



TRANSPC

7.



TRANSPORTE

ORTE



## **7. TRANSPORTE**

### **1. INTRODUCCIÓN**

### **2. ELEMENTOS DEL MODELO FPEIR EN LA CAPV**

### **3. (F) EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE EN LA CAPV**

- 3.1. El transporte de mercancías
- 3.2. El transporte de pasajeros
- 3.3. El tráfico en las autopistas
- 3.4. El tráfico en los aeropuertos
- 3.5. Infraestructuras de transporte

### **4. (P, I) PRESIONES E IMPACTOS AMBIENTALES DEL TRANSPORTE**

- 4.1. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)
- 4.2. Contaminación atmosférica y ruido
- 4.3. Ocupación del suelo, fragmentación del territorio y degradación del paisaje
- 4.4. Accidentes
- 4.5. Ecoeficiencia del transporte en la CAPV

### **5. (R) LAS RESPUESTAS HACIA UN TRANSPORTE SOSTENIBLE**

- 5.1. Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea
- 5.2. El Plan Director de Transporte Sostenible de la CAPV
- 5.3. Transporte público y movilidad municipal sostenible
- 5.4. Evaluación conjunta de impacto ambiental y transporte

### **6. BIBLIOGRAFÍA**

El transporte es uno de los sectores de la economía que mayor preocupación despierta en las instituciones europeas por sus repercusiones en la salud y el medio ambiente.

La fuerte base industrial de la economía vasca y su importante apertura a la economía internacional han sido, junto con el crecimiento del producto interior bruto, algunos de los factores que han estado detrás del sustancial aumento en el volumen de transporte que ha conocido la CAPV desde 1990.

El transporte de mercancías por carretera movió en el año 1990 un total de 25 millones de toneladas. En el año 2002, fueron 91 millones. Eso significa que en la actualidad, 2004, las carreteras vascas soportan un tráfico de mercancías cuatro veces superior al de 1990. El transporte de mercancías en el País Vasco conoce un fuerte desequilibrio modal, muy superior a la media de la Unión Europea. Así, el 73% del tráfico de mercancías del año 2002 de la CAPV se realizó por carretera, mientras que en la UE-15 el porcentaje fue del 44%. Más de 27 millones de toneladas de mercancías cruzaron ese año las carreteras vascas sin que la CAPV fuese ni el origen ni el destino de las mismas.

Respecto al transporte de pasajeros, el parque móvil del País Vasco ha crecido desde 1990 una media de 35.000 nuevos vehículos al año, existiendo en la actualidad 562 vehículos por cada 1.000 habitantes. El transporte de pasajeros —medido en pasajeros-km— está también fuertemente desequilibrado hacia el transporte motorizado por carretera, ya que ese modo supone el 85% del total de la distancia recorrida —73% en vehículo privado y 12% autobús urbano e interurbano—. El 6% de la distancia es realizada en tren y metro, el 5% a pie y el 4% restante en otros modos.

En cuanto a los impactos ambientales destaca, en primer lugar, el incremento del 85% de las emisiones de gases de efectos invernadero en el 2003 respecto al año de referencia 1990. Las emisiones procedentes del transporte representaban en el año 2003 el 26% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero del País Vasco. En segundo lugar, la ocupación de territorio por parte de las infraestructuras de transporte alcanza en



(.../...)

el País Vasco las 18.272 ha, lo que representa el 2,51% de su territorio, más del doble de la media en la Unión Europea, que es el 1,2%.

El Plan Director de Transporte Sostenible aprobado por el Gobierno Vasco, a propuesta del Departamento de Transporte y Obras Públicas, ha creado la Autoridad Coordinadora del Transporte de Euskadi y ha puesto en marcha el Observatorio Permanente del Transporte de la CAPV. Entre los objetivos del mencionado Plan están el reequilibrio modal y la progresiva desvinculación del crecimiento económico del incremento en la demanda del transporte, en línea con la Política Común del Transporte puesta en marcha por la Unión Europea desde 2001.

Señalar, también, que la experiencia del transporte público en el Territorio Histórico de Bizkaia en estos últimos años está presentando una evolución esperanzadora. Los diferentes comportamientos de movilidad registrados en los tres Territorios en los últimos años han puesto de manifiesto que la existencia de un servicio de transporte público de calidad como el ofrecido por el Metro-Tranvía es la condición imprescindible para que la ciudadanía vaya modificando sus pautas de movilidad hacia modos más sostenibles ambientalmente.

## 1. INTRODUCCIÓN

El transporte es esencial en el funcionamiento de las sociedades modernas. Un buen servicio de transporte es requisito básico para garantizar la movilidad de las personas, así como el tránsito de mercancías hacia los mercados. El sistema de transporte es, igualmente, un articulador territorial y cohesionador social, al permitir la conectividad con lugares dispersos y aislados. Un buen sistema de transporte es, en definitiva, un elemento básico en el bienestar de la sociedad ya que permite mayor libertad de elección y decisión a las personas, las empresas, el comercio y el ocio.

Ahora bien, la experiencia de las últimas décadas en Europa y en la CAPV es elocuente respecto a las importantes externalidades generadas por el sector en forma de accidentes, congestión, contaminación local, ruido, fragmentación territorial, incidencia en el cambio climático, impacto en la biodiversidad y el paisaje.

Durante décadas las instituciones públicas han abordado el complejo tema del transporte desde una perspectiva lineal, centrada básicamente en la oferta de nuevas infraestructuras ante una demanda siempre creciente. Desde finales de los años noventa, sin embargo, se ha ido imponiendo un giro sustancial en la política de transporte a nivel internacional, giro sancionado tanto por la UE con su *Libro Blanco sobre Transporte* de 2001, como por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE, con el informe *Transporte Ambientalmente Sostenible*, 2000.

La nueva política busca desacoplar el crecimiento económico del crecimiento del transporte, así como un reequilibrio entre los diversos modos en beneficio del ferrocarril y del transporte marítimo. Con la puesta en marcha de la nueva orientación se trata, en definitiva, de sentar las bases para que en el plazo de una generación se produzca un cambio sustancial en el modelo de transporte existente en la Unión Europea y que ese cambio se oriente hacia la sostenibilidad ambiental.



El País Vasco se encuentra, en la actualidad, en una encrucijada de caminos en cuanto a su sistema de transporte. Importantísimas inversiones públicas —del orden de 10.000 millones— han sido planificadas para dotar de nuevas infraestructuras de transporte al país en forma de autovías y autopistas, puertos y trenes de alta velocidad.

Aunque el concepto y la filosofía de un transporte acorde con el desarrollo sostenible se va abriendo paso entre las instituciones y la sociedad vasca, las inercias de un pasado en el que todo el peso de la acción pública giraba en torno a la dotación de nuevas infraestructuras siguen pesando decisivamente. Acertar la dirección correcta en la actual encrucijada va tener una gran trascendencia para el bienestar de la actual y las futuras generaciones.

## 2. ELEMENTOS DEL MODELO FPEIR EN LA CAPV



En los últimos años el País Vasco ha conocido un aumento espectacular del transporte favorecido por el fuerte crecimiento económico y por una mayor demanda de movilidad de la sociedad. Tanto en el transporte de pasajeros como en el de mercancías, en el que la CAPV constituye una importante puerta de entrada y salida entre la Península Ibérica y Europa, el modo de la carretera ha sido el que ha conocido el mayor crecimiento, lo que ha generado importantes consecuencias ambientales al ser éste, junto con el avión, el más ineficiente desde el punto de vista ambiental.

El número y la envergadura de las infraestructuras de transporte construidas en la CAPV ejercen una fuerte presión sobre el territorio y el paisaje. La emisión de

gases de efecto invernadero responsables del cambio climático, las emisiones de contaminantes y el ruido provocado por los diferentes sistemas de transporte, son algunas de las presiones ambientales más significativas. Los ecosistemas y las personas se ven alterados por esas presiones, dando lugar a afecciones sobre la salud, pérdida de recursos naturales y degradación de los valores naturales y paisajísticos del territorio.

Las respuestas buscan desacoplar el crecimiento económico del crecimiento del transporte e inducir progresivamente al sistema hacia un cambio modal a favor del ferrocarril y el transporte marítimo en detrimento de la carretera.

