



**DIREÇÃO-GERAL DAS POLÍTICAS INTERNAS**  
**DEPARTAMENTO TEMÁTICO B: POLÍTICAS ESTRUTURAIS E DE**  
**COESÃO**

**TRANSPORTES E TURISMO**

**FRETE RODOVIÁRIO: POR QUE RAZÃO**  
**OS CARREGADORES DA UE PREFEREM**  
**CAMIÕES A COMBOIOS**

**SÍNTESE**

**Resumo**

O presente estudo avalia os fatores que influenciam a escolha dos modos de transporte pelos carregadores na UE, sublinhando os motivos pelos quais preferem amiúde as estradas aos caminhos de ferro. Tendo por base a análise das tendências de longo prazo do transporte de mercadorias, estudos de caso nacionais (Alemanha, Polónia, França, Itália e Espanha) e entrevistas com agentes do setor, o estudo investiga os principais fatores subjacentes à escolha do modo de transporte de mercadorias. O capítulo que encerra o estudo fornece recomendações sobre os elementos essenciais de uma estratégia eficaz para incentivar o recurso ao transporte ferroviário, a partir dos ensinamentos retirados de experiências anteriores neste domínio.

O presente documento foi solicitado pela Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu.

## **AUTORES**

*Steer Davies Gleave* - Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Ranghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

## **ADMINISTRADOR RESPONSÁVEL**

Marc Thomas  
Departamento Temático das Políticas Estruturais e de Coesão  
Parlamento Europeu  
B-1047 Bruxelas  
Correio eletrónico: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu).

## **ASSISTÊNCIA EDITORIAL**

Adrienn Borka

## **VERSÕES LINGUÍSTICAS**

Original: EN.

## **SOBRE O EDITOR**

Para contactar o Departamento Temático, ou para assinar o respetivo boletim informativo mensal, escrever, por favor, para: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu).

Manuscrito concluído em março, 2015.  
© União Europeia, 2015.

O presente documento está disponível na Internet em:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **DECLARAÇÃO DE EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE**

As opiniões expressas no presente documento são da exclusiva responsabilidade do autor e não representam necessariamente a posição oficial do Parlamento Europeu.

A reprodução e a tradução para fins não comerciais são autorizadas, mediante menção da fonte e aviso prévio ao editor, a quem deve ser enviada uma cópia.

## **SUMÁRIO EXECUTIVO**

### **TENDÊNCIAS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS**

Em média, o transporte ferroviário de mercadorias regista níveis reduzidos de crescimento na UE desde 2000. Em termos relativos, este modo de transporte tem perdido espaço para o frete rodoviário. Porém, a tendência geral esconde diferenças substanciais entre os Estados-Membros.

As tendências nacionais dependem de diversos fatores, incluindo a extensão das redes ferroviárias, a proporção do tráfego internacional no tráfego total e a dimensão da concorrência por parte de outros modos (por exemplo, as vias navegáveis interiores). A quota de transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias varia amplamente consoante o tipo de mercadoria transportado. As mercadorias pesadas (como o carvão) são preferencialmente transportadas por via ferroviária; por sua vez, as mercadorias mais leves e/ou perecíveis são transportadas por via rodoviária.

### **FATORES CONCORRENTES PARA A ESCOLHA DO MODO PELOS CARREGADORES**

No intervalo entre os exemplos mais extremos de mercadorias quase sempre transportadas por via ferroviária e as mercadorias mais suscetíveis de serem transportadas por via rodoviária, existem alguns fatores a uma escala ínfima que influenciam a escolha do modo. As decisões dos carregadores (principais decisores neste processo) são tomadas em função das características das experiências no passado, do tipo de mercadorias, das características dos transportadores e dos requisitos de distância/tempo.

Além disso, concorrem igualmente fatores centrais e estruturais para as mudanças a longo prazo na repartição modal, tais como a relação entre o crescimento económico e o transporte de mercadorias, em que as estradas se adaptam geralmente melhor às alterações no ciclo económico do que as vias ferroviárias. As alterações no processo de produção industrial e a fragmentação da logística afetaram o transporte ferroviário de mercadorias; em contrapartida, as novas formas de transporte intermodal constituem um nicho de mercado com elevado potencial de crescimento para o segmento ferroviário.

As preferências dos carregadores evidenciadas pelos estudos de caso nacionais relevam a importância da questão financeira em países onde o transporte ferroviário de mercadorias é considerado demasiado caro (França, Itália). Em termos mais gerais, todos os estudos de caso demonstram a necessidade de infraestruturas rodoviárias de elevada qualidade e mais bem interligadas, com incidência nos pontos de estrangulamento (Alemanha), na capacidade (Itália, França) e na fiabilidade (Espanha, Polónia).

