

Curtea Europeană de Audit: Ținte nerealiste propuse de Comisia Europeană privind transportul intermodal de mărfuri

29 martie 2023



Deși Comisia a propus creșteri ale volumelor de transport pe căile navigabile interioare cu peste 30% până în 2030 și cu aproape 60% în 2050, în realitate volumele de marfă efective transportate prin intermediul vaselor și barjelor erau la finalul anului 2021 la aceeași valoare ca în anul 2005, adică 100 tone-kilometru.

Transport rutier reprezintă peste 70% din transportul de marfă din Uniunea Europeană, chiar dacă emisiile de CO2 pe tonă-kilometru sunt de 137 grame, de 5,5 ori mai mult decât transportul feroviar de marfă (24 grame CO2 pe tonă-kilometru) și de peste patru ori față de transportul pe căile navigabile interioare (33 grame CO2 pe tonă-kilometru), se arată în raportul publicat de Curtea Europeană de Audit (ECA) cu privire la transportul intermodal.

"Transportul rutier este cel mai flexibil mod de transport de mărfuri, deoarece asigură deplasarea mărfurilor «door to door». Pentru multe tipuri de mărfuri, este adesea cea mai rapidă și cea mai ieftină modalitate de expediere, chiar și pe distanțe lungi. În medie, și în absența unor măsuri de sprijin, transportul intermodal de marfă este cu 56% mai scump decât alternativa bazată doar pe transportul rutier. Spre deosebire de transportul rutier, alte moduri de transport, cum ar fi cel feroviar sau pe căile navigabile interioare, sunt mai lente și mai puțin flexibile. Ele necesită, de asemenea, o infrastructură specifică, care nu poate fi reprodusă la fiecare loc de expediere. Un avantaj însă al acestor moduri este că oferă o siguranță mai mare și o mai bună performanță din punctul de vedere al mediului și pot reduce din presiunea pusă pe drumurile aglomerate. Intermodalitatea înseamnă valorificarea punctelor forte relative ale diferitelor moduri de transport", afirmă auditorii europeni, arătând practic de ce transportul rutier de marfă este ales de companii, în detrimentul celorlaltor tipuri de transport.



Cu toate acestea, ei precizează că un transfer modal de la transportul rutier și o utilizare sporită a transportului intermodal pot juca un rol esențial în îmbunătățirea impactului ecologic al transportului de mărfuri în Europa.

În raportul ECA se menționează că în Carta Albă 2011 - "Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor", Comisia Europeană a stabilit pentru prima dată obiectivul reducerii cu 60% până în anul 2050, comparativ cu datele din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor.

"Cu toate acestea, spre deosebire de alte sectoare economice, emisiile de CO2 din sectorul transporturilor nu au scăzut, ci au crescut cu 24% între 1990 și 2019. Chiar dacă eficiența transportului cu vehicule grele (la nivel de vehicule și logistică) s-a îmbunătățit

în perioada vizată, creșterea cererii de transport de marfă a depășit aceste câștiguri de eficiență", susțin experții ECA.

În 2019, în "Pactul verde european", Comisia a făcut apel la o reducere și mai mare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi (și anume cu 90% până în 2050), astfel încât UE să atingă neutralitatea climatică până în 2050, în concordanță cu Acordul de la Paris privind schimbările climatice. Ulterior, în 2020, Comisia a publicat "Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă", reclamând un transfer modal substanțial către transportul feroviar, către transportul pe căile navigabile interioare sau către transportul maritim pe distanțe scurte. Transportul maritim pe distanțe scurte înseamnă deplasarea de mărfuri și de pasageri pe mare între porturi situate în Europa geografică sau între aceste porturi și porturi situate în țările din afara Europei care au un țarm la mările închise de la granițele Europei.

Deficit de 100 miliarde euro pe an pentru finanțarea transportului intermodal

Cu toate acestea, angajații ECA susțin că niciunul dintre documentele de mai sus nu stabilește ținte specifice în ceea ce privește ponderea transportului intermodal de marfă. Totuși, pentru a se atinge țintele generale stabilite la nivelul Uniunii Europene, o mare parte din volumele suplimentare de transport feroviar și pe apă vor trebui să fie intermodale, întrucât, pentru majoritatea mărfurilor, este nevoie în continuare de utilizarea transportului rutier în primul și ultimul segment al traseului. Analiza Curții Europene de Audit mai arată că țintele Comisiei din cele două documente nu se sprijineau pe simulări solide cu privire la volumul transferului modal care putea fi obținut în mod realist, având în vedere atât constrângerile existente pe termen lung în materie de infrastructură a transportului feroviar și a transportului pe căile navigabile interioare, cât și barierele în materie de reglementare care afectează competitivitatea transportului intermodal de marfă.