### 3. (F) EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE EN LA CAPV

#### 3.1. El transporte de mercancías

La fuerte base industrial de la economía vasca, la aceleración de la internacionalización de la economía y la ubicación geográfica de la CAPV en uno de los dos grandes corredores de interconexión entre la Península Ibérica y Francia/ Europa continental, han hecho que el País Vasco haya soportado tradicionalmente un elevado volumen de transporte de mercancías en su territorio.

A diferencia de la Unión Europea donde la participación del transporte de mercancías por carretera es similar a la del transporte marítimo de corta distancia, en la CAPV el desequilibrio modal a favor de la carretera es más acentuado. Así, mientras que en la UE-15 el transporte de mercancías por carretera supone un 44% del total, en el País Vasco esa proporción ascendía en el año 2002 al 73%. Mientras que la participación del transporte marítimo en la Unión Europea era del 41%, en nuestro país era del 25% del total.

El crecimiento del transporte de mercancías en las carreteras vascas en los últimos años ha sido espectacular. En el año 1990 la carretera movió, en cifras absolutas, 25 millones de toneladas de mercancías. En el año 1999 ya había alcanzado los 70 millones y en el 2002 los 91 millones de toneladas. La desagregación de los flujos de transporte de mercancías por carretera del País Vasco indica que el 73% antes señalado se compone aproximadamente de un 24% de tráfico con destino al País Vasco, un 18,5% es tráfico interior y un 30,5% es tráfico de tránsito. Eso significa que, en la actualidad, más de 27 millones de toneladas de mercancías cruzan anualmente las carreteras de la CAPV sin que éste sea ni su origen ni su destino.

Otro aspecto destacado del modelo de transporte de mercancías en nuestro país es la aportación casi marginal que realiza el ferrocarril, con menos del 2% del total. El declive del transporte por ferrocarril se ha agudizado en años recientes. Así, RENFE pasó de transportar 2.488 miles de t en el año 2000, a transportar 2.057 m. de t en el año 2001 y 1.896 m. de t en 2002, lo que supuso un descenso del 24% en sólo dos años.

Figura 7.1.  
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LA CAPV,  
2002 (EN MILLONES DE TONELADAS)

| MEDIO DE TRANSPORTE      | MILLONES DE TM | % SOBRE EL TOTAL |
|--------------------------|----------------|------------------|
| Carretera                | 91,8           | 73,2%            |
| Marítimo <sup>1</sup>    | 31,6           | 25,2%            |
| Ferrocarril <sup>2</sup> | 2,0            | 1,6%             |
| <b>Total</b>             | <b>25,4</b>    | <b>100,0%</b>    |

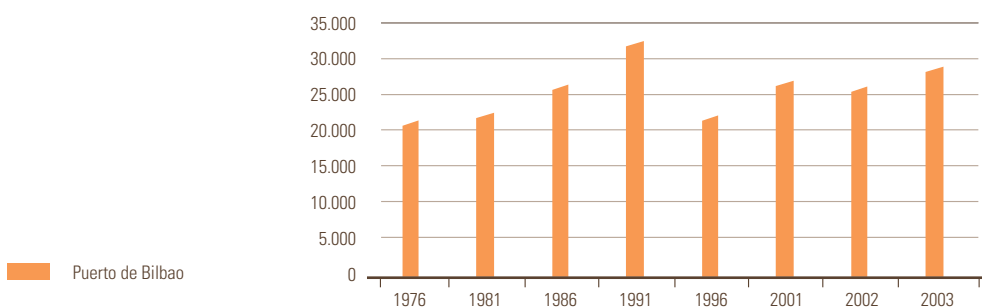
Fuente: Elaboración propia con datos de la Caja Laboral-Euskadiko Kutxa, 2002.

El tráfico total de mercancías del Puerto de Bilbao en el año 2003 fue de 29.010 miles de toneladas. En agosto de 2004, el incremento en el tráfico del puerto respecto a la misma fecha del año anterior fue del 21% (ver Figura 7.2).

El Puerto de Pasajes, por su parte, movió en el año 2003 un total de 5.900 miles de toneladas (ver Figura 7.3).

En la Figura 7.4 se muestra el grado de eficiencia energética de los distintos modos de transporte según datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Figura 7.2.  
TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE BILBAO (MILES DE TONELADAS)



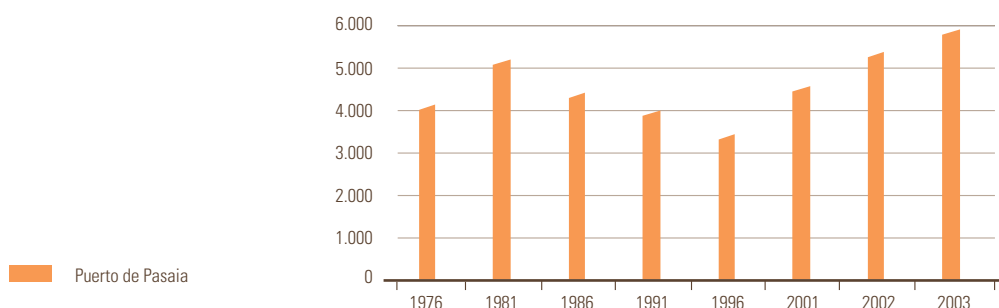
Fuente: Elaboración propia con datos de la Caja Laboral-Euskadiko Kutxa, 2002 y del Puerto de Bilbao.

<sup>1</sup> Puertos de Bilbao y de Pasaja.

<sup>2</sup> RENFE más FEVE.



Figura 7.3.  
TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE PASAIA (MILES DE TONELADAS)

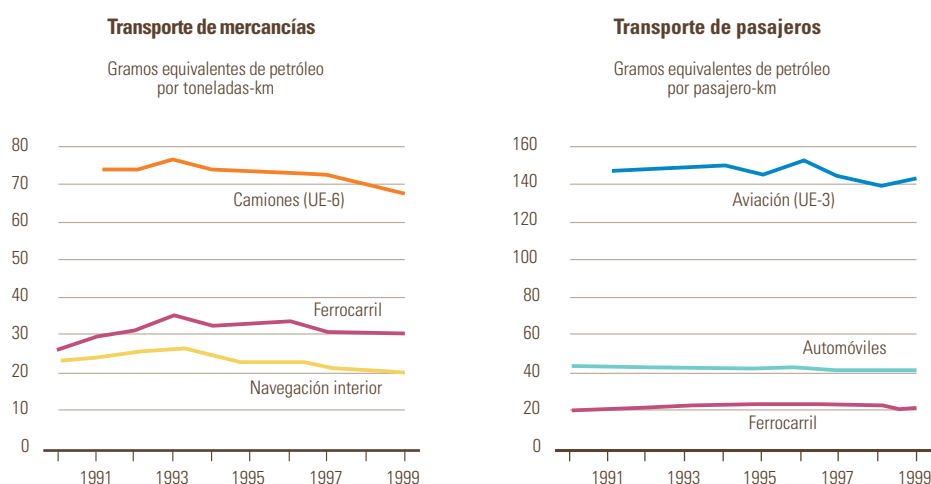


Fuente: Elaboración propia con datos de la Caja Laboral-Euskadiko Kutxa, 2002 y del Puerto de Pasaia.



En el País Vasco la tendencia del transporte de mercancías muestra un doble desequilibrio desde la perspectiva ambiental. Por un lado, un elevado acoplamiento con respecto a la economía. Se ha pasado de 57 millones de toneladas en el año 1990 a los 125,4 millones de toneladas en el año 2002. Por otro, el transporte de mercancías ha apostado masivamente por la utilización de la carretera en detrimento fundamentalmente del ferrocarril.

Figura 7.4.  
EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS, UE 1990-99



Nota: Camiones y aviación hacen referencia a la media ponderada de Austria, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia y el Reino Unido (camiones) y Dinamarca, Finlandia y Alemania (aviación).

Fuente: ODYSEE, 2002.

Fuente: Indicadores de integración del transporte y el medio ambiente TERM 2002. Agencia Europea de Medio Ambiente, 2002.

