

Transportes e ambiente na Europa

O aumento dos volumes de transporte tem vindo a gerar uma pressão cada vez maior sobre o ambiente, sobretudo no que respeita às alterações climáticas e a perda da biodiversidade. Os esforços actuais no sentido de contrariar esta tendência resultam, no máximo, numa desaceleração da taxa de aumento.

Em contrapartida, e não obstante o aumento dos volumes de tráfego, os avanços tecnológicos têm permitido reduzir a poluição atmosférica causada pelo transporte rodoviário. Há, ainda assim, muito que fazer para a resolução do problema da poluição atmosférica urbana.

O presente briefing trata da evolução observada desde o início dos anos 90 até ao início dos anos 2000.

Tendências no sector dos transportes

Tendência para aumento dos volumes de transporte mantém-se

A dissociação entre o crescimento dos transportes e o crescimento económico constitui, desde há muitos anos, um dos principais objectivos da política europeia dos transportes, objectivo que permanece até hoje por alcançar. Os volumes de transporte na União Europeia cresceram a um ritmo constante e similar ao da economia, se não mesmo superior: quase 20 % para o transporte de passageiros e cerca de 30 % para o transporte de mercadorias.

Transporte por vias rodoviária e aérea evoluem mais rapidamente

Outro dos importantes objectivos da política europeia dos transportes é manter, a partir de 2010, as quotas modais tal como se apresentavam em 1998.

No entanto, o crescimento dos transportes nos anos 90 foi dominado pelo transporte rodoviário e aéreo, ao passo que a tendência registada nos outros modos, tais como os caminhos-de-ferro, os

autocarros ou as vias navegáveis interiores, foi de estagnação, ou mesmo decréscimo. A maior taxa de crescimento deu-se no transporte aéreo, com um crescimento anual de 5 % ou mais.

Infra-estrutura dos transportes em expansão permanente

Na última década, a rede de auto-estradas foi reforçada em mais de 12 000 km nos antigos Estados-Membros e cerca de 1 000 km nos novos.

Os investimentos na Rede Transeuropeia de Transportes centraram-se principalmente em suprir as lacunas transfronteiriças existentes na rede ferroviária de alta velocidade e na rede rodoviária. Comparando os dois, o programa rodoviário sofreu uma evolução muito superior ao ferroviário.

Daqui resultou um rápido crescimento da extensão total de auto-estradas, ao passo que a extensão das infra-estruturas dos caminhos-de-ferro e das vias navegáveis interiores convencionais registaram uma lenta diminuição.

Estruturas de preços em geral não apoiam os objectivos da política europeia dos transportes

Tem-se observado um progresso lento na reestruturação das taxas dos transportes no sentido de uma melhor internacionalização dos custos externos, o que ajudaria a reduzir a procura geral de transportes e infra-estrutura dos transportes, bem como a otimizar a repartição modal.

A título de exemplo, os preços continuam a favorecer os automóveis privados em detrimento dos transportes públicos. O custo total do transporte por automóvel, incluindo a compra e os custos de manutenção, permaneceu estável, enquanto que os custos dos outros modos aumentaram. Isto implica, em consequência, um decréscimo da mobilidade daqueles que não têm acesso a um automóvel.

Encontram-se actualmente em fase de aplicação regulamentos destinados a recuperar parte das despesas associadas às infra-estruturas para o transporte ferroviário e rodoviário, e cada vez mais se fazem ouvir as vozes a favor da introdução de uma taxa de combustível em voos dentro do espaço europeu.



Tendências ambientais

Quebra nas emissões de poluentes nocivos

As emissões de poluentes nocivos dos veículos rodoviários sofreram uma quebra significativa. Esta quebra deve-se às normas comunitárias relativas às emissões dos veículos rodoviários, objecto de um reforço sucessivo que teve início no começo dos anos 90 e que se encontra ainda em curso. As emissões de poluentes regulamentados diminuíram de 24 para 35 % (não contando com a aviação internacional e a navegação marítima).

Todavia, apesar da redução da poluição atmosférica causada pelos transportes rodoviários, existem ainda graves problemas ligados à qualidade do ar nas zonas urbanas. De facto, são necessárias outras iniciativas que reduzam a exposição das pessoas a poluentes nocivos para a saúde.

Assegurar que os ciclos de ensaio reflectam condições reais de condução, incluindo a substituição e programação de chips ('chip-tuning') nos veículos a gasóleo, poderia revelar-se tão importante quanto um reforço das normas aplicáveis aos veículos rodoviários.

As normas relativas às emissões serão primeiramente introduzidas, a partir de 2005, para as locomotivas ferroviárias e embarcações de navegação interior. As normas internacionais relativas às emissões das aeronaves existem já há largos anos e foram reforçadas em finais dos anos 90. Porém, estas normas destinam-se apenas às emissões nos

aeroportos e nas zonas circundantes e não tomam em conta as emissões em altitude, as quais contribuem para o aquecimento global.

Emissões de gases com efeito de estufa aumentam

Apesar de os automóveis de passageiros serem cada mais eficientes, o decréscimo resultante das emissões específicas de CO₂ dos automóveis tem sido largamente superado pelo crescimento dos transportes. Tal facto traduz-se num crescimento total de cerca de 20 % das emissões de CO₂ devidas ao transporte rodoviário.

Os actuais compromissos assumidos pela indústria automóvel no sentido de reduzir as emissões de CO₂ dos automóveis expiram em 2008/09. Por conseguinte, há que clarificar qual o futuro regime a aplicar nesta área, alargando o âmbito de aplicação de modo a cobrir as furgonetas e garantindo que os ciclos de ensaios reflectam condições reais de condução e o uso de equipamento, tais como os aparelhos de ar condicionado.

A aviação contribui também de forma significativa para as emissões de CO₂. Dado o rápido crescimento do transporte aéreo, o seu impacto climatérico estará muito acima do causado pelos veículos de passageiros, estando mesmo previsto que duplique até 2030. Tal como a navegação internacional, a aviação não está abrangida pelo Protocolo de Quioto.

Pressão sobre os habitats aumenta

A infra-estrutura dos transportes exerce pressão sobre os habitats e sobre a biodiversidade devido ao uso directo da terra, às perturbações sonoras e luminosas, à poluição atmosférica e à fragmentação da paisagem. À medida que a infra-estrutura dos transportes evolui, aumenta também a pressão sobre as áreas naturais designadas. Em média, cerca de metade das áreas designadas na Europa já se encontram afectadas pelo transporte. Existem grandes diferenças regionais estreitamente ligadas às variações da densidade populacional, mas o transporte está a ter um sério impacto mesmo em áreas remotas como a região do Ártico.

Referências

Ten key transport and environment issues for policymakers (Dez questões-chave do transporte e do ambiente para decisores políticos), Relatório da AEA n.º 3/2004, Agência Europeia do Ambiente, Copenhaga, 2004.

Agência Europeia do 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
Informações: www.eea.eu.int/enquiries

