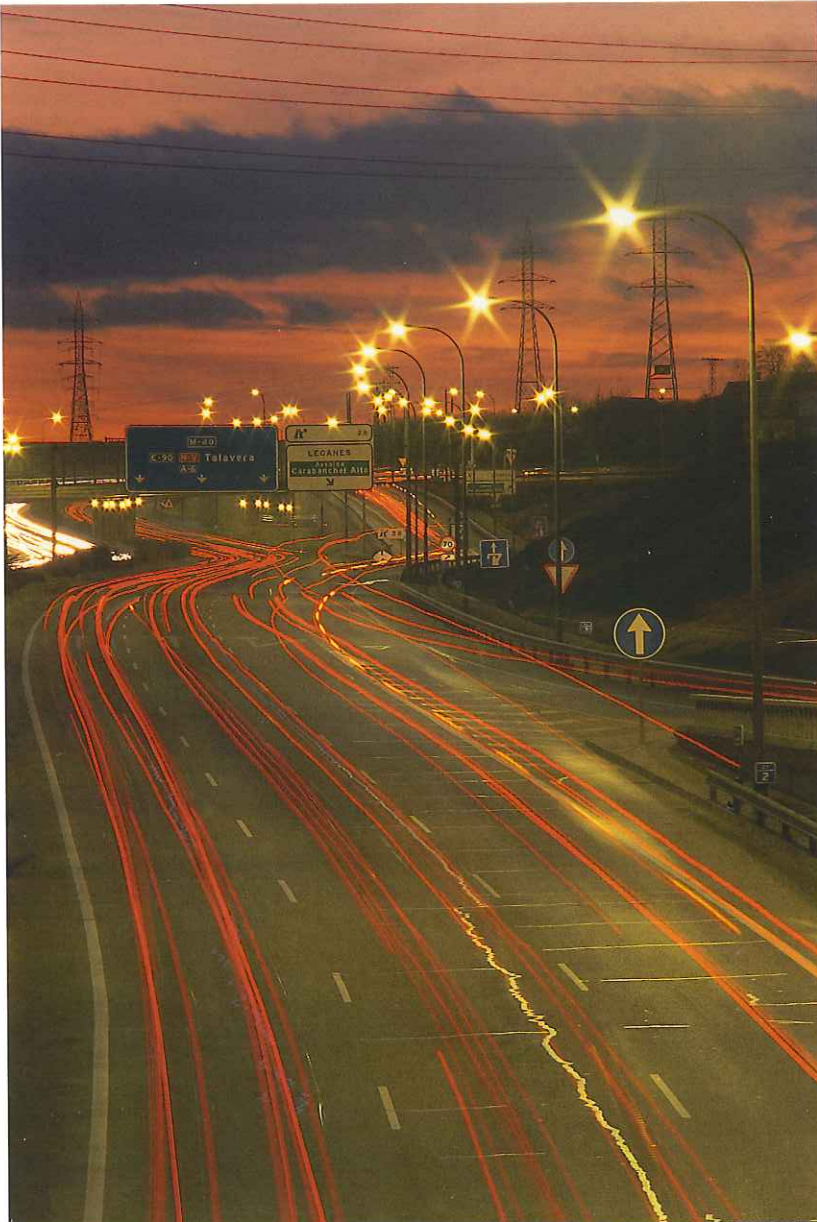
nuevas oportunidades de empleo; acelerar la introducción de combustibles alternativos y renovables junto con tecnologías para la construcción de vehículos limpios; y promover y facilitar el uso de mecanismos de mercado que incorporen la internalización de los costes reales, incluidos los ambientales.

## POR DÓNDE SE EFECTÚA

### MERCANCÍAS

### PASAJEROS





■ El mantenimiento y uso eficiente de las actuales infraestructuras es imprescindible para evitar la construcción de otras nuevas. Foto: Vicente González.

Además, se marca un período, 2000-2004, para estudiar los resultados. En este sentido, la Comisión será la encargada de efectuar el seguimiento y efectuar posibles revisiones de la estrategia; en todo caso, una de las revisiones se efectuará en el otoño de 2002, coincidiendo con la presidencia de Dinamarca.

### EL LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE

Aunque la política común de transportes ya estaba contemplada en el Tratado de

Roma en 1957, hasta 1985 los Estados Miembros fueron reticentes a aceptar las propuestas de la Comisión. Sin embargo, el cambio sustancial en la percepción de los problemas se produjo con el Tratado de Maastricht, en 1992. En ese año se adoptó el primer Libro Blanco del Transporte y en septiembre de 2001, la Comisaria Europea de Transportes, Loyola de Palacio, presentó un nuevo Libro Blanco.

Tal y como se indica en el citado documento, aunque la mayor parte de la congestión del tráfico rodado afecta a las zonas urbanas, la red transeuropea de transporte sufre también una congestión

## En mayo de 2001 el Consejo Europeo planteó una serie de retos ante la situación insostenible de crecimiento del transporte, sobre todo el de carretera y aéreo

crónica: 7.500 kilómetros de carreteras (la décima parte de la red) están afectados por los atascos, sin contar con el estrangulamiento de la quinta parte de la red ferroviaria y del retraso en la mayoría de los aeropuertos europeos, que generan un sobreconsumo de 1.900 millones de litros de keroseno, un 6 por ciento del consumo anual total. Y si nos centramos en los costes externos de la congestión de las carreteras, suponen aproximadamente el 0,5 por ciento del PIB comunitario, cuando todo hace indicar que los costes derivados de la congestión para el año 2010 alcanzarán 80.000 millones de euros al año (1 por ciento del PIB).