### 3.2. El transporte de pasajeros

El incremento de la movilidad es una característica de las sociedades económicamente desarrolladas. Su continuo aumento ha entrado, sin embargo, en abierto conflicto con otros aspectos de la sociedad de bienestar. En primer lugar, están los graves problemas de congestión que sufren buena parte de las carreteras: en torno al 10% de las carreteras de la Unión Europea, unos 7.500 km, están afectadas por serios problemas de congestión<sup>3</sup>. En segundo lugar, los impactos ambientales y sobre la salud. Finalmente, los accidentes de tráfico con sus secuelas de muertos y heridos.

En la CAPV el transporte de pasajeros por carretera ha conocido un importante incremento a lo largo de los últimos años debido a una serie de factores económicos, urbanísticos y sociales. En primer lugar, la mejora de los niveles de renta ha conducido a un aumento significativo en el número de vehículos en manos de las familias. En segundo lugar, los combustibles fósiles —una vez descontada la inflación— han mantenido, hasta mediados de 2004<sup>4</sup>, sus precios reales en niveles similares a los de comienzos de los años ochenta<sup>5</sup>.

En tercer lugar, las infraestructuras viarias han recibido la mayor parte de la financiación pública de las últimas décadas, lo que ha incentivado ampliamente su utiliza-

ción. Ello ha motivado que, salvo excepciones como el Metro y el Tranvía de Bilbao, la calidad del transporte público apenas haya podido competir con el vehículo privado. Finalmente, elementos del desarrollo urbano como la creación de grandes superficies en las afueras de las ciudades y las urbanizaciones dispersas han actuado como fuerzas motrices adicionales en la utilización del coche privado.

Un estudio hecho público por la Diputación Foral de Bizkaia<sup>6</sup> concluye, en ese sentido, que el alejamiento de los centros de trabajo y equipamientos colectivos obliga a las personas que han optado por vivir en urbanizaciones de baja densidad situadas en las afueras de las ciudades a disponer de una media de 1,92 coches por familia.

El parque de vehículos de la CAPV ha pasado de 755.434 en 1990 a 1.183.577 en el año 2003, un incremento del 57%, lo que ha supuesto la incorporación media de 35.000 nuevos vehículos al año. En la actualidad, la densidad de vehículos es de 562 por cada 1.000 habitantes. Sólo en el año 2003 se matricularon 75.025 nuevos vehículos en los tres Territorios Históricos.

El estudio sobre *Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003* publicado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco ha puesto de manifiesto algunos aspectos muy relevantes a la hora de analizar las dinámicas de movilidad.

Figura 7.5.  
MOVILIDAD HACIA LAS CAPITALS VASCAS

| DESTINO                | DESPLAZAMIENTOS<br>MOTORIZADOS<br>DIARIOS | DESPLAZAMIENTOS<br>VEHÍCULO<br>PRIVADO | % SOBRE TOTAL DE<br>DESPLAZAMIENTOS<br>MOTORIZADOS | DESPLAZAMIENTOS EN<br>VEHÍCULO PRIVADO<br>INTERNOS A LA CIUDAD |
|------------------------|---|--|--|--|
| Vitoria-Gasteiz        | 261.832                                   | 188.519                                | 72%  | 156.471  |
| Donostia-San Sebastián | 369.091                                   | 210.382                                | 57%  | 132.541  |
| Bilbao                 | 567.786                                   | 244.148                                | 43%  | 100.101  |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2003.



En el País Vasco la carretera soporta el 85% de la distancia recorrida por las personas en un año —medida en pasajeros-kilómetro<sup>7</sup>—, dividiéndose entre un 73% que corresponde al vehículo privado y un 12% al autobús urbano e interurbano. El 6% de la distancia es realizada en tren y metro, el 5% a pie y el 4% restante en otros modos.

<sup>3</sup> *Europe's environment: the third assessment*, 2003. Agencia Europea del Medio Ambiente.

<sup>4</sup> A partir de agosto de ese año se inicia un importante encarecimiento del precio del barril de petróleo. Está aún por ver si el encarecimiento se estabiliza o responde exclusivamente a motivos coyunturales.

<sup>5</sup> En enero de 2002, la media comunitaria del precio de carburantes para el transporte por carretera, corregida la inflación, era entre un 5% y un 10% inferior con respecto a la primera mitad de los años ochenta. Agencia Europea del Medio Ambiente, 2003.

<sup>6</sup> *Estudio del fenómeno del crecimiento en baja densidad*, Diputación Foral de Bizkaia, 2004.

<sup>7</sup> Hace referencia a la distancia total recorrida por el conjunto de pasajeros en un año y a la proporción relativa de esa distancia entre los diferentes modos de transporte.

En el Territorio Histórico de Bizkaia la movilidad<sup>8</sup> motorizada de un día estándar ha crecido un 15% entre 1997 y 2002. El 56% de ese incremento en el número de desplazamientos motorizados ha sido absorbido por el transporte público y el 44% por el vehículo privado. En el año 2003, los servicios de transporte público de pasajeros fueron utilizados en Bizkaia por 179 millones de personas, lo que supuso un incremento de un 6% respecto al año anterior, con importantes avances tanto en Eusko-Tren como en el Metro.

En el Territorio Histórico de Álava, la movilidad motorizada se ha incrementado en un 21% entre 1996 y 2002. El transporte público ha captado un 15% de ese incremento en el número de desplazamientos mientras que el vehículo privado ha protagonizado el 85% restante.

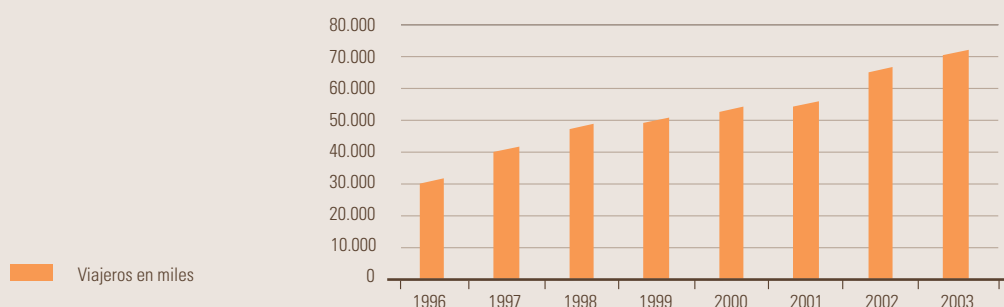
En el Territorio Histórico de Gipuzkoa los resultados son aún peores para el transporte público y, por ende, para el medio ambiente. Entre los años 1998 y 2002, el incremento de la movilidad motorizada ha sido del 10% y ha sido protagonizado en el 100% por el vehículo privado.

Tanto los datos de desplazamientos motorizados diarios hacia las capitales vascas, como los del incremento de la movilidad motorizada en años recientes, ponen de manifiesto que la existencia de un servicio de transporte público eficiente, moderno, de calidad como el ofrecido por el Metro y el Tranvía de Bilbao es la condición imprescindible para que la ciudadanía modifique sus hábitos de movilidad hacia modos ambientalmente más sostenibles.

### EL METRO DE BILBAO

En el año 2003 se contabilizaron un total de 72,6 millones de viajeros, un 8,9% más que en el año anterior, el 43% del total de viajes realizados en transporte público en Bizkaia. El año 2002, por su parte, conoció un importante incremento respecto al año 2001, 19%, debido a la puesta en servicio del primer tramo de la Línea II que aportaba cinco nuevas estaciones. Entre ellas la de Cruces que posibilita el acceso en este modo de transporte al principal hospital de Bizkaia y la estación de Ansio, que permite el acceso por metro a las nuevas instalaciones de la Feria de Muestras de Bilbao.

Figura 7.6.  
PASAJEROS EN EL METRO DE BILBAO



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Consorcio de Transportes de Bizkaia, 2003.

La clara progresión y aceptación del Metro por la ciudadanía del Bilbao metropolitano está directamente relacionada con la excelencia del servicio ofrecido, con una nota media de calidad aportada por los usuarios de 8,08 puntos sobre 10. De 220.000 trenes que circulan al año, la compañía asegura que sólo un 0,6% de ese total sufre retrasos superiores a los 10 minutos.

<sup>8</sup> Movilidad se refiere al número de desplazamientos realizados por las personas, independientemente de la distancia de los recorridos.

El informe *Ecobarómetro Social de la CAPV, 2004* recoge en su capítulo sobre «Movilidad y Transporte» los datos que se reflejan en la Figura 7.7.

