

AVANCES HACIA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Juan Luis Moragues
Abogado

El modelo de transportes actual, con el absoluto predominio del modo de transporte por carretera y con el correspondiente elevado consumo de energías derivadas de los combustibles fósiles, supone un sistema, que se considera en gran medida insostenible, desde las instancias institucionales, sobre todo a escala comunitaria.

Ello es debido a que el incremento del volumen del transporte no sólo depende del desarrollo económico, sino que está creciendo en mucha mayor medida, de forma que en la Europa Occidental se ha duplicado en los últimos treinta años.

Además, este incremento no ha sido uniforme en todos los modos de transporte, sino que el mayor aumento se ha producido fundamentalmen-

te en el transporte por carretera, motivando un desequilibrio modal en detrimento de otros tales como el ferrocarril.

Este Sistema de Transportes, en claro desequilibrio modal, que existe en la actualidad, provoca una serie de consecuencias ambientales y sociales nada desdeñables de forma que ello ha supuesto que, desde las instancias comunitarias, se trate de paliar las mismas.

Dentro de estos impactos fundamentales, la UE ha identificado como trascendentales: el alto consumo energético con la consiguiente elevada emisión de gases de efecto invernadero, la contaminación acústica, el elevado número de accidentes y los impactos que las infraestructuras provocan en la biodiversidad.

Según los datos que la UE posee y que se han publicado este año 2003 en el informe "El Medio Ambiente en Europa: tercera evaluación", el transporte es el segundo mayor consumidor de energía y el sector de mayor contribución a las emisiones de CO₂,

dándose la circunstancia agravante de que su crecimiento también es muy elevado.

El incremento desmedido de la demanda de transporte supone el consumo, en grandes cantidades, de combustibles fósiles, lo que acentúa la insostenibilidad del sistema, por lo que la actuación referente a energías alternativas asociadas al sistema de transporte, se presenta como una necesidad prioritaria a la que se debe hacer frente, sobre todo desde las Administraciones Públicas.

Los datos que se manejan en la UE en el informe "El Medio Ambiente en Europa: tercera evaluación" se reflejan en la gráfica siguiente:

Por lo que hace referencia a los efectos de la contaminación acústica, también supone un claro impacto puesto que un alto número de ciudadanos comunitarios se encuentra sometido a altos niveles de ruido derivados fundamentalmente del transporte por carretera. Además también se ven muy afectados por la contaminación acústica las zonas aledañas a los aeropuertos y los lugares cercanos a infraestructuras ferroviarias. Este tipo de contaminación provoca serios problemas de salud además del impacto ambiental respecto de poblaciones animales, etc.

Además de las emisiones de CO₂ que contribuyen en gran medida al cambio climático, los transportes por carretera realizan emisiones de contaminantes acidificantes, eutrofizantes, precursores del ozono y de partículas. Este tipo de contaminación ha sido históricamente la que más se ha combatido en la UE y en los Estados miembros desde el inicio del desarrollo de la protección ambiental y por ello en estos momentos, se comienza a observar que las expectativas de mejora de estos problemas son bastante elevadas.