Vários estudos analisaram a possível transição da opção rodoviária para serviços ferroviários ou intermodais; estima-se que a transição varia entre 1 e 14 pontos percentuais. Estes estudos referem igualmente um marco de 200-300 km, acima do qual as ferrovias são particularmente competitivas e o potencial de transição modal é maior. A médio prazo, um objetivo global realista quanto à proporção de transporte ferroviário de mercadorias na UE poderia fixar-se em cerca de 20 % do volume total dos transportes interiores, medido em termos de toneladas-km.

### **AS MEDIDAS EXISTENTES INCIDEM NA ESCOLHA DO MODO**

Ao nível da UE, foram instituídas algumas iniciativas tendentes a uma transição do modo rodoviário para o modo ferroviário, entre as quais a Diretiva «Eurovinheta», que introduz

imposições rodoviárias com base em custos externos, as reformas no setor ferroviário, que abriram à concorrência os mercados de transporte de mercadorias e melhoraram a interoperabilidade, e os programas de financiamento do investimento em infraestruturas e operações intermodais, tais como a RTE-T e o programa Marco Polo.

Por seu lado, os Estados-Membros aplicaram uma série de medidas, incluindo apoio financeiro direto ao desenvolvimento de infraestruturas rodoviárias (por exemplo, na melhoria do gabari de obstáculos dos comboios mais pesados e na reintrodução de feixes de resguardo). Todavia, no seu conjunto, as medidas nacionais não tiveram um impacto significativo na transição modal, o que pode ser atribuído à dimensão geralmente reduzida dos investimentos realizados no transporte ferroviário e intermodal comparativamente aos investimentos rodoviários, bem como à falta de coordenação das iniciativas políticas de transporte ferroviário de mercadorias aos níveis nacional e da UE. Alguns países introduziram taxas rodoviárias, mas, por norma, o impacto no mercado rodoviário de mercadorias foi compensado por outras medidas de incentivo do transporte rodoviário.

As políticas aparentemente mais eficazes visavam o transporte intermodal, quer mediante subsídios destinados a operadores intermodais, quer mediante acordos específicos em nós intermodais, sobretudo portos, designadamente na Alemanha, Espanha e Reino Unido.

## **ESTRATÉGIAS PARA ALTERAR O MODO ESCOLHIDO PELOS CARREGADORES**

A análise efetuada no presente estudo sugere que as políticas ativas de incentivo à transição modal podem ter impacto nas escolhas dos carregadores se visarem os fatores com influência decisiva na competitividade do transporte ferroviário de mercadorias. Estas políticas incluem tanto incentivos regulamentares específicos como medidas de investimento em infraestruturas.

A ineficácia das políticas anteriores permite, a par das boas práticas reveladas pelos estudos de caso nacionais, tirar três conclusões principais:

- antes de mais, impõe-se uma melhor coordenação das estratégias entre os diferentes níveis administrativos e entre os modos. Os programas de transição modal devem evitar uma abordagem fragmentada aos incentivos monetários. É necessária uma melhor partilha ao nível setorial dos ensinamentos retirados de cada sistema. A próxima iniciativa Shift2Rail deverá servir esse propósito, centrando-se em soluções de reforço das capacidades, consolidação da fiabilidade e melhoria do ciclo de vida dos sistemas ferroviários europeus. É igualmente necessário coordenar as políticas ferroviárias e rodoviárias, dado que uma medida que afete a posição competitiva de um modo pode repercutir-se no outro;
- por outro lado, é importante que as estratégias de transição modal sejam adaptadas ao contexto específico em que são executadas. Por exemplo, a elaboração das políticas da UE reflete uma perceção de que o transporte transfronteiriço de longo curso transitará muito provavelmente do modo rodoviário para o modo ferroviário;
- por último, a execução de estratégias eficazes requer um financiamento estável e suficiente por parte da UE e dos Estados-Membros. O Mecanismo Interligar a Europa (MIE) será útil neste sentido, disponibilizando recursos substanciais para cofinanciar o desenvolvimento da RTE-T e do ERTMS. Ainda que os fundos dos transportes não estejam circunscritos no âmbito do novo MIE, este poderá incitar os promotores de projetos a concorrer a financiamentos e demonstrar o verdadeiro valor acrescentado de cada regime de investimento.