Respecto al modo de desplazamiento, el 41% se realizan andando. El 37% en coche privado. El 10% en autobús y el 6% en tren o metro. En cuanto al tiempo empleado en los desplazamientos casi la mitad duran menos de 10 minutos, el 39% entre 10 y 30 minutos y un 12% tienen una duración superior a la media hora.



Figura 7.7.

#### DATOS SOBRE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

| LUGAR DE DESPLAZAMIENTO |                     | LUGAR DE DESPLAZAMIENTO |                | MEDIA DE DESPLAZAMIENTOS DIARIOS POR HABITANTE | DISTANCIA MEDIA DE DESPLAZAMIENTO | TIEMPO MEDIO DE DESPLAZAMIENTO | DISTANCIA MEDIA DIARIA RECORRIDA POR HABITANTE | TIEMPO MEDIO DIARIO INVERTIDO POR HABITANTE |
|-------------------------|---------------------|-------------------------|----------------|--|-----------------------------------|--------------------------------|--|---|
| En el municipio         | Fuera del municipio | Sistemático             | No sistemático |  |                                   |                                |  |   |
| 62,9%                   | 37,1%               | 44,5%                   | 55,5%          | 2,55   | 10,34 km                          | 20 min.                        | 26,37 km                                       | 51 min.                                     |

### 3.3. El tráfico en las autopistas

El tráfico en las dos autopistas existentes en el País Vasco fue, durante el año 2003, de 58.000 vehículos diarios —intensidad media diaria (IMD)<sup>9</sup>—, con un incremento del 6% respecto al año 2002. En la autopista A-8 Bilbao-Behovia el incremento anual fue del 9%, reflejando la incidencia de la disminución de los costes de peaje —en torno al 50%— aprobada por las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia al hacerse cargo de la gestión directa de la autopista.

El tránsito en la A-8 durante 2003 ha rondado los 34.000 vehículos diarios (IMD). El tramo guipuzcoano, que representa las tres cuartas partes de los 106 km de la autopista, ha registrado una IMD de 40.000 vehículos, 25% camiones, con un incremento del 9% respecto al año 2002. En el tramo de Bizkaia, el tránsito medio diario ascendió a 27.781 vehículos, un 8% superior al año 2002. En este tramo, el 13,5% del tráfico fueron camiones.

En la autopista A-68 que une Bilbao con Zaragoza a través de Álava, La Rioja y Navarra el tránsito medio en el

tramo vasco —hasta el enlace con la autopista a Burgos— alcanzó los 23.880 vehículos diarios de IMD, un 3,2% superior al año 2002.

Desde diciembre de 2003, la Comunidad Autónoma del País Vasco cuenta con una tercera autopista en funcionamiento —el tramo Eibar/Bergara (7,2 km)—, perteneciente a la autopista A-1, Eibar-Vitoria. Esta autopista, que sumará 46,2 nuevos kilómetros a la red de alta velocidad, se prevé que esté finalizada en el año 2008.

### 3.4. El tráfico en los aeropuertos

El tráfico aeroportuario del País Vasco es una fuerza motriz adicional generadora de crecientes presiones e impactos sobre el medio ambiente y la calidad de vida de la ciudadanía. La proliferación de vuelos muy económicos que ha conocido el mercado en años recientes se ha traducido en un aumento muy considerable en el número de aeronaves en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, si bien los acontecimientos internacionales de 2001 marcaron un cierto punto de inflexión coyuntural (ver Figuras 7.8 y 7.9).



<sup>9</sup> La intensidad media diaria contabiliza el número de vehículos que recorren cada jornada el trayecto íntegro de una autopista, para lo que se suman los tramos que realiza cada vehículo. Cuando se alcanza el total del vial se alcanza una IMD.

Figura 7.8.  
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AERONAVES EN EL PAÍS VASCO EN AÑOS RECIENTES (UNIDADES)

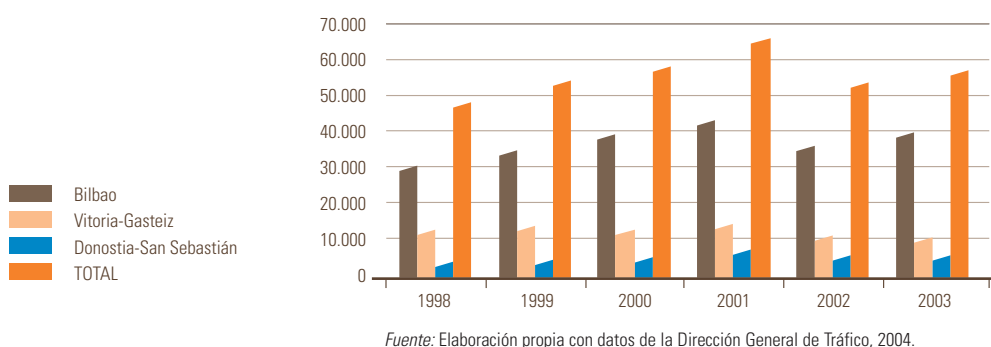
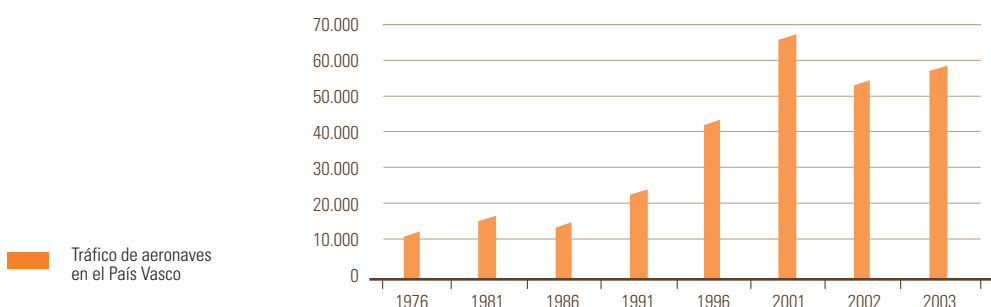


Figura 7.9.  
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AERONAVES EN EL PAÍS VASCO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS (UNIDADES)



### 3.5. Infraestructuras de transporte

La red de carreteras del País Vasco tenía el año 2002 una longitud de 4.446 km, lo que dada la orografía montañosa del país supone una alta concentración viaria en los valles que jalonan su territorio.

Las infraestructuras del transporte cubren una superficie de 18.272 ha lo que representa el 2,51% de su superficie, mientras que en la Unión Europea ese porcentaje es del 1,2% de media. El 89% de la superficie está sellada por carreteras, el 10% por el ferrocarril y el 1% por los puertos. Entre 1990 y 2002 se produjo un crecimiento del 37% en la longitud de las grandes infraestructuras viarias —autopistas, autovías y carreteras de doble calzada—, hasta alcanzar una longitud cercana a los 500 km.

A pesar de la nueva Política Común sobre Transporte puesta en marcha por la Unión Europea con la publicación del *Libro Blanco sobre Transporte en 2001* y de la publicación del *Plan Director de Transporte Sostenible* por el Gobierno Vasco en 2002, la presión sobre el territorio de la CAPV de las grandes obras de infraestructura viaria no ha cesado estos últimos años.

En el Territorio Histórico de Gipuzkoa la lista de grandes obras de infraestructura de carreteras prevista por la Diputación Foral para el futuro inmediato incluye, con una inversión estimada superior a los 2.000 millones, los siguientes proyectos:

- La autovía Eibar-Vitoria, algunos de cuyos tramos ya se han ejecutado.
- La construcción de un tercer carril en la autopista A-8, desde Eibar hasta Irún.
- El segundo cinturón de Donostia-San Sebastián.
- La autovía de Andoain a Donostia-San Sebastián.
- La autovía de Beasain a Durango.
- Las ampliaciones de la N-1.

En el Territorio Histórico de Bizkaia se ha puesto en marcha recientemente la autovía del corredor del Txorierrri, que forma junto con la actual autopista A-8 un anillo de circunvalación de 35 km en torno a Bilbao. La mencionada infraestructura forma, junto con las tres nuevas autovías de acceso a Bilbao —la variante de Ibarrekolanda, la variante del Este y los túneles de Artxanda—, la denominada solución Norte de Bilbao.