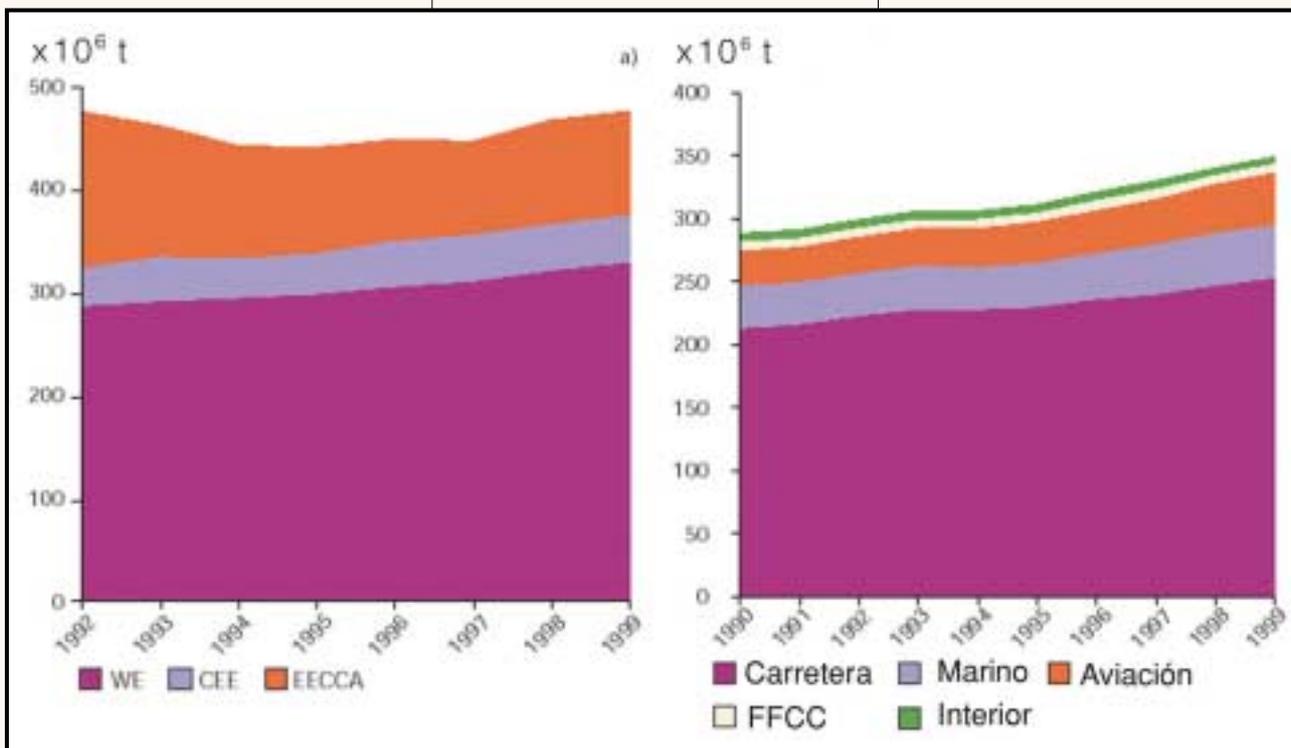
Por otro lado, la introducción de la dimensión social del Desarrollo Sostenible en el sector del transporte ha llevado a considerar a la UE la problemática de la siniestralidad como uno de los puntos fundamentales de un Sistema de Transporte Sostenible. Los accidentes son una de las principales causas de mortalidad en la Europa Occidental y supone uno de los

mayor presión aumentando la fragmentación de los enclaves y, por tanto, suponiendo una grave amenaza para la biodiversidad.

Para solucionar todos estos importantes problemas derivados de los sistemas del transporte, la Unión Europea viene desarrollando una serie de actuaciones e iniciativas jurídicas y de planificación, que abarcan inte-

tuación de pobreza, el envejecimiento de la población, la pérdida de biodiversidad y, por lo que al tema que tratamos se refiere, se considera como amenaza la congestión del transporte.

Frente a estas amenazas, la Estrategia propone una modificación de las políticas actuales a través del establecimiento de unos objetivos y



impactos sociales más importantes derivadas del transporte. Por ello, desde las Instituciones Europeas, se han establecido estrategias de actuación que incluyen en su planificación apartados referentes a esta problemática.

Por último, cabe afirmar que los transportes y más concretamente las infraestructuras necesarias para su funcionamiento, generan impactos importantes derivados de su instalación. Estos impactos suponen la utilización de gran cantidad de suelo que se destina a su ocupación. Fundamentalmente se está incrementando la extensión destinada a carreteras, mientras que las infraestructuras ferroviarias se encuentran en un ligero retroceso. Además, esta creación de nuevas infraestructuras está provocando que determinadas zonas naturales se encuentren sometidas a una

gralmente el concepto del transporte, dirigiéndolo hacia la sostenibilidad. De entre todas estas actuaciones, las que consideramos más relevantes, se encuentran definidas en los documentos que comentamos brevemente a continuación.

Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible

En junio de 2001, el Consejo de Gotemburgo aprobó esta estrategia a largo plazo para integrar todas las políticas comunitarias y para que éstas puedan ser consideradas como sostenibles desde los puntos de vista económico, social y medioambiental. En ella se identifican las grandes amenazas que afectan al Desarrollo Sostenible y que se considera que son: el calentamiento global, los peligros contra la Salud pública derivados de los productos químicos, la si-

metas a largo plazo, entre los que destacamos como referentes a la sostenibilidad del transporte, los relativos a la utilización de energías limpias y la mejora del sistema de transportes y la ordenación territorial.

Esta estrategia comunitaria plantea como objetivos principales con las miras puestas en la sostenibilidad, los tres siguientes: desvincular el crecimiento del transporte del crecimiento económico, conseguir una transferencia del transporte por carretera al de ferrocarril y al navegable y, por último, fomentar un desarrollo regional más equilibrado.

Libro Blanco de la política europea de transportes con vistas al 2010: la hora de la verdad

Posiblemente, sea éste el documento más importante a escala comunitaria, en lo referente a la sosten-

nibilidad y al transporte, puesto que supone la base de la planificación de la política de los transportes y recoge como imprescindible la necesidad de que el sistema de transportes sea sostenible.

