

Transporturile și mediul în Europa

Creșterea continuă a volumului transporturilor conduce la o presiune din ce în ce mai mare asupra mediului, în special în legătură cu modificările de climă și pierderea biodiversității. Eforturile actuale de contracararea a acestor tendințe contribuie, în cel mai bun caz, doar la încetinirea ratei acestei creșteri.

În ceea ce privește latura pozitivă, inovațiile tehnologice asigură reducerea gradului de poluare a aerului cauzată de transportul rutier, în ciuda creșterii volumului traficului. Dar chiar și în aceste condiții, sunt necesare măsuri suplimentare de soluționare a problemei poluării atmosferei urbane.

Prezentul sumar are în vedere evoluția în perioada cuprinsă între începutul anilor '90 și începutul anilor 2000.

Tendențe în sectorul transporturilor

Volumul transporturilor în continuă creștere

Disocierea creșterii transporturilor de dezvoltarea economică reprezintă, de mai mulți ani, un obiectiv cheie al politicii Uniunii Europene privind transporturile, dar care, încă, nu a fost atins. Volumul transporturilor în Uniunea Europeană crește constant, aproape în același ritm cu dezvoltarea economică sau chiar în ritm mai mare: aproximativ 20 % pentru transportul de pasageri și aproximativ 30 % pentru transportul de mărfuri.

Transportul rutier și aerian se dezvoltă mai rapid decât alte forme de transport

Un alt obiectiv cheie al politicii Uniunii Europene privind transporturile este stabilizarea la nivelul anului 1998 a cotelor modale, până în anul 2010.

Creșterea transporturilor în anii '90 a fost dominată de dezvoltarea transporturilor rutiere și aeriene, în timp ce alte forme de transport, ca cel feroviar, rutier de calatori și navigatia pe apele interne au manifestat o tendință de stagnare sau chiar de declin. Transportul aerian a cunoscut cea mai rapidă

dezvoltare, cu o creștere anuală de 5 % sau chiar mai mare.

Infrastructura de transport continuă să se extindă

În cursul ultimului deceniu, rețeaua de autostrăzi a crescut cu peste 12 000 km în vechile State Membre ale Uniunii Europene și cu aproximativ 1 000 km în Noile State.

Investițiile în Rețeaua de transport trans-europeană a Uniunii Europene s-au axat în principal pe completarea breșelor din rețelele trans-frontaliere rapide feroviare și rutiere, programul rutier aflându-se într-o fază mult avansată față de cel feroviar.

Ca urmare, lungimea totală a autostrăzilor s-a extins rapid, în timp ce dimensiunea infrastructurii convenționale feroviare și de căi navigabile interne s-a redus treptat.

Structura prețurilor nu susține, în general, obiectivele politicii Uniunii Europene privind transporturile

Progresul înregistrat în restructurarea costurilor transporturilor către o mai mare internalizare a costurilor

externe este destul de lent. Un progres mai rapid în această direcție ar fi contribuit la reducerea cererii globale de transport și de infrastructuri de transport, ca și la optimizarea distribuției pe moduri de transport.

De exemplu, prețurile continuă să favorizeze folosirea autovehiculelor personale în locul transportului public. Costul total al transportului cu automobilul, care acoperă atât achiziția, cât și costurile de mentinere și operaționale, a rămas stabil, în timp ce costurile pentru alte mijloace de transport au crescut. Acest lucru implică reducerea capacității de mișcare pentru persoanele care nu au acces la un automobil.

În prezent, se stabilesc reglementările de recuperare a unei părți din cheltuielile de infrastructură, pentru transportul feroviar și rutier, și există solicitări crescânde de introducere a unei taxe pe combustibil, pentru zborurile din interiorul Uniunii Europene.



Tendențele privind mediul

Emisiile de poluanți nocivi sunt în scădere

Se înregistrează o reducere substanțială a emisiilor de poluanți nocivi proveniți de la vehiculele rutiere. Reducerea poate fi atribuită standardelor UE privind emisiile, aplicabile vehiculelor rutiere, care s-au înăspriț succesiv de la începutul anilor '90, acest proces continuând și în prezent. Emisiile de substanțe poluante supuse reglementărilor au scăzut cu 24 % până la 35 % (aviația internă și transportul maritim nefiind incluse).

Totuși, în ciuda reducerii nivelului de poluare a aerului, cauzată de transportul rutier, există în continuare probleme serioase de calitate a aerului, în zonele urbane. Sunt necesare inițiative suplimentare de reducere a expunerii locuitorilor la acțiunea poluanților care le afectează sănătatea.

Asigurarea ca ciclurile de testare să reflecte condițiile reale de conducere, inclusiv folosirea sistemului 'chip tuning' pentru automobilele diesel, ar putea fi la fel de importantă ca înăsprirea, în continuare, a standardelor pentru vehiculele rutiere.

Începând cu anul 2005, vor fi introduse în premieră standarde privind emisiile, pentru locomotive și nave de transport pe căile navigabile interne. Standarde internaționale privind emisiile provenite de la aeronave există de mai mulți ani, acestea fiind înăsprițe în anii '90.

Totuși, aceste standarde țin cont numai de emisiile din cadrul și din jurul aeroporturilor; emisiile pe parcursul zborului la altitudine, care contribuie la încălzirea globală, nu sunt luate în calcul.

Emisiile de gaze de seră sunt în continuă creștere

Automobilele devin tot mai eficiente. Totuși, reducerea, în consecință, a emisiilor specifice de CO₂ provenite de la automobile, a fost mai mult decât compensată de creșterea volumului transporturilor. Rezultatul este o creștere netă de aproximativ 20 % a emisiilor de CO₂ provenite de la transportul rutier.

Angajamentele actuale asumate de industria automobilistică de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la automobile expiră în anul 2008/2009. De aceea, se impune clarificarea statutului viitor în acest sector, prin extinderea acestor angajamente și la furgonete, și asigurarea ca ciclurile de testare să reflecte condițiile reale de conducere, ca și utilizarea de echipamente de tipul sistemelor de aer condiționat.

Aviația are de asemenea o contribuție importantă și în creșterea asupra nivelului emisiilor de CO₂. Având în vedere dezvoltarea rapidă a transportului aerian, impactul său asupra schimbărilor climatice va depăși curând pe cel al vehiculelor de pasageri, și, până în anul 2030, acest impact se estimează că va fi de două ori mai mare. Ca și în cazul

transportului maritim internațional, Protocolul Kyoto nu se aplică sectorului aviatic.

Presiunea asupra habitatului crește

Infrastructura de transport își pune amprenta asupra habitatului și biodiversității, prin utilizarea directă a terenurilor, perturbările cauzate de zgomot și lumină, poluarea aerului și fragmentarea peisajului. Pe măsură ce infrastructura de transport se extinde, tot mai multe zone naturale protejate vor fi supuse acestei presiuni. În medie, aproximativ jumătate din zonele protejate din Europa sunt deja afectate de transporturi. Există diferențe regionale foarte mari, strâns legate de variațiile densității populației, însă transportul are un impact serios chiar și în cele mai îndepărtate zone din regiunea arctică.

Referințe

Zece elemente cheie pentru factorii politici, privind transportul și mediul, Raportul EEA nr. 3/2004, Agenția Europeană de Mediu, Copenhaga, 2004.

Agenția Europeană de Mediu
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

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

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