Ante los problemas de congestión soportados por la autopista A-8 a su paso por la capital, la Diputación Foral



de Bizkaia ha propuesto construir una nueva infraestructura por el sur de Bilbao, proyecto que fue desestimado en el pasado por su elevado coste económico y su gran impacto ambiental. El proyecto, conocido como Super-sur, contempla 36 kilómetros de autovía, con un presupuesto total según datos de 2004 de 1.320 millones y las siguientes fases:

- Fase I: Trapagaran-Arrigorriaga, de 18 km de longitud. Inversión 780 millones. Fecha prevista de construcción 2006-2010.
- Fase II: Arrigorriaga-Kortederra, de 11 km. Inversión, 390 millones. Fecha de construcción prevista, a partir de 2015.
- Fase III: Trapagaran-Muskiz, de 7 km. Inversión prevista 150 millones. Sin fecha definida.

La experiencia de las últimas décadas de la Unión Europea es concluyente en el sentido de que las políticas basadas exclusivamente en la oferta de infraestructuras viarias no terminan de resolver el problema del transporte, ya que no intervienen sino sobre los síntomas del problema —congestión— y no sobre sus causas.

El cambio de rumbo en la política de transporte emprendido la Unión Europea desde 2001 parte, preci-



samente, de la constatación de que las políticas centradas en la oferta de infraestructuras viarias, que estuvieron en vigor hasta mediados de la década de los noventa, conducían a un callejón sin salida. Se imponía una visión más sistémica del transporte en el que la gestión de la demanda de la movilidad pasaba a ser uno de sus componentes decisivos.

En ese sentido, resultan ambientalmente muy cuestionables buena parte de los proyectos de infraestructura viaria arriba mencionados, al responder a un enfoque que ha quedado obsoleto en la política comunitaria sobre transporte.

### LOS ANTECEDENTES DEL LIBRO BLANCO SOBRE TRANSPORTE DE LA UE

En el año 1994, los planificadores del transporte británico tenían diseñado un plan que incluía la construcción de 500 nuevas carreteras, plan que provocó una fuerte contestación social. El Gobierno de Londres creó un comité de alto nivel —Consejo Asesor del Transporte del Gobierno Británico— para que le asesorase al respecto. Su informe, conocido como Informe SACTRA, cuestionó de raíz el enfoque de los planificadores al señalar que, franqueados determinados umbrales de densidad de tráfico, incentivar la movilidad de los vehículos mediante la oferta de nuevas infraestructuras producía resultados económicos negativos para el país.

El informe fue aceptado por el Gobierno y poco después, 1997, el Parlamento británico aprobó la primera ley de la historia destinada específicamente a disminuir el tráfico rodado: la Road Traffic Reduction Act. Las 500 carreteras quedaron finalmente reducidas a 37 y no consta que el Reino Unido haya disminuido estos años ni su desarrollo económico ni la calidad de vida de sus habitantes. Pocos años después, 2001, la UE daba un giro a su política con la publicación del *Libro Blanco sobre Transporte*.

## 4. (P, I) PRESIONES E IMPACTOS AMBIENTALES DEL TRANSPORTE

El transporte aporta unos indudables beneficios al desarrollo económico y social de la sociedad, a la vez que contribuye a su integración y cohesión territorial. Igualmente cierto es que el transporte impone unos considerables costes a la sociedad debido a las presiones e impactos sobre la salud y el medio ambiente. Entre ellos caben destacar los siguientes:

- Los accidentes.
- La congestión, con la consiguiente pérdida de tiempo, productividad y calidad de vida.
- La contaminación atmosférica.
- La contribución al cambio climático.
- El ruido.
- La fragmentación del territorio y la degradación del paisaje.

Esas consecuencias indeseadas del transporte se traducen en un incremento del gasto sanitario, así como en pérdidas económicas derivadas de la disminución de población activa por causa de los accidentes, de la pérdida de recursos naturales y de la degradación de ecosistemas y paisajes.

En la Unión Europea se ha estimado que el coste de las externalidades provocadas por el sector del transporte alcanzan el 8,3% del PIB, en torno a los 800.000 millones de euros (*Europe's environment: the third assessment*. Agencia Europea del Medio Ambiente, 2003). La Unidad de Economía Ambiental de la Universidad del País Vasco está preparando un estudio sobre el coste económico de las externalidades del transporte en la CAPV. Estimaciones provisionales indican que el coste de la congestión en las carreteras vascas asciende a 1.200 millones anuales (2,5% del PIB).



### 4.1. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

La cantidad de emisiones a la atmósfera del transporte está estrechamente relacionada con el consumo de energía del sector, al depender casi exclusivamente de los combustibles fósiles. Desde hace varios años, los informes de la Unión Europea vienen insistiendo en la gravedad del incremento en las emisiones de GEI debidas al transporte, ya que están poniendo en peligro los avances en la lucha contra el cambio climático que se están consiguiendo en otros sectores. Entre 1990 y 2002 el transporte es el único sector de la UE-15 que ha incrementado sus emisiones de gases de efecto invernadero (ver capítulo 9. Cambio Climático).



En el País Vasco, el consumo final de energía en el sector del transporte se ha incrementado un 74% entre 1990 y el año 2003.

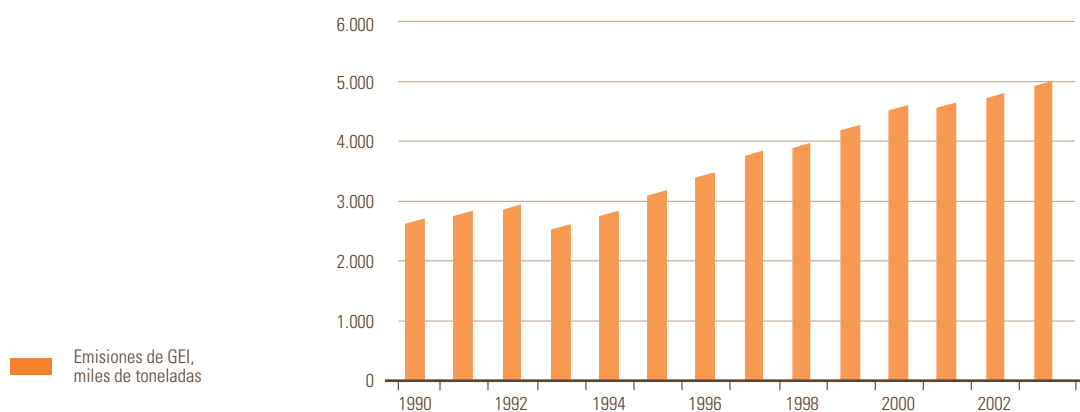
En la CAPV, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector ascendieron en el año 2003 al 26% del total. El transporte es el segundo generador de GEI, por detrás del sector energético.



En el País Vasco, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte correspondientes al año 2003, fueron un 85% superiores a las del año de referencia, 1990.

Figura 7.10.

EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE LA CAPV (EN MILES DE TONELADAS DE CO<sub>2</sub> EQUIVALENTE)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, 2004.

## 4.2. Contaminación atmosférica y ruido

El sector del transporte es una importante fuente de emisiones de contaminantes acidificantes, de componentes eutroficantes, de precursores del ozono y de partículas. Los contaminantes que mayor preocupación suscitan en la actualidad por su impacto en la salud humana son las partículas finas (PM<sub>10</sub>) y el ozono troposférico (O<sub>3</sub>), a los que el transporte contribuye significativamente (ver capítulo 10. Aire-ruido).

En la Unión Europea la introducción de regulaciones sobre mejoras tecnológicas en los nuevos vehículos y sobre la calidad de los combustibles ha contribuido a mejorar de manera significativa la contaminación proveniente del tráfico rodado. La introducción de catalizadores, los nuevos sistemas de combustión y la desulfuración de los combustibles han hecho que, a lo largo de la pasada década de los 90, las emisiones de sustancias acidificantes y de Precursores del Ozono Troposférico (PROT) procedentes del transporte disminuyesen en la Unión Europea un 25% y un 32% respectivamente (emisiones del año 2000 respecto a las de 1990).

El transporte por carretera, ferrocarril y avión es también fuente de ruido. Se estima que en la Unión Europea alrededor del 30% de la población está expuesta a niveles superiores a 55 decibelios de ruido procedente del tráfico de carretera y que el 10% de la población se ve afectada por niveles significativos de ruido procedente de los aviones.