"De exemplu: evaluarea impactului pentru Cartea albă din 2011 preconiza că pe rețea vor fi permise trenuri cu o lungime maximă de 1500 de metri (contrar cerinței actuale de 740 de metri din Regulamentul TEN-T); evaluarea impactului care stă la baza strategiei din 2020 făcea referire la un deficit de investiții de 100 miliarde de euro pe an pentru perioada 2021-2030, care ar trebui să fie acoperit pentru ca previziunile aferente acestei evaluări să devină realitate. Or, Comisia nu a precizat modul în care se va asigura că statele membre pun la dispoziție în timp util fondurile necesare. În plus, estimările Comisiei privind volumele de trafic necesare pentru transportul feroviar și pe apă pentru ca țintele să fie atinse erau excesiv de optimiste. De exemplu, în Cartea albă din 2011, Comisia a estimat că traficul feroviar de marfă va crește cu 60% între 2005 și 2030 și cu 87% între 2005 și 2050. Este puțin probabil ca această previziune să devină realitate în

absența unor noi politici, având în vedere că traficul feroviar de marfă a crescut cu doar 8 % în ultimul deceniu (din 2010 până în 2019). În comparație cu creșterea traficului feroviar de marfă estimată în Cartea albă din 2011, strategia din 2020 a stabilit obiective de volum mai mici pentru 2030 și mai ridicate pentru 2050. Întrucât s-a înregistrat doar o creștere limitată a ponderii transportului feroviar în perioada 2010-2019, ratele anuale de creștere necesare pentru atingerea țintelor fixate în strategia din 2020 sunt acum chiar mai ambițioase decât erau în 2011", se arată în raportul ECA.

Astfel, deși Comisia a propus creșteri ale volumelor de transport pe căile navigabile interioare cu peste 30% până în 2030 și cu aproape 60% în 2050, în realitate volumele de marfă efective transportate prin intermediul vaselor și barjelor erau la finalul anului 2021 la aceeași valoare ca în anul 2005, adică 100 tone-kilometru, potrivit documentului citat.

- **Coridoarele de transport paneuropean, neadaptate pentru transportul intermodal**

Auditorii europeni precizează că țintele UE stabilite în Cartea albă din 2011 și în strategia din 2020 nu sunt obligatorii pentru statele membre. "Curtea a constatat că Comisia nu a convenit asupra acestor ținte ale UE cu statele membre și nici asupra implicațiilor care rezultau pentru ele. De fapt, concluziile Consiliului privind ambele documente strategice arată că statele membre au avut rezerve cu privire la aceste ținte. În fine, acestea nu au fost defalcate în subținte geografice nici la nivelul statelor membre, nici la nivelul coridoarelor de transport. (...) Curtea a constatat că țintele naționale erau chiar mai ambițioase decât cele ale Comisiei în ceea ce privește rata de creștere anuală necesară (...). Niciunul dintre statele membre, cu excepția Poloniei, nu are stabilite ținte în ceea ce privește ponderea transportului intermodal", afirmă experții ECA.

De aceea, modificările din 2021 în propunerea de revizuire a Directivei europene în materie stabilesc că trenurile de transport marfă vor avea o lungime totală de peste 740 de metri, pentru a valorifica economiile de scară și un gabarit P400, pentru a putea transporta cel mai mare tip de containere. Deși nu există deocamdată nicio cerință pentru un gabarit de încărcare de peste P400, un standard de măsurare pentru semiremorcile încărcate pe un vagon tip "buzunar", acest indicator este totuși monitorizat. Numai că în acest moment posibilitatea de a opera trenuri cu o lungime de 740 de metri s-ar putea concretiza în teorie pe doar 53% din coridoarele de transport paneuropene, procent care, în opinia Comisiei de la Bruxelles este supraevaluat, deoarece anumite tronsoane de cale ferată pot fi etichetate ca fiind conforme din punct de vedere tehnic cu o lungime a trenului de 740 de metri, chiar dacă trenuri de această lungime pot fi exploatate pe tronsoanele respective numai în perioade limitate. În plus, un număr mare de terminale nu oferă încă linii de transbordare pentru trenurile cu lungimea de 740 de metri, din această cauză fiind nevoie de proceduri de manevră care necesită mult timp. În ceea ce privește ecartamentul

P400 pentru transportarea feroviară a celui mai mare tip de containere cu marfă, deși această caracteristică aduce beneficii considerabile pentru intermodalitate, doar 40% din coridoarele europene de transport îndeplinesc în prezent acest standard, arată experții ECA.

În concluzie, Curtea Europeană de Audit constată că sprijinul financiar și normativ al UE pentru transportul intermodal de marfă nu a fost suficient de eficace, deoarece nu există încă condiții de concurență echitabile în UE pentru transportul intermodal de marfă în comparație cu transportul rutier.

"Motivele sunt următoarele: (i) deficiențe în conceperea și monitorizarea țintelor UE privind transportul intermodal, în contextul înverzirii transportului de mărfuri; (ii) dispoziții normative care contracarează

obiectivul de stimulare a transportului intermodal; și (iii) provocări în dezvoltarea terminalelor și a infrastructurii liniare. Competitivitatea transportului intermodal de marfă în UE poate fi îmbunătățită numai dacă aceste probleme sunt remediate urgent", se arată în raportul ECA.

În ceea ce privește țintele nerealiste ale UE privind transportul intermodal, Curtea arată că ipotezele de bază nu s-au bazat pe simulări solide cu privire la cât de mult transfer modal ar putea fi realizat în mod realist, având în vedere constrângerile existente în materie de infrastructură pe termen lung pentru căile ferate și căile navigabile interioare și barierele de reglementare care afectează competitivitatea transportului intermodal.

De aceea, ECA recomandă Comisiei Europene modificarea cadrului legislativ astfel încât transportul feroviar să poată fi o alternativă reală competitivă la transportul exclusiv rutier și să fie implementat transportul combinat, prin extinderea domeniului său de aplicare la transportul intermodal și transportul exclusiv rutier.

Aceste revizuri ar trebui să vizeze reducerea diversității în punerea în aplicare de către statele membre, să includă dispoziții privind digitalizarea fluxurilor de informații și să consolideze stimulentele pentru transportul intermodal în comparație cu transportul exclusiv rutier.

Sursa: <https://www.bursa.ro/>