

Panorama del Repte 4: Territori, mobilitat i logística

Coordinació: Miriam Villares - Professora dpt. Infraestructura Transport i Territori

El creixent fenomen d'expansió urbana és un factor estretament vinculat al sistema de transport i de consum. El territori ocupat per habitatges i infraestructures s'estén sense parar i envaeix els espais lliures i els terrenys agrícoles i forestals. L'any 2008, per primera vegada en la història, més de la meitat de la població humana, és a dir 3.300 milions de persones, viurà en zones urbanes. L'augment de la població urbana no és l'únic factor que impulsa l'expansió. Factors socioeconòmics com la descentralització cap a zones residencials perifèriques de menor cost, el despoblament de les zones rurals, l'augment de carreteres i de transport públic ha afavorit el desenvolupament dels entorns metropolitans a ritmes extremament ràpids que moltes vegades han mancat d'una planificació territorial adequada i que han contribuït als problemes de mobilitat, de fragmentació del territori i de pressió sobre les àrees naturals.

El creixement del transport amb vehicles privats constitueix un dels problemes més rellevants dels últims anys. En els últims 50 anys el parc de vehicles ha crescut cinc vegades més que la població mundial. La tendència és especialment creixent en els països emergents o en desenvolupament com els asiàtics. Una projecció destacada en la declaració final del G8 de 2007, situa per a l'any 2020 el doble dels actuals 600 milions de vehicles a motor. Sense deixar de costat que els viatges en transport aeri creixen a una taxa del 5% anual, un creixement més ràpid que el de qualsevol altre sistema de transport.

La tendència a la deslocalització de la producció, l'augment constant de la circulació de les mercaderies i de les persones, està impulsant el desenvolupament de grans infraestructures com autopistes i autovies, trens d'alta velocitat, ampliació de ports i d'aeroports, així com també les grans xarxes d'interconnexió energètica (gasoductes, línies d'alta tensió supranacionals). Els efectes ambientals i socials d'aquesta contínua expansió no coincideixen amb el benefici econòmic que aporten.

Europa segueix les tendències descrites més amunt, les zones construïdes creixen molt més de pressa que la població. L'extensió de les seves ciutats augmenta malgrat l'escassa o nul·la pressió demogràfica, el que pot caracteritzar-se com a fenomen d'expansió urbana descontrolada i descentralitzada. La majoria de les noves àrees urbanitzades han estat creades a costa de terres agrícoles i terrenys forestals. La demanda de carreteres segueix augmentant; de fet, el transport de mercaderies per carretera domina el mercat amb un 77,3% enfront de només un 17,5% ferroviari, segons les dades de l'Informe de la l'Agència Europea de Medi Ambient (EEA), Transport and Environment, (2006). Cal destacar que les inversions públiques segueixen privilegiar el sector de transport per carretera en comptes d'altres mitjans més sostenibles. La EEA en l'informe, Size, structure and distribution on transport subsidies in Europe, (2007) destaca que el nivell d'inversió més alt és el destinat al transport sobre rodes, que gairebé arriba al doble de la inversió en línies fèrries, amb total ignorància dels costos ambientals reals. Aquest mateix informe subratlla que les externalitats del sector transport per carretera d'EU-15 més Noruega i Suïssa, es podrien quantificar en més de 500 mil milions d'euros, només per a l'any 2000 (canvi climàtic, contaminació de l'aire, soroll, sinistralitat).

A l'estat espanyol, la superfície urbanitzada augmenta especialment en les ciutats i en la façana de la costa mediterrània. La característica d'aquest creixement residencial, industrial i comercial és el d'una expansió urbana discontinua i dispersa que es relaciona i produeix un augment constant de la demanda de transport.

El sector del transport exerceix una major pressió ambiental d'emissions atmosfèriques que la mitjana UE-15. De la seva intensitat i distribució, destaca l'augment de la demanda de transport de viatgers i una distribució modal que privilegia absolutament el transport privat i per carretera enfront de mitjans més sostenibles. Segons l'Informe del Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE), Canvis d'Ocupació del Sòl a Espanya, la superfície destinada a autopistes, autovies i terrenys associats va augmentar un 148%; la dedicada a complexos ferroviaris un 20,29%; a les zones portuàries un 18,64% i als aeroports un 6,6%. Aquests percentatges es refereixen al període 1987-2000, la tendència és a l'augment. Sens dubte és necessari promoure la transferència del transport vial al ferrocarril, la navegació i el transport públic de passatgers.