En la CAPV se han detectado 60 zonas en las que el principal emisor de ruido es el tráfico de vehículos. Las principales zonas afectadas son las áreas urbanas y las zonas próximas a las principales infraestructuras de transporte (ver Figura 7.11).

Las molestias relacionadas con el ruido producido por los aviones son también un impacto ambiental cada día más importante, especialmente en el caso del aeropuerto de Bilbao.



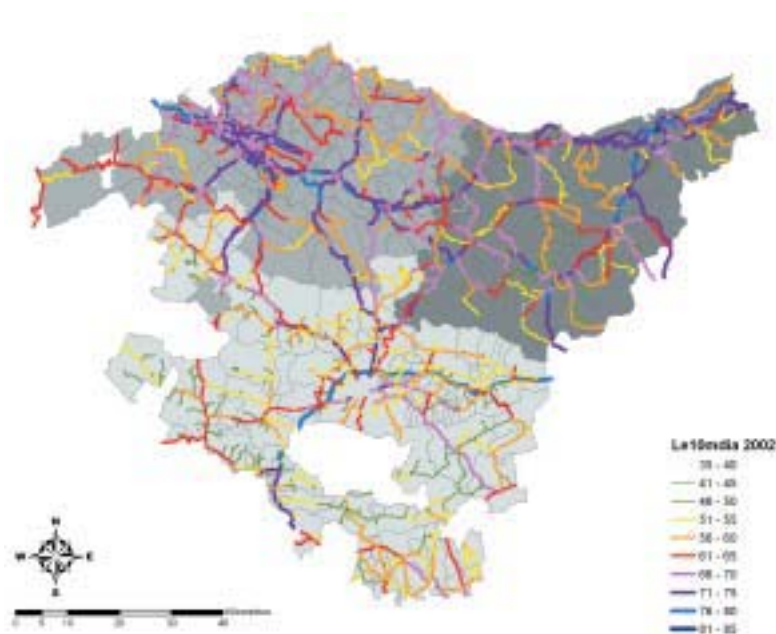
Las emisiones de sustancias acidificantes debidas al transporte en la CAPV fueron, en el año 2003, un 15% inferiores a las del año 1990.



Las emisiones de sustancias precursoras del ozono troposférico debidas al transporte en la CAPV fueron, en el año 2003, un 24% inferiores a las de 1990.

Figura 7.11.

NIVEL DE PRESIÓN SONORA A 10 METROS DEL EJE DE LA CARRETERA



Fuente: Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, 2002.



Los impactos acústicos sobrepasan los 55 decibelios en las principales carreteras del País Vasco.

### 4.3. Ocupación del suelo, fragmentación del territorio y degradación del paisaje

El fuerte desarrollo de las infraestructuras del transporte en la Unión Europea sigue incrementando la presión sobre los hábitats y los ecosistemas y provocando un fuerte impacto en la degradación de los paisajes y la biodiversidad (*Europe's environment: the third assessment, 2003*. AEMA).

La presión sobre los ecosistemas y el paisaje proviene también de infraestructuras de transporte diferentes a

la carretera. Así, los proyectos de ampliación de las infraestructuras portuarias inciden notablemente en el ecosistema litoral, su biodiversidad y sus valores paisajísticos. Tal y como se señala en el apartado de respuestas, dichas ampliaciones han de ser sometidas a las correspondientes evaluaciones ambientales estratégicas al objeto de que puedan evaluarse todas las alternativas y para que las consideraciones ambientales sean incluidas desde el primer momento dentro del proceso de planificación. Es igualmente necesario que la planificación de las infraestructuras portuarias se haga desde una perspectiva estratégica del conjunto del País Vasco y no desde horizontes e intereses meramente locales.



En el País Vasco las infraestructuras del transporte cubren una superficie de 18.272 ha lo que representa el 2,51% de su superficie, mientras que en la Unión Europea ese porcentaje es del 1,2% de media. El 89% de la superficie está sellada por carreteras, el 10% por el ferrocarril y el 1% por los puertos. La longitud de las autovías y autopistas del País Vasco ha aumentado un 37% entre 1990 y 2002.

#### 4.4. Accidentes

El número de víctimas mortales anuales por accidentes de tráfico en la UE-25 alcanza las 60.000 personas, siendo la principal causa de mortalidad entre los/as jóvenes de 18 a 25 años. La cifra de heridos por accidentes de tráfico se estima que es superior a los dos millones de personas.



En la CAPV, el número de víctimas como consecuencia de accidentes de tráfico en las carreteras fue, en el año 2002, de 184, mientras que en el año 1990 fue de 262.

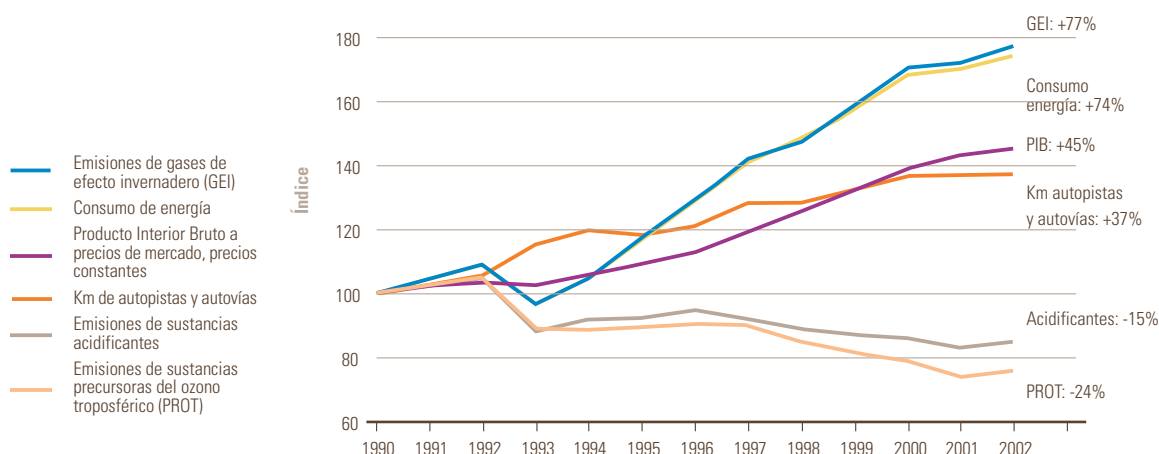
El número de personas accidentadas disminuyó de 9.638 en 1990 a 5.887 en el año 2002 (Dirección General de Tráfico, 2004). Las vías urbanas de las tres capitales, la A-8 y la N-1 son las carreteras que presentan un mayor índice de siniestralidad.

#### 4.5. Ecoeficiencia del transporte en la CAPV

El incremento en el PIB de la economía vasca en el periodo 1990-2002 ha venido acompañado del incremento de presiones ambientales derivadas del transporte. Mientras que la economía en su conjunto creció en ese periodo de tiempo un 45%, el consumo de energía del sector se incrementó en un 75% y las emisiones de gases de efecto invernadero originadas por el transporte aumentaron un 77%. La longitud de la red de autovías y autopistas aumentó un 37%. Por otro lado, las sustancias acidificantes emitidas por el transporte disminuyeron un -15% y las emisiones de sustancias precursoras del ozono troposférico se redujeron en un -24% (ver Figura 7.12).



Figura 7.12.  
ECOEFICIENCIA DEL SECTOR TRANSPORTE



Fuente: Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, 2004.



## 5. (R) LAS RESPUESTAS HACIA UN TRANSPORTE SOSTENIBLE

### 5.1. Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea

Con la publicación del *Libro Blanco del Transporte en 2001*, la Unión Europea comenzó a desplegar una política sobre transporte radicalmente diferente a la del pasado. La nueva política busca desacoplar el crecimiento económico del crecimiento del transporte, así como avanzar hacia un reequilibrio entre los diversos modos en beneficio del ferrocarril y del transporte marítimo. Con la puesta en marcha de la nueva política se trata, en definitiva, de sentar las bases para que en el plazo de una generación se produzca un cambio sustancial en el modelo de transporte existente en la Unión Europea y que ese cambio se oriente hacia la sostenibilidad ambiental.