Efectivamente, entre 1970 y 2000, el parque automovilístico de la UE se ha triplicado, pasando de 62,5 millones de coches a cerca de 175 millones en la actualidad. Incluso, aunque la tendencia parece ralentizarse, el número de coches particulares aumenta 3 millones cada año y, aunque se ha triplicado el número de kilómetros de autopistas y autovías, la saturación se hace sentir en muchas regiones urbanas industriales.

Y con los atascos, la otra vertiente del problema: el aumento de las emisiones contaminantes y del consumo de carburante. Como ya subrayó la Comisión en noviembre de 2000 en su Libro Verde sobre la seguridad del abastecimiento, el consumo energético de los transportes representaba en 1998 un 28 por ciento de las emisiones de CO<sub>2</sub>, principal gas de efecto invernadero. Pues bien, de acuerdo con las últimas previsiones, si no se toma decisión alguna para invertir la tendencia de crecimiento del tráfico, estas emisiones aumentarán un 50 por ciento aproximadamente entre 1990 y 2010,

## LOS RETOS PRINCIPALES

Estas son las medidas principales planteadas por el Consejo Europeo en mayo de 2001

- Alcanzar una política de precios eficiente que diferencie las tasas de las cargas ambientales.
- Fomentar el uso sostenible del territorio mediante una planificación del transporte que tenga en cuenta el medio ambiente.
- Mantenimiento y uso eficiente de las actuales infraestructuras para evitar la construcción de otras nuevas.
- Presentar las telecomunicaciones como una alternativa real para reducir la demanda del transporte.
- Potenciación del transporte público en la política común de transporte.
- Mejorar los motores que se usan en el ferrocarril, los canales navegables y la aviación.
- Desarrollar sistemas intermodales de transporte y sistemas "puerta a puerta" eficaces.
- Hacer más atractivo el ferrocarril para los usuarios.
- Aspirar a una movilidad sin tener que recurrir al vehículo privado, sobre todo en las ciudades.
- Mejorar coches y combustibles para conseguir un menor consumo y menor contaminación atmosférica y acústica.
- Potenciar el transporte en autocar y ferrocarriles rápidos, menos contaminantes que el avión y el coche particular.
- Favorecer económicamente los vehículos limpios y los combustibles menos contaminantes.
- Incrementar la investigación técnica.
- Integrar este proceso entre quienes aspiran a pertenecer a la UE y promover la difusión e intercambio de experiencias entre los Estados Miembros.

alcanzando 1.113 millones de toneladas, frente a los 739 millones de 1990.

Una vez más, el transporte por carretera se presenta como el principal responsable de la situación y al que se le puede achacar un 84 por ciento de las emisiones. Reducir la dependencia frente al petróleo, que actualmente es del 98 por ciento, gracias a la utilización de combustibles de sustitución y mejorar la eficacia energética de los modos de transporte constituye, según el Libro Blanco, una necesidad ecológica y un desafío tecnológico.

### MEDIDAS A IMPLANTAR

El Libro Blanco del Transporte, con el título *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, plantea una serie de medidas que conjugan la tarificación, la revitalización de los modos de transporte alternativos a la carretera e inversiones puntuales en la red transeuropea. Y se hace evidente que el reequilibrio modal ha de pasar por una política de inversiones destinadas al ferrocarril, a las vías navegables interiores, al transporte marítimo de corta distancia y a las operaciones intermodales. Así, el Libro Blanco plantea el fomento del intercambio de "buenas prácticas"

para una utilización más adecuada del transporte público y de las infraestructuras existentes; sobre todo, desarrollar transportes urbanos de calidad.

Igualmente, la Comisión propone recurrir a la tecnología para conseguir unos transportes más limpios y eficaces e integrar sistemas inteligentes para una gestión eficaz de las infraestructuras.

En cuanto a las actividades de investigación a corto y medio plazo, se pro-

pone el desarrollo de fuentes de energía renovables y una utilización más limpia y eficaz de la energía, especialmente en zonas urbanas, y en el desarrollo de nuevos conceptos de transporte más limpios y eficaces desde el punto de vista energético. Es el caso del desarrollo de una nueva generación de coches eléctricos híbridos (eléctricos y térmicos), de gas natural o, a más largo plazo, de pila de hidrógeno.

En definitiva, la UE está dispuesta a abordar con determinación las mejoras necesarias para atajar muchos de los problemas ambientales del transporte cuyo origen está perfectamente identificado: el tráfico agobiante en el interior de las ciudades, la escasa tasa del transporte público, el crecimiento del transporte de mercancías por carretera, la insuficiencia de otros sistemas como el ferrocarril o el barco y los problemas asociados a los aeropuertos, sus ampliaciones, el ruido que generan y sus efectos indeseables en el entorno urbano más inmediato. Cambio climático, acidificación del suelo, salud de los ciudadanos, consumo insostenible de recursos naturales no renovables, daños a la biodiversidad o ciudades escasamente acogedoras, no son más que algunas de las consecuencias de un transporte que debe encontrar urgentemente soluciones. ■

### ¿CUÁNTO CONTAMINA MI COCHE?

*La Directiva 1999/94 CE sobre etiquetado del CO<sub>2</sub> precisa la información que deberá acompañar a todo vehículo nuevo que se ponga a la venta. De esta manera el ciudadano puede comprobar, entre las características del vehículo que se quiere comprar, los niveles de emisiones de CO<sub>2</sub>. La idea es alcanzar una media de emisiones en coches nuevos de 140 g/km en el año 2008. En la actualidad está pendiente de transponerse al derecho interno español.*