



Comunicado de Imprensa

Luxemburgo, 24 de maio de 2016

O transporte ferroviário de mercadorias na UE "ainda não está no rumo certo", avisam os auditores

Apesar do objetivo definido pela Comissão Europeia quanto à substituição das estradas pelas ferrovias no tráfego de mercadorias, a quota modal do transporte ferroviário de mercadorias ao nível da UE tem, na realidade, diminuído ligeiramente desde 2011, segundo o novo relatório do Tribunal de Contas Europeu. O transporte ferroviário é mais respeitador do ambiente e utiliza menos petróleo importado, refere o relatório. Porém, não tem sido capaz de dar uma resposta eficaz à concorrência do transporte rodoviário.

Os auditores analisaram o desempenho do transporte ferroviário de mercadorias na UE desde 2000. Visitaram cinco Estados-Membros (República Checa, Alemanha, Espanha, França e Polónia) entre meados de 2014 e meados de 2015.

Entre 2007 e 2013, o orçamento da UE contribuiu com aproximadamente 28 mil milhões de euros para financiar projetos ferroviários. Apesar disso e da prioridade atribuída pela Comissão à substituição das estradas pelas ferrovias no tráfego de mercadorias, este tipo de transporte não foi, ao longo dos últimos 15 anos, capaz de dar uma resposta eficaz à concorrência do transporte rodoviário na UE, afirmam os auditores. Globalmente, o seu desempenho continua a não ser satisfatório.

Os auditores constataram que, no transporte de mercadorias, os carregadores preferem claramente as estradas às ferrovias. Ainda que alguns Estados-Membros (tais como a Áustria, a Alemanha e a Suécia) tenham alcançado resultados mais positivos, na realidade a quota modal do transporte ferroviário de mercadorias ao nível da UE tem, em média, diminuído ligeiramente desde 2011. Além disso, a velocidade média dos comboios de mercadorias na UE é muito baixa (apenas cerca de 18 km/h em muitos itinerários internacionais).

O espaço ferroviário único europeu está ainda longe de ser realizado, declaram os auditores. A rede ferroviária da UE manteve-se, em grande medida, como um sistema de redes ferroviárias separadas, com diversas autoridades nacionais e regras muito diferentes em matéria de atribuição de canais horários, gestão e fixação de preços.

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 relatório encontra-se em www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porta-voz

Tel.: (+352) 4398 47063

Telemóvel: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Adido de Imprensa

Tel.: (+352) 4398 45410

Telemóvel: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E-mail: press@eca.europa.eu

@EUAuditorsECA

eca.europa.eu

Os procedimentos de gestão do tráfego não estão adaptados às necessidades do tráfego ferroviário de mercadorias, incluindo nos respetivos corredores de transporte: são cobradas taxas aos comboios de mercadorias pela utilização de cada quilómetro da infraestrutura ferroviária, o que nem sempre sucede no transporte rodoviário.

Em três dos Estados-Membros visitados, foram atribuídos mais fundos da UE às estradas do que às vias férreas durante o período de 2007-2013 e, nos casos em que foram afetados ao transporte ferroviário, não foram essencialmente orientados para as necessidades do setor do tráfego ferroviário de mercadorias. Por fim, a deficiente manutenção da rede ferroviária pode afetar a sustentabilidade e o desempenho.

"Se as dificuldades assinaladas no nosso relatório não forem ultrapassadas", afirmou Ladislav Balko, o Membro do Tribunal de Contas responsável pelo relatório, "o financiamento suplementar, por si só, não será suficiente para resolver o problema. A Comissão e os Estados-Membros devem ajudar os gestores das infraestruturas e as empresas ferroviárias a melhorarem o transporte ferroviário de mercadorias, nomeadamente em termos de fiabilidade, frequência, flexibilidade, orientação para o cliente, tempo de transporte e preço."

Os auditores recomendam que a Comissão e os Estados-Membros devem dar resposta às insuficiências observadas na liberalização do mercado do transporte ferroviário de mercadorias, nos procedimentos de gestão do tráfego, nas limitações administrativas e técnicas, no acompanhamento e transparência no desempenho do setor do tráfego ferroviário de mercadorias e na concorrência equitativa entre os diferentes meios de transporte.

Para que os fundos da UE sejam mais bem utilizados, recomendam igualmente que a Comissão e os Estados-Membros devem estabelecer uma ligação mais coerente entre, por um lado, os objetivos políticos e, por outro, a afetação de fundos, a seleção, planeamento e gestão dos projetos e a manutenção da rede ferroviária.

Nota aos diretores das publicações

A promoção de meios de transporte mais eficientes e sustentáveis, em especial do transporte ferroviário de mercadorias, tem sido um aspeto essencial da política da UE nos últimos 25 anos. Já em 1992, a Comissão Europeia fixara o reequilíbrio entre os diferentes modos de transporte como um objetivo primordial. Em 2001, a Comissão confirmou a importância de revitalizar o setor ferroviário, estabelecendo o objetivo de manter a quota de mercado do tráfego ferroviário de mercadorias nos Estados-Membros da Europa Central e Oriental num nível de 35%, até 2010. Por último, em 2011, a Comissão definiu como meta a transferência para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluviário, de 30% do tráfego rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km até 2030, e mais de 50% até 2050.

Os transportes são responsáveis por cerca de um terço do consumo de energia e das emissões globais de CO₂ na UE. A promoção de meios de transporte eficientes e sustentáveis, preferindo, por exemplo, o transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores ao transporte rodoviário, poderia ajudar a diminuir a dependência da Europa da importação de petróleo e a reduzir a poluição. De acordo com a Agência Europeia do Ambiente, as emissões de CO₂ provenientes do transporte ferroviário são 3,5 vezes inferiores por tonelada-quilómetro às emissões do transporte rodoviário. O recurso a meios de transporte mais sustentáveis poderia igualmente ajudar a reduzir os custos associados aos congestionamentos de tráfego (que, segundo as estimativas atuais, deverão crescer aproximadamente 50% até 2050 para cerca de 200 mil

milhões de euros por ano), bem como o número de vítimas mortais nos meios de transporte.

Os volumes de transporte terrestre de mercadorias na UE (transporte rodoviário, ferroviário e por vias navegáveis interiores) elevam-se a aproximadamente 2,3 mil milhões de toneladas-quilómetros por ano, com o transporte rodoviário a representar cerca de 75% do total.

O Relatório Especial nº 8/2016 "O transporte ferroviário de mercadorias na UE ainda não está no rumo certo" está disponível em 23 línguas da UE.