Las nuevas líneas políticas que se desprenden del Libro Blanco son:

- Contener el crecimiento del transporte.
- Mejorar la distribución modal. Como primer paso se busca estabilizar la distribución modal antes de 2010 para, posteriormente, ir desplazando los ratios a favor del ferrocarril y del transporte marítimo.
- Internalizar los costes externos por medio de una adecuada política tarifaria.
- Acuerdos voluntarios con la industria. Ya existen acuerdos con la industria del automóvil europea, con la japonesa y la coreana orientados a la mejora ambiental de los vehículos de nueva fabricación.
- Revitalización del ferrocarril.

- Mejorar la coordinación entre el transporte y la ordenación del territorio.
- Implantación sistemática de la evaluación ambiental estratégica de planes y programas de transporte.

#### COMBUSTIBLES MÁS LIMPIOS

A la vista de los excelentes resultados ambientales aportados por la retirada del mercado de la gasolina con plomo, la Unión Europea ha planteado que a partir de 2005 el nivel de azufre en la gasolina y el gasóleo se reduzca a menos de 50 partes por millón (ppm) y que, a partir de 2011, la gasolina y el gasóleo estén libres de azufre (menos de 10 ppm).



### PROPUESTAS INNOVADORAS: LAS AUTOPISTAS DEL MAR

Desde el Ministerio Francés de Equipamiento y Transporte se ha propuesto la creación de una autopista del mar que enlazaría el Puerto de Bilbao con La Rochelle o Nantes. La idea es transportar una parte de los camiones/mercancías por barco, sacándolos de las carreteras en parte de sus trayectos. Estimaciones provisionales señalan que esa nueva modalidad podría absorber entre un 15% y un 20% del total de los camiones que cruzan el paso de Biriattou.

### LONDRES: CAPITAL MUNDIAL DE LOS INSTRUMENTOS ECONÓMICOS CONTRA LA CONGESTIÓN DEL TRÁFICO

En febrero de 2003, el alcalde de Londres, Ken Livingstone, aprobó la entonces controvertida medida de cobrar un peaje de 7,5 euros a los vehículos privados que accediesen al congestionado centro de la capital británica. Un año después, todo el mundo, empezando por la patronal británica, considera que ha sido uno de los grandes aciertos de la historia moderna del transporte en las ciudades. Se calcula que la congestión diaria se ha reducido en un 30% y el tráfico en un 18%. Ciudades como Edimburgo, Cardiff y Dublín están estudiando la posibilidad de seguir los pasos de la capital. Londres ya prepara la ampliación del radio de la zona sometida al peaje. El alcalde ha sido reelegido en 2004 para un nuevo mandato.



## 5.2. El Plan Director del Transporte Sostenible en la CAPV

A finales de 2002, el Gobierno Vasco aprobó, a propuesta del Departamento de Transportes y Obras Públicas, el *Plan Director de Transporte Sostenible: La Política Común de Transportes en Euskadi 2002-2012*, con los siguientes cinco objetivos:

1. Desvincular el crecimiento económico del incremento en la demanda de transporte.
2. Lograr una accesibilidad universal.
3. Impulsar un reequilibrio entre los modos de transporte.
4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa.
5. Avanzar hacia un modelo de transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Entre las medidas adoptadas por el Plan Director para avanzar hacia esos objetivos están las siguientes:

- Creación de la Autoridad Coordinadora del Transporte de Euskadi con funciones de planificación, ordenación y coordinación en el desarrollo de la Política Común del Transporte y en la consecución de un transporte sostenible.
- Creación del Observatorio Permanente del Transporte de Euskadi como órgano de diagnosis y simulación prospectiva de la evolución del transporte. Entre sus tareas figura la redacción anual de una Memoria-radiografía del transporte en la CAPV.
- Elaboración del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte.
- Creación del Ente Público Gestor de las infraestructuras ferroviarias de Euskadi.
- Creación del Ente Público Gestor de las infraestructuras portuarias de Euskadi.
- Implantar la incorporación de un Informe de Sostenibilidad a los estudios y proyectos sobre transporte que se desarrollen en el País Vasco.
- Elaboración del Plan Director de vías ciclistas de Euskadi.



### 5.3. Transporte público y movilidad municipal sostenible

La oferta de un servicio de transporte público moderno, eficaz, de calidad es un componente decisivo en una adecuada gestión de la movilidad, tanto en la urbana/metropolitana como en la interurbana.

La combinación de diversos modos de transporte público con modos no motorizados y restricciones al uso indiscriminado del vehículo privado, en lo que se conoce como Planes Municipales de Movilidad Sostenible, se está configurando como una de las herramientas de gestión más poderosas en manos de los municipios. Esos planes buscan favorecer y hacer agradable la movilidad a pie y en bicicleta para los recorridos cortos. Buscan también favorecer el acceso al centro de las ciudades y pueblos, así como a los servicios básicos, mediante transporte público y medios no motorizados.

En ese contexto y tras el éxito del Metro de Bilbao, las capitales vascas han apostado por el tranvía urbano siguiendo una pauta que se ha consolidado a nivel internacional. La recuperación de los tranvías en las capitales europeas es ya un signo innegable de modernidad. El tranvía aparece como un componente a integrar dentro de sistemas complejos y multimodales de transporte público en las ciudades del siglo XXI.

En Bilbao, al cumplirse un año de la puesta en marcha del tranvía el número de viajeros mensuales en ese modo de transporte ya había alcanzado las 180.000 personas —2,2 millones de viajeros en el primer año—. En Vitoria-Gasteiz está previsto que comiencen las obras de su tranvía en el año 2005, calculándose que el servicio estará operativo en dos años. Donostia-San Sebastián también tiene planes para incorporar esa modalidad de transporte urbano a la ciudad.

#### CIUDADES CON TRANVÍA URBANO

Amsterdam, Berlín, Bruselas, Colonia, Dresde, Estocolmo, Frankfurt, Ginebra, Grenoble, Hannover, Helsinki, La Haya, Leeds, Lisboa, Lyon, Croydon (Londres), Manchester, Marsella, Milán, Montpellier, Munich, Nantes, Nápoles, Newcastle, Orleáns, Oslo, París, Roma, Róterdam, Rouen, San Diego, Estrasburgo, Stuttgart, Turín, Valencia, Viena, Zúrich.

*Fuente: El Ecologista, n.º 32, 2002.*



En el año 2004, con motivo de la campaña europea «La ciudad sin mi coche», ochenta y seis municipios vascos participaron en los diferentes eventos coordinados desde el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco. Los objetivos de la campaña fueron entre otros los siguientes:

- Aumentar la sensibilidad social sobre la contaminación y el consumo de recursos energéticos causado por el uso irracional del coche en las ciudades.
- Comprobar los beneficios ambientales de una ciudad «sin mi coche» y reafirmar a los peatones, ciclistas y al transporte público como alternativas posibles a las actuales pautas de movilidad urbana.
- Promover el diálogo entre todos los agentes implicados para el desarrollo de nuevos planes y sistemas de transporte.

Entre las actuaciones estables que ya han sido adoptadas por los municipios vascos en el tema de la movilidad sostenible cabe mencionar las siguientes (ver Figura 7.13).

Dentro de la movilidad municipal sostenible se está abriendo paso un nuevo concepto: el de la logística de la ciudad. Trata de repensar y replantear desde criterios de sostenibilidad el sistema global de entrada/ distribución/ y salida de mercancías en el área de la ciudad. Ciudades como Berlín, París, Gotemburgo, Nüremberg, Róterdam, Rávena están, en la actualidad, inmersas en proyectos destinados a minimizar y racionalizar el consumo energético e impacto ambiental asociado con la circulación de mercancías en su interior.

**Figura 7.13.**  
**ACTUACIONES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**  
**CON MUNICIPIOS VASCOS**

#### ANDOAIN

- Desarrollo de nuevas zonas peatonales.
- Desarrollo de nuevas zonas de carriles bici.
- Eliminación de barreras arquitectónicas.
- Colocación de pivotes para proteger las aceras.

#### BARAKALDO

- Ampliación de áreas peatonales.
- Prolongación de carriles bici.
- Instalación de aparcamientos para bicicletas.
- Medidas para calmar el tráfico.

#### BEASAIN

- Carril de bicis
- Aparcamiento de bicis.
- Planes de accesibilidad.

#### ARRASATE-MONDRAGÓN

- Semipeatonalización.
- Tráfico restringido.

