



**DIRECȚIA GENERALĂ POLITICI INTERNE**  
**DEPARTAMENTUL TEMATIC B: POLITICI STRUCTURALE ȘI DE**  
**COEZIUNE**

**TRANSPORT ȘI TURISM**

**TRANSPORT RUTIER DE MARFĂ: DE CE**  
**EXPEDITORII UE PREFERĂ CAMIONUL ÎN**  
**LOCUL TRENULUI**

**SINTEZĂ**

**Rezumat**

Acest studiu evaluează factorii care influențează alegerea modului de transport de către expeditorii din UE, evidențiind de ce aceștia preferă adeseori transportul rutier celui feroviar. Bazat pe analiza pe termen lung a tendințelor în transportul de marfă, pe studii de caz naționale (în Germania, Polonia, Franța, Italia și Spania) și pe interviuri cu actori din acest sector, studiul investighează principalii factori care stau la baza alegerii modului de transport al mărfurilor. Capitolul dedicat concluziilor oferă recomandări privind elementele-cheie ale unei strategii eficiente care să stimuleze utilizarea transportului feroviar, bazându-se pe învățămintele trase din experiența anterioară în acest domeniu de politici.

Acest document a fost solicitat de Comisia pentru transport și turism a Parlamentului European.

## **AUTORI**

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

## **ADMINISTRATOR RESPONSABIL**

Marc Thomas  
Departamentul tematic Politici structurale și de coeziune  
Parlamentul European  
B-1047 Bruxelles  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ASISTENȚĂ EDITORIALĂ**

Aдриenn Borka

## **VERSIUNI LINGVISTICE**

Originalul: EN.

## **DESPRE EDITOR**

Pentru a contacta Departamentul tematic sau pentru a vă abona la buletinul lunar al acestuia, vă rugăm să contactați: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Manuscris finalizat în martie 2015.  
© Uniunea Europeană, 2015.

Acest document este disponibil pe internet, la următoarea adresă:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **DISCLAIMER**

Opiniile exprimate în acest document sunt responsabilitatea autorului și nu reprezintă neapărat poziția oficială a Parlamentului European.

Reproducerea și traducerea documentului pentru scopuri necomerciale sunt autorizate, cu condiția ca sursa să fie menționată și editorul să fie anunțat în prealabil și să primească o copie a materialului.

## **SINTEZĂ**

### **TENDINȚE ÎN TRANSPORTUL DE MĂRFĂ RUTIER ȘI FERROVIAR**

În medie, creșterea absolută a transportului feroviar de marfă pe teritoriul UE a cunoscut niveluri scăzute începând cu anul 2000. În termeni relativi, ponderea transportului feroviar de marfă a scăzut în favoarea transportului rutier. Tendința medie ascunde diferențe semnificative între statele membre.

Tendențele naționale depind de o serie de factori, inclusiv gradul de extindere al rețelelor de căi ferate, proporția traficului internațional în traficul total și nivelul concurenței din partea altor modalități de transport (de exemplu, căi navigabile interioare). Ponderea mărfii transportate pe cale rutieră și feroviară variază semnificativ în funcție de tipul de bunuri transportate. Transportul de mărfuri grele în vrac (cum ar fi cărbunele) este realizat predominant pe căi ferate, în timp ce bunuri mai ușoare și/sau mai perisabile sunt transportate pe șosele.

### **FACTORI CARE CONTRIBUIE LA ALEGEREA MODULUI DE TRANSPORT DE CĂTRE EXPEDITORI**

Între cazurile extreme reprezentate de bunurile care sunt transportate aproape întotdeauna pe căi ferate și cele transportate cel mai probabil pe șosea, alegerea modului de transport este influențată de o serie de factori de nivel micro. Deciziile luate de către expeditori (factori de decizie-cheie în acest proces) depind de experiența anterioară, de tipul de bunuri transportate, de caracteristicile transportatorului și de cerințele de distanță și de timp.

