

# Transportul de marfă din UE se bazează în continuare pe camioane

28 martie 2023



**Un raport publicat de Curtea de Conturi Europeană evidențiază faptul că transportul intermodal de marfă în Uniunea Europeană mai are încă o cale lungă de parcurs: deocamdată, trenurile și șlepurile nu pot concura pe picior de egalitate cu camioanele.**

Eforturile de a transfera în afara rețelei rutiere transportul de mărfuri nu au reușit să elimine obstacolele de la nivel de reglementare și de infrastructură care penalizează alte moduri de transport. Aceste probleme trebuie abordate dacă se dorește ca UE să își atingă ambițiile „verzi”.

Transportul rutier este modalitatea cea mai flexibilă de expediere a mărfurilor și, adesea, cea mai rapidă și cea mai ieftină. Din acest motiv, trei sferturi din mărfurile transportate în UE iau în continuare calea șoselelor. Or, camioanele sunt factori de poluare majori. Un transfer dinspre rutier și o intensificare a utilizării altor moduri de transport, cum ar fi cel

feroviar sau pe căile navigabile interioare, pot juca un rol esențial în „înverzirea” transportului de marfă. Pentru a obține această schimbare, UE a pus la dispoziție, între 2014 și 2020, o finanțare de peste 1,1 miliarde de euro pentru proiecte care sprijineau intermodalitatea.

*„Decarbonizarea transporturilor se află în centrul obiectivului UE de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, astfel cum se prevede în Pactul verde European. Deși intermodalitatea constituie un instrument esențial în cadrul acestor eforturi, transportul de mărfuri în UE nu se află pe drumul cel bun”, a declarat Annemie Turtelboom, membra Curții care a condus acest audit.*

Auditorii au constatat că nu exista o strategie specifică la nivelul UE privind transportul intermodal de marfă. Intermodalitatea face mai degrabă parte din strategii mai ample privind „înverzirea” transportului de mărfuri, care prevăd ținte cantitative specifice pentru utilizarea sporită a căilor ferate și a căilor navigabile interioare. Dar cum aceste ținte nu sunt obligatorii, diferitele țări ale UE își stabilesc propriile ținte. Aceste ținte de la nivel național nu sunt neapărat comparabile și aliniate la obiectivele UE.

Este astfel imposibil să se evalueze dacă eforturile naționale concertate sunt suficiente pentru a atinge obiectivele de ansamblu ale UE privind transferul modal. În orice caz, țintele stabilite de UE pentru 2030 și 2050 (vizând, în cele din urmă, dublarea traficului feroviar și intensificarea utilizării căilor navigabile interioare cu 50 %) sunt pur și simplu nerealiste, potrivit auditorilor.

Auditorii susțin, de asemenea, că unele norme de la nivelul UE inhibă atractivitatea transportului intermodal. Versiunea actuală a Directivei privind transporturile combinate este depășită (aceasta datează din 1992) și ineficace.

De exemplu, în loc de un flux de lucru digitalizat, există o cerință privind prezentarea unui document pe hârtie ștampilat de autoritățile feroviare sau portuare pe parcursul traseului. Mai multe încercări ale Comisiei Europene de a revizui directiva nu au reușit să obțină acordul statelor membre. Între timp, alte dispoziții normative ale UE, în special cele care reglementează transportul rutier, sunt uneori contrare obiectivului privind stimularea intermodalității.

Sunt șanse mari ca gestionarea capacităților și interoperabilitatea să continue să fie problematice în lipsa unei acțiuni legislative noi (de exemplu, cu privire la planificarea sloturilor pentru transportul feroviar de marfă, la regulile de prioritate pentru trenurile de călători față de trenurile de marfă sau la cerințele lingvistice pentru mecanicii de locomotivă).

Totodată, auditorii atrag atenția asupra întârzierilor înregistrate de țările UE în asigurarea conformității infrastructurii cu cerințele tehnice specificate în legislația UE.

De exemplu, utilizarea de trenuri mai lungi, cu o lungime de 740 de metri conform standardului european, ar fi una dintre îmbunătățirile cu cel mai ridicat raport cost-eficacitate în efortul de a concura cu transportul rutier. Or, în prezent, trenuri de acest tip pot fi operate doar pe jumătate din coridoarele rețelei centrale transeuropene de transport (TEN-T).

În plus, lipsa unor informații privind terminalele intermodale și capacitățile rețelei împiedică expeditorii și operatorii de logistică să ofere clienților lor soluții optime de transport intermodal.

Propunerea de revizuire a Regulamentului TEN-T are potențialul de a îmbunătăți situația, însă, judecând după stadiul actual, rețeaua UE pentru transportul de mărfuri pur și simplu nu se pretează deocamdată la intermodalitate.

Transportul intermodal de marfă constă în transportul mărfurilor într-o singură unitate de încărcare (cum ar fi un container sau o semiremorcă), fără manipulare separată, utilizând o combinație de moduri de transport: rutier, feroviar, pe căi navigabile sau aerian. Intermodalitatea se referă astfel la valorificarea punctelor forte relative ale diferitelor moduri de transport.

Principalul act legislativ care reglementează rețeaua europeană de transport rutier, feroviar,

pe căi navigabile interioare, maritim și aerian de călători și mărfuri este Regulamentul privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), a cărei versiune actuală a fost adoptată în 2013. Mai există și alte acte legislative relevante, cum ar fi Directiva privind transporturile combinate din 1992, care este singurul act legislativ al UE vizând în mod specific transportul intermodal de marfă.

Prin intermediul țărilor selectate în scopul acestui audit, sunt acoperite trei fluxuri comerciale principale, care se suprapun cu tronsoane din coridoarele TEN-T: coridorul Rin-Alpi (care se întinde din Belgia și Țările de Jos până în Italia), coridorul Marea Nordului-Marea Baltică (între Polonia și Germania) și coridoarele Atlantic și Mediteranean (care leagă Germania de Spania prin Franța).

**Sursa:** <https://www.ordineazilei.ro/>