



# Comunicado de Imprensa

Luxemburgo, 27 de março de 2023

## Transporte de mercadorias na União Europeia: o camião continua a ser rei

- o *A percentagem de mercadorias da UE transportadas por estrada (cerca de 77%) continua a aumentar*
- o *Algumas regras da União Europeia para promover outros modos de transporte estão desatualizadas ou são prejudiciais*
- o *A rede de infraestruturas da UE ainda não está pronta para o transporte intermodal*

A União Europeia (UE) tem ainda um longo caminho pela frente no que toca ao transporte intermodal de mercadorias, alerta o Tribunal de Contas Europeu (TCE). Num relatório publicado hoje, afirma que atualmente os comboios e os batelões não podem competir em pé de igualdade com os camiões. Os esforços realizados para retirar o transporte de mercadorias da estrada não conseguiram eliminar os obstáculos regulamentares e infraestruturais que penalizam os outros modos de transporte. Se a UE quer realmente concretizar as suas ambições ecológicas, tem de resolver estas questões.

O transporte rodoviário é o modo mais flexível de movimentar mercadorias e, muitas vezes, também o mais rápido e económico. É por este motivo que três quartos do transporte de mercadorias dentro da UE continua a ser feito por estrada. No entanto, os camiões são grandes poluidores. Desviar as mercadorias da estrada e fazê-las utilizar mais outros modos de transporte, como o caminho de ferro ou as vias navegáveis interiores, será determinante para tornar o transporte de mercadorias mais ecológico. Para conseguir esta mudança, a UE disponibilizou mais de 1,1 mil milhões de euros para apoiar projetos de intermodalidade entre 2014 e 2020.

"A descarbonização dos transportes é crucial para o objetivo da UE de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, conforme estabelecido no Pacto Ecológico Europeu," afirma Annemie Turtelboom, Membro do TCE responsável pela auditoria. "A intermodalidade tem um papel fundamental nesse esforço, mas o transporte de mercadorias da UE não está no bom caminho", remata.

O TCE constata que a UE não dispõe de qualquer estratégia específica para o transporte intermodal de mercadorias. A intermodalidade faz antes parte de um conjunto de estratégias

*O objetivo do presente comunicado de imprensa é apresentar as principais mensagens do Relatório Especial adotado pelo Tribunal de Contas Europeu. O texto integral do documento está disponível em [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditors [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

mais amplas para tornar o transporte de mercadorias mais ecológico, que estabelecem objetivos quantitativos específicos para uma maior utilização do transporte ferroviário e das vias navegáveis interiores. No entanto, uma vez que estes não são vinculativos, cada Estado-Membro define os seus próprios objetivos, que não têm necessariamente de ser comparáveis ou estar alinhados com os objetivos da UE. Por isso, é impossível avaliar se os esforços nacionais combinados são suficientes para cumprir os objetivos globais da UE no que respeita à transferência modal. De qualquer modo, segundo o TCE, os objetivos fixados pela UE para 2030 e 2050 (duplicar o tráfego ferroviário e aumentar a utilização das vias navegáveis em 50%) são pura e simplesmente irrealistas.

O TCE argumenta também que algumas regras da UE fazem com que o transporte intermodal não seja tão atrativo. A atual versão da Diretiva Transporte Combinado está desatualizada (remonta a 1992) e é ineficaz. Por exemplo, obriga a ter um documento em papel carimbado pelas autoridades ferroviárias ou portuárias ao longo do trajeto, em vez de o fluxo de trabalho ser digitalizado. A Comissão tentou em várias ocasiões rever a diretiva, mas não conseguiu obter o acordo dos Estados-Membros. Entretanto, outras disposições regulamentares da UE, em especial relativas ao transporte rodoviário, contrariam por vezes o objetivo de tornar a intermodalidade atrativa. A gestão de capacidades e a interoperabilidade deverão continuar a ser problemáticas caso a União não tome novas medidas legislativas (por exemplo, relativas ao planeamento de faixas horárias para o transporte ferroviário de mercadorias, a regras de prioridade entre comboios de passageiros e comboios de mercadorias ou a requisitos de conhecimento de línguas exigidos aos maquinistas).

O TCE aponta igualmente a demora dos Estados-Membros em tomar medidas para assegurar que as infraestruturas cumprem os requisitos técnicos estabelecidos pela legislação da UE. Por exemplo, a utilização de comboios mais longos, que atinjam o comprimento de 740 metros da norma europeia, seria uma das melhorias mais eficazes em termos de custos para permitir ao transporte intermodal competir com o transporte rodoviário. Porém, nos dias que correm, apenas metade dos corredores principais da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) estão aptos a receber estes comboios. A falta de informações sobre os terminais intermodais e as capacidades das redes, por sua vez, também impede os carregadores e os operadores logísticos de disponibilizarem aos seus clientes soluções de transporte intermodal vantajosas. A proposta de revisão do Regulamento RTE-T pode melhorar este cenário. Contudo, na sua forma atual, a rede de transporte de mercadorias da UE ainda não está, pura e simplesmente, pronta para a intermodalidade, é a conclusão a que chega o TCE.

### **Informações de contexto**

Fala-se de transporte intermodal quando as mercadorias são movimentadas numa única unidade de carga (como um contentor ou um semirreboque) sem manuseamento separado, utilizando uma combinação de modos de transporte: rodoviários, ferroviários, por vias navegáveis ou aéreos. A intermodalidade consiste, portanto, em tirar partido dos pontos fortes relativos dos diferentes modos de transporte.

O principal ato legislativo aplicável à rede europeia de transporte rodoviário, ferroviário, por vias navegáveis interiores, marítimo e aéreo, tanto de passageiros como de mercadorias, é o regulamento relativo à rede transeuropeia de transportes (RTE-T), cuja versão atualmente em vigor foi adotada em 2013. Existem, porém, outros atos legislativos aplicáveis, como a Diretiva Transporte Combinado, de 1992, que é a única lei da UE especificamente dedicada ao transporte intermodal de mercadorias.

Os países selecionados para esta auditoria permitem abranger três dos principais fluxos comerciais, que coincidem com troços dos corredores da RTE-T: o corredor Reno-Alpes (desde a Bélgica e Países Baixos até à Itália), o corredor Mar do Norte-Báltico (entre a Polónia e a Alemanha) e os corredores do Atlântico e do Mediterrâneo (que ligam a Alemanha à Espanha através da França).

O Relatório Especial 08/2023, *Transporte intermodal de mercadorias: UE ainda a milhas de retirar o transporte de mercadorias da estrada*, está disponível no [sítio Web do TCE](#).

### **Contactos para a imprensa**

Serviço de imprensa do TCE: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeais: [vincent.bourgeais@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeais@eca.europa.eu) – Telemóvel: (+352) 691 551 502
- Damijan Fišer [damijan.fiser@eca.europa.eu](mailto:damijan.fiser@eca.europa.eu) – Telemóvel: (+352) 621 552 224
- Claudia Spiti: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu) – Telemóvel: (+352) 691 553 547