



Comunicado de prensa

Luxemburgo, 24 de mayo de 2016

El transporte de mercancías por ferrocarril de la UE «todavía no avanza por la buena vía», señalan los auditores de la UE

Pese al objetivo de la Comisión Europea de transferir el transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril, la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril en la UE en realidad ha sufrido un ligero descenso desde 2011, según un nuevo informe del Tribunal de Cuentas Europeo. El ferrocarril es más respetuoso con el medio ambiente y emplea menos petróleo importado, se afirma en el informe, pero no está logrando superar la competencia del transporte por carretera.

Los auditores examinaron los resultados del transporte de mercancías por ferrocarril en la UE desde 2000 y visitaron cinco Estados miembros –la República Checa, Alemania, España, Francia y Polonia– entre mediados de 2014 y mediados de 2015.

El presupuesto de la UE contribuyó en unos 28 000 millones de euros aproximadamente a la financiación de proyectos ferroviarios entre 2007 y 2013. Pese a esta aportación y a la prioridad otorgada por la Comisión a la transferencia del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril, en los últimos quince años el transporte de mercancías por ferrocarril no ha respondido de manera eficaz ante la competencia del transporte por carretera en la UE, afirman los auditores. Sus resultados siguen siendo, por lo general, insatisfactorios.

Los auditores constataron que los expedidores prefieren claramente la carretera al ferrocarril para el transporte de mercancías. Aunque algunos Estados miembros (como Austria, Alemania y Suecia) han logrado mejores resultados, la cuota modal media del transporte de mercancías por ferrocarril en la UE en realidad ha sufrido un ligero descenso desde 2011. Además, la velocidad media de los trenes de mercancías en la UE es muy baja (solo unos 18 km/h en muchas rutas internacionales).

Un espacio ferroviario europeo único aún dista mucho de ser una realidad, advierten los auditores. La red ferroviaria europea sigue siendo en gran medida un sistema de redes nacionales independientes, con distintas autoridades nacionales y reglamentaciones nacionales muy

El presente comunicado de prensa recoge las ideas principales del informe especial aprobado por el Tribunal de Cuentas Europeo, cuya versión completa puede consultarse en el sitio web www.eca.europa.eu

ECA Press

Mark Rogerson – Portavoz T: (+352) 4398 47063 M: (+352) 691 55 30 63
Damijan Fišer – Agente de prensa T: (+352) 4398 45410 M: (+352) 621 55 22 24
12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburgo
E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

diferentes sobre la asignación de surcos, la administración y la tarifación.

Los procedimientos de gestión del tráfico no se han adaptado a las necesidades del sector del transporte de mercancías por ferrocarril, ni siquiera en los corredores ferroviarios de mercancías: los trenes de mercancías pagan tasas por kilómetro de infraestructura ferroviaria utilizada, mientras que en el transporte por carretera esto no es siempre así.

En tres de los Estados miembros visitados se asignaron más fondos de la UE a las carreteras que al ferrocarril durante el período 2007-2013 y cuando se asignaron fondos de la UE al transporte ferroviario no se emplearon primordialmente para satisfacer las necesidades del sector del transporte de mercancías por ferrocarril. Por último, las deficiencias en el mantenimiento de la red ferroviaria pueden afectar a la sostenibilidad y el rendimiento.

«*Si no se abordan los problemas puestos de relieve en este informe», manifestó Ladislav Balko, Miembro del Tribunal de Cuentas encargado del informe, «la financiación extraordinaria por sí sola no bastará para resolver los problemas. La Comisión y los Estados miembros deberían ayudar a los administradores de infraestructuras y a las empresas ferroviarias a centrarse en mejorar la fiabilidad, la frecuencia, la flexibilidad, la orientación al cliente, el tiempo de transporte y el precio».*

Los auditores recomiendan que la Comisión y los Estados miembros resuelvan las insuficiencias observadas en la liberalización del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril, en los procedimientos de gestión del tráfico, en las limitaciones administrativas y técnicas, en el seguimiento y la transparencia de los resultados en el sector y en unas condiciones de competencia equitativas para los distintos modos de transporte.

Para que se haga un mejor uso de los fondos europeos, también recomiendan que la Comisión y los Estados miembros vinculen los objetivos de las políticas con la asignación de fondos de forma más coherente, así como la selección, planificación y gestión de proyectos, y el mantenimiento de la red ferroviaria.

Nota destinada a las redacciones

El fomento de unos medios de transporte más eficientes y sostenibles, y en particular del transporte por ferrocarril, ha sido un aspecto clave de la política de la UE durante los últimos veinticinco años. Ya en 1992, la Comisión Europea fijó como uno de sus principales objetivos corregir el equilibrio de los distintos modos de transporte. En 2001, confirmó la importancia de revitalizar el ferrocarril mediante el establecimiento del objetivo de mantener la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en los Estados miembros de Europa Central y Oriental en un 35 % hasta el año 2010. Por último, en 2011, fijó la meta de intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera a una distancia superior a 300 km, y para 2050, más del 50 %.

El transporte representa aproximadamente un tercio del consumo de energía y de las emisiones totales de CO₂ en la UE. El fomento de métodos de transporte eficientes y sostenibles, como el ferrocarril y las vías naveables interiores en lugar de las carreteras, podría contribuir a rebajar la dependencia que Europa tiene del petróleo importado y a reducir la contaminación. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, las emisiones de CO₂ del transporte ferroviario son 3,5 veces inferiores por tonelada-kilómetro a las del transporte por carretera. Unos medios de transporte más sostenible podrían también contribuir a reducir los costes asociados a la

congestión de las carreteras, que según se prevé actualmente aumentarán alrededor del 50 % en 2050 hasta alcanzar casi 200 000 millones de euros anuales, y disminuir el número de víctimas mortales en accidentes en el transporte.

El volumen del transporte interior de mercancías en la UE (carretera, ferrocarril y vías navegables interiores) se ha estabilizado en unos 2,3 billones de toneladas-kilómetro al año, de los cuales, un 75 % corresponde aproximadamente a las carreteras.

El Informe Especial n.º 8/2016 «El transporte de mercancías por ferrocarril de la UE todavía no avanza por la buena vía», está disponible en 23 lenguas de la UE.