#### AZPEITIA

- Nuevas líneas y ampliación de frecuencia del transporte público.
- Medidas para calmar el tráfico.

#### GETXO

- Programa de coche compartido en la web oficial.
- Carril de bici nuevo.

*Fuente: Hacia una movilidad sostenible en los municipios vascos, 2003. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.*





### CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Ubicar las actividades de mayor intensidad de uso urbano en las inmediaciones de estaciones intermodales de transporte público o, en negativo, evitar la ubicación de grandes centros de atracción (centros comerciales, deportivos, culturales, centros de negocios, oficinas...) fuera de la ciudad y comunicados exclusivamente a través de carreteras.
- Garantizar el transporte público y la buena accesibilidad peatonal y en bicicleta para cualquier nuevo desarrollo urbano, conectándolo con los espacios urbanos existentes.
- Establecer una red de paseos peatonales y caminos para la circulación segura y agradable en bicicleta que surque todo el entorno construido y relacione centros de atracción y equipamientos como colegios, guarderías, parques periféricos, centros de salud, centros comerciales.
- Desarrollar un sistema intermodal recogiendo las redes de transporte ya existentes de modo que resulte competitivo y cómodo la utilización de varios modos de transporte público y de transporte no motorizado para tener una accesibilidad completa a los barrios, al centro y a todo tipo de servicios.
- Planificar una política de aparcamientos que desincentive los usos abusivos del automóvil, desmotivando el acceso a las zonas centrales de los pueblos y ciudades. Por ejemplo, establecer aparcamientos disuasorios en la periferia de los centros urbanos conectados con la red peatonal o con estaciones de transporte público.
- Establecer un nuevo reparto del espacio destinado a movilidad motorizada y no motorizada en las propuestas generadas por el planeamiento de cara a conseguir un equilibrio en el uso del espacio urbano más acorde con el número de viajes realizado, con la equidad entre grupos sociales y con la coherencia ambiental.
- Dar importancia a la recuperación de espacios urbanos de calidad que puedan estar actualmente invadidos por el transporte motorizado privado.

*Fuente:* Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente. Año 2003.  
Criterios de sostenibilidad aplicables al planeamiento urbano.



## 5.4. Evaluación conjunta de impacto ambiental y transporte

La Unión Europea aprobó en 2001 la Directiva 2001/42/CE sobre evaluación ambiental estratégica de determinados planes y programas. Los informes de la UE enfatizan que uno de los sectores donde la aplicación de la evaluación ambiental estratégica es crucial es el transporte. El Gobierno Vasco, por su parte, aprobó en 2003 el Decreto 183/2003 sobre Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental de planes y programas, que viene a transponer al ordenamiento jurídico vasco la mencionada Directiva europea.

Uno de los objetivos principales de la ECIA es evitar que las instituciones vascas aprueben planes y programas que entren en contradicción con los criterios y objetivos de la sostenibilidad ambiental, tal y como ha sido formulada y aprobada por el Gobierno Vasco en la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020).

En ese sentido, es de esperar que la evaluación conjunta de impacto ambiental de planes y programas sobre transporte se convierta en una herramienta fundamental para que las instituciones vascas, especialmente las diputaciones forales de los territorios históricos, integren adecuadamente las consideraciones ambientales en los mismos.

### OBJETIVOS Y COMPROMISOS DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE SOBRE TRANSPORTE

#### OBJETIVOS:

- Recondicionar el reparto modal de los diferentes modos de transporte reforzando los transportes colectivos y los no motorizados.
- Reducir las necesidades de movilidad, no favoreciendo las actividades y usos urbanos que supongan un incremento de la demanda de los modos motorizados.
- Potenciar el desarrollo de la intermodalidad para el transporte de pasajeros como manera de conseguir una mayor eficacia energética y ambiental.
- Fomentar los modos con menor impacto ambiental mediante una política de tasas y/o precios públicos.
- Dar prioridad a la inversión en infraestructuras para modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

#### COMPROMISOS:

- Lograr el traspaso de pasajeros del transporte privado al público como objetivo del Plan de Transporte Sostenible.
- Aumentar en las principales áreas urbanas de la CAPV, para el año 2006, la participación de los transportes colectivos en un 10% sobre el transporte total de viajeros, con respecto al año 2001.
- Conseguir una disminución en el uso del transporte por carretera transfiriendo al ferrocarril, al transporte navegable y al transporte público de pasajeros, de manera que la cuota de transporte por carretera en el año 2012 no sea superior a la de 2001.

### INTERNALIZACIÓN DE COSTES Y POLÍTICAS TARIFARIAS EN EL PAÍS VASCO

La Diputación de Gipuzkoa ha anunciado la realización de estudios para analizar la conveniencia de gravar la utilización de la red viaria principal N-I y A-15 (Pamplona-San Sebastián), hoy exenta de cualquier gravamen. Ese anuncio puede significar el inicio de un cambio en las diputaciones forales en una de las políticas más importantes en la gestión de la demanda del transporte: la tarifaria.

La drástica reducción en las tarifas de la A-8 acordada por las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa al asumir la gestión directa de la misma el pasado año 2003, con el consiguiente incremento en el número de vehículos circulando diariamente por la misma, fue una medida discutible desde la óptica ambiental. La política de transportes de la Unión Europea insiste en el principio de internalización de los costes generados por el transporte privado. En ese sentido, el disminuir el gravamen de la autopista A-8, la más importante del País Vasco, envió una señal al mercado en la dirección equivocada.

Dentro del mencionado estudio, la Diputación Foral de Gipuzkoa tiene previsto analizar las experiencias más innovadoras en el campo de la tarificación del transporte privado que están teniendo lugar en la Unión Europea —Suiza, Alemania, Londres, Italia—, al objeto de evaluar la conveniencia de incluir determinados tipos de gravamen por la utilización de la altamente congestionada red viaria principal de su Territorio Histórico.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA EUROPEA DEL MEDIO AMBIENTE (2002): *El Camino hacia la Ampliación de la UE: Indicadores de la Integración del Transporte y el Medio Ambiente. TERM 2002*. Editado por el Ministerio de Medio Ambiente.

CAJA LABORAL-EUSKADIKO KUTXA (2002): *Economía Vasca: Informe 2002*.  
— (2002): *Economía Vasca. Evolución Sectorial (1976-2001)*.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2001): *Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible: Desarrollo Sostenible en Europa para un Mundo Mejor*. Editado por el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Gobierno Vasco.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2001):  
— (2002): *Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente 2002-2012*. Editado por el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Gobierno Vasco.

— (2002): *Ciudad, Infancia y Movilidad*. Publicado por el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Gobierno Vasco.

— (2002): *En Bici, hacia Ciudades sin Malos Humos*. Publicado por el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Gobierno Vasco.

— (2004): *Hacia una Estrategia Temática sobre el Medio Ambiente Urbano*. COM (2004) 60 final.

DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA (2004): *Estudio del Fenómeno del Crecimiento en Baja Densidad*.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (2002): «Vuelve el tranvía», en *El Ecologista*, n.º 32, otoño.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2003): *EEA Core Set of Indicators*. EIONET.

— (2003): *Europe's Environment: the Third Assessment*.

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE (1998): *Estado del Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco, 1998*, Gobierno Vasco.

— (2000): *Mapa de Ruidos de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, Gobierno Vasco.

— (2001): *Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco, 2001: Diagnóstico*, Gobierno Vasco.

— (2002): *Transporte y Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco: Indicadores TMA, 2002*, Gobierno Vasco.

— (2003): *Criterios de Sostenibilidad Aplicables al Planeamiento Urbano*, Gobierno Vasco.

— (2004): *Ecobarómetro Social 2004: Valoración de la Población Vasca sobre Medio Ambiente. Movilidad y Transporte*, Gobierno Vasco.

— (2004): *Medio Ambiente en la CAPV: Indicadores ambientales, 2004*, Gobierno Vasco.

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE y OTROS (2003): *¡Euskadi sin mi coche! Hacia una Movilidad Sostenible en los Municipios Vascos*.

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS (2003): *Estudio de la Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca, 2003*.

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS y EUDEL (2003): *Movilidad, Urbanismo y Medio Ambiente: Buenas Prácticas de Accesibilidad Sostenible*.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2004): *Perfil del Medio Ambiente, 2004*.