Para ello, este Libro Blanco, como documento programático que es, constituye la referencia de todas las actuaciones que se desarrollen en esta materia, en la UE. En él se definen las especificaciones marcadas por la Estrategia de Sostenibilidad referentes al Transporte, comentadas anteriormente y concretamente plantea una serie de medidas que deben adoptarse y que son las siguientes:

Para lograr cumplir los objetivos de la sostenibilidad y la realización de estas medidas, desde el Libro Blanco se propugna la necesidad de interrelacionar las medidas de la política de transportes con las de otras políticas. Entre estas relaciones cabe destacar, la integración de la política económica integrando factores de la misma que provocan aumentos de demanda de transporte o la interrelación con la política urbanística y de Ordenación del Territorio, con la política social, presupuestaria y fiscal, de la competencia y de investigación.

En definitiva, este documento supone tratar de englobar todas las actividades que tienen incidencia en el sistema de transporte para que éste pueda ser considerado como sostenible en su desarrollo.

Indicadores de la integración del transporte y el medio ambiente (TERM 2002)

Para realizar el seguimiento del cumplimiento de los objetivos del transporte, establecidos en los dos documentos comentados anteriormente, era necesario crear un instrumento que permita evaluar su evolución.

Por esta razón se creó un instrumento que permite analizar, monitorizar y evaluar el estado de situación y los avances, si estos se producen, de la sostenibilidad del transporte. Esta herramienta se ha denominado como *TERM* (Mecanismo de Información de la Integración del Transporte y el

Medio Ambiente). A través de unos indicadores que muestran el desarrollo de la situación, se realizan los informes de evaluación para comprobar el cumplimiento de los objetivos.

Estos indicadores, a los cuales se puede acceder a través de la página de la Agencia Europea del Medio Ambiente: http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators, se dividen en siete bloques, dentro de los cuales se ubican los distintos indicadores, que son los siguientes:

- Consecuencias ambientales de los transportes.
- Demanda e intensidad de transporte.
- Planificación del Territorio y accesibilidad.

- 1.- Revitalizar el ferrocarril.
- 2.- Reforzar la calidad del transporte por carretera.
- 3.- Fomentar el Transporte marítimo y fluvial, reconciliar el crecimiento del Transporte aéreo con el Medio Ambiente.
- 4.- Materializar la intermodalidad.
- 5.- Realizar la Red Transeuropea de Transportes.
- 6.- Reforzar la seguridad vial.
- 7.- Reconocer los derechos y las obligaciones de los usuarios.

- Disponibilidad de infraestructuras de transporte y servicios.
- Precios y coste del transporte.
- Tecnología y utilización eficiente.
- Integración de la gestión.

Se trata por tanto, de realizar el seguimiento y poder juzgar si se está actuando correctamente en materia de transporte, teniendo como base de referencia el desarrollo sostenible, puesto que las variables monitorizadas a través de los indicadores abarcan los campos necesarios para la consideración del Transporte como Sostenible.

Este conjunto de iniciativas ha llevado a las autoridades de los Estados miembros a incluir, dentro de sus políticas de transporte, la visión transversal de la sostenibilidad tratando de

incluir en las mismas las dimensiones sociales y ambientales además de la puramente económica. Un claro ejemplo de esto, lo tenemos en la aprobación, por parte de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en noviembre de 2002, del *Plan Director del Transporte Sostenible*.

A través de este documento se pretende organizar una política de transporte a escala de Comunidad Autónoma, que suponga una Planificación del sector de los transportes con una visión basada en el Libro Blanco Comunitario, desarrollando el concepto de sostenibilidad para aplicarlo a la evolución del transporte. Además, para realizar el seguimiento del cumplimiento de dicho documento y de la misma manera que los

- 8.- Desarrollar transportes urbanos de calidad.
- 9.- Poner la tecnología al servicio de transportes limpios y eficaces.
- 10.- Gestionar los efectos de la mundialización.
- 11.- Desarrollar los objetivos medioambientales a medio y largo plazo para un sistema de transporte sostenible.
- 12.- Decidir un política de tarificación eficaz de los transportes.

TERM, esta Comunidad ha desarrollado una serie de indicadores denominados "*Indicadores del Transporte y Medio Ambiente*", que, al igual que los comunitarios pero adaptados al nivel regional, permiten la evaluación de conjunto de la sostenibilidad del Transporte.

A partir de todas estas actuaciones, se ha abierto a escala comunitaria un campo de actuación en el cual, hasta hace escasos años, nadie había entrado, y esto supone el inicio de un giro en las políticas de transportes puesto que ahora no sólo se va a tener en cuenta el desarrollo económico sino que, a la hora de la aplicación de estas políticas, deberán tenerse en cuenta la dimensión social y medioambiental de su aplicación. ■