



## Comunicado de prensa

Luxemburgo, 27 de marzo de 2023

### El camión sigue dominando el transporte de mercancías en la UE

- *El porcentaje de mercancías transportadas por carretera en la UE (alrededor del 77 %) va en aumento.*
- *Algunas normas europeas que fomentan otros modos de transporte están desfasadas o resultan contraproducentes.*
- *La red de infraestructuras de la UE todavía no está adaptada a la intermodalidad.*

El transporte intermodal de mercancías todavía tiene mucho camino por recorrer: hoy en día, según señala el Tribunal de Cuentas Europeo en su informe, publicado hoy, ni los trenes ni las embarcaciones fluviales pueden competir en igualdad de condiciones con los camiones. Pese a los esfuerzos por sacar el transporte de mercancías de las carreteras, las barreras normativas y de infraestructura siguen siendo un obstáculo para otros modos de transporte. Para lograr sus objetivos de ecologización, la UE necesita resolver este problema.

La carretera constituye el modo más flexible de transporte de mercancías y, con frecuencia, también el más rápido y barato; esta es la razón de que, en la UE, tres cuartas partes del transporte se realice de ese modo, aunque los camiones sean grandes contaminadores. La sustitución del transporte por carretera por otros modos, como el ferroviario o el realizado por vías navegables interiores, puede desempeñar un papel decisivo en la ecologización del transporte de mercancías. Para materializar este cambio, la UE destinó más de 1 100 millones de euros a proyectos de intermodalidad entre 2014 y 2020.

«Descarbonizar el transporte es esencial para lograr el objetivo de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, como establece el Pacto Verde Europeo», afirma Annemie Turtelboom, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo que dirigió la auditoría. «Para ello, la intermodalidad es clave, pero el transporte de mercancías de la UE no evoluciona en este sentido».

Los auditores constataron que la UE no contaba con una estrategia específica sobre el transporte intermodal de mercancías, sino que la intermodalidad formaba parte de estrategias más amplias de ecologización en ese ámbito, en las que se establecen objetivos cuantitativos específicos de incremento del uso del transporte ferroviario y por vías navegables interiores. Sin embargo, al no

El presente comunicado de prensa tiene por objeto ofrecer una síntesis del informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo. El texto íntegro del informe puede consultarse en [eca.europa.eu](https://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](https://eca.europa.eu)

ser estos objetivos vinculantes, cada Estado miembro establece los suyos, que no son necesariamente comparables y compatibles con los de la UE. Es, por tanto, imposible evaluar si las medidas nacionales en conjunto bastan para cumplir los objetivos globales de cambio modal de la UE. En cualquier caso, los auditores consideran sencillamente poco realistas los objetivos fijados por la UE para 2030 y 2050 (lograr en última instancia duplicar el tráfico ferroviario e incrementar en un 50 % el transporte fluvial).

Estiman que algunas normas de la UE restan alicientes al transporte intermodal. La actual versión de la Directiva de transporte combinado ha quedado obsoleta (se remonta a 1992) y resulta ineficaz; exige, por ejemplo, la presentación de un documento en papel sellado por las autoridades ferroviarias o portuarias durante el trayecto, en lugar de un flujo de trabajo digitalizado. La Comisión Europea intentó varias veces revisar la Directiva, pero no logró el acuerdo de los Estados miembros. Entretanto, otras disposiciones reglamentarias de la UE, en particular sobre el transporte por carretera, a veces son incompatibles con el objetivo de incentivar el transporte intermodal. Es probable que la gestión de la capacidad y la interoperabilidad sigan planteando problemas en ausencia de nuevas medidas legislativas (relativas, por ejemplo, a la planificación de franjas horarias para el transporte de mercancías por ferrocarril, a las normas prioritarias para los trenes de pasajeros frente a los de mercancías, o a los requisitos lingüísticos que deben cumplir los maquinistas de locomotoras).

Los auditores también señalan que algunos países de la UE garantizan con retraso la conformidad de las infraestructuras con los requisitos técnicos. Por ejemplo, el uso de trenes más largos que alcancen la longitud europea estándar de 740 metros sería una de las mejoras más eficaces para competir con el transporte por carretera. Sin embargo, actualmente, estos trenes solo pueden circular teóricamente en la mitad de los corredores de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Debido a la falta de información sobre la capacidad de las terminales intermodales y de la red, los expedidores y operadores logísticos no pueden ofrecer a sus clientes las mejores soluciones de transporte intermodal posibles. La propuesta de revisión del Reglamento de la RTE-T tiene el potencial de mejorar la situación, pero los auditores consideran que, en las presentes circunstancias, el transporte de mercancías de la UE aun no es apto para la intermodalidad.

### **Información de referencia**

El transporte intermodal de mercancías consiste en trasladar mercancías en una sola unidad de carga (como un contenedor o un semirremolque), sin manipulación separada, por medio de una combinación de modos de transporte: por carretera, ferroviario, por vías navegables interiores o aéreo. La intermodalidad implica aprovechar las ventajas relativas de distintos modos de transporte.

El principal acto legislativo de la red europea de transporte de viajeros y mercancías por carretera, ferroviario, por vías navegables interiores, marítimo y aéreo es el Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), cuya versión actual se adoptó en 2013. Existen otras normas pertinente, como la Directiva de transporte combinado de 1992, única norma de la UE específica para el transporte intermodal de mercancías.

Con los países seleccionados para esta auditoría cubrimos tres flujos comerciales clave, que se solapan con tramos de los corredores de la RTE-T: el corredor Rin-Alpes (que se extiende desde Bélgica y los Países Bajos hasta Italia), el corredor Mar del Norte-Báltico (entre Polonia y Alemania) y los corredores Atlántico y Mediterráneo (que conectan Alemania con España a través de Francia).

Informe Especial 08/2023 «Transporte intermodal de mercancías: La UE todavía está lejos de desplazar el transporte de mercancías de la carretera», puede consultarse en el [sitio web del Tribunal](#).

### Contacto de prensa

Oficina de prensa del Tribunal: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

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