În plus, și unii factori generali și structurali contribuie la schimbările pe termen lung în ponderea modală. Aceștia includ relația dintre creșterea economică și transportul de marfă, transportul rutier fiind în general mai receptiv la schimbările în ciclul economic decât cel feroviar. Schimbările în procesul de producție industrial și fragmentarea logisticii au afectat de manieră negativă transportul feroviar de marfă; pe de altă parte, noi forme de transport intermodal reprezintă pentru transportul feroviar un segment de piață în creștere rapidă.

Referitor la preferințele expeditorilor, studiile de caz naționale indică importanța considerentelor legate de costuri în anumite țări, în care transportul feroviar de marfă este considerat ca fiind prea costisitor (Franța, Italia). Mai pe larg, necesitatea unei infrastructuri feroviare de înaltă calitate și cu conexiuni mai bune este demonstrată de toate studiile de caz, cu accent pe blocaje (Germania), capacitate (Italia, Franța) și fiabilitate (Spania, Polonia).

Diverse studii au evaluat transferul potențial dinspre transportul rutier spre cel feroviar sau spre serviciile intermodale; estimările transferului se situează între 1 și 14 puncte procentuale. Literatura de specialitate indică și pragul minim de 200-300 km, pornind de la care transportul feroviar devine deosebit de competitiv, iar potențialul unui transfer modal este mai mare. Un obiectiv general realist privind ponderea transportului feroviar de mărfuri în UE ar putea fi, pe termen mediu, în jur de 20% din volumul transportului intern total, măsurat în tone-km.

### **MĂSURI EXISTENTE CARE VIZEAZĂ ALEGEREA MODULUI DE TRANSPORT**

La nivelul UE au fost luate o serie de inițiative vizând transferul modal de la transportul rutier spre transportul feroviar. Acestea includ Directiva privind eurovinieta, care a introdus taxe rutiere bazate pe costuri externe, reforme în domeniul feroviar, care au deschis către

concurență piețele transportului feroviar de marfă și au îmbunătățit interoperabilitatea, și programe de finanțare a investițiilor în infrastructura și operațiile intermodale, precum programele TEN-T și Marco Polo.

În paralel, statele membre au pus în aplicare o serie de măsuri, inclusiv sprijin financiar direct destinat dezvoltării infrastructurii feroviare (de exemplu, prin stabilirea de autorizări de gabarit mai bune pentru trenuri mai grele și prin reabilitarea de linii secundare). Totuși, luate împreună, măsurile naționale nu au avut un impact major asupra transferului modal. Acest fapt poate fi atribuit nivelului relativ redus al investițiilor în transportul feroviar intermodal în raport cu investițiile în infrastructura rutieră, precum și lipsei de coordonare a inițiativelor în domeniul politicii transportului feroviar de marfă la nivel național și la nivelul UE. În mai multe țări au fost introduse taxe rutiere, deși impactul asupra transportului rutier de marfă a fost, în general, contracarat de măsurile de încurajare a utilizării transportului rutier.

Cele mai eficiente politici par să fi fost cele care au vizat transportul intermodal, fie prin subvenții selective acordate operatorilor intermodali, fie prin acorduri specifice privind noduri intermodale esențiale, cu o atenție deosebită acordată porturilor, cum este cazul în Germania, Spania și Regatul Unit.

## **STRATEGII PENTRU MODIFICAREA ALEGERII MODULUI DE TRANSPORT DE CĂTRE EXPEDITORI**

Analiza realizată pentru acest studiu sugerează că politicile active de încurajare a transferului modal pot avea un impact asupra alegerilor făcute de expeditori prin orientarea spre factorii-cheie care afectează competitivitatea transportului feroviar de marfă. Aceste politici reunesc atât stimulente normative specifice, cât și măsuri de investiții în infrastructură.

Trei mari concluzii pot fi trase din lipsa de eficiență a politicilor anterioare, precum și din bunele practici identificate de către studiile de caz naționale:

- În primul rând, o mai bună coordonare a strategiilor la diferite niveluri administrative, precum și între diversele moduri de transport, va fi esențială. Programele de transfer modal trebuie să evite o abordare eterogenă a stimulentele financiare. Lecțiile învățate în fiecare sistem trebuie diseminate mai bine în cadrul sectorului. Viitoarea inițiativă Shift2Rail ar trebui să contribuie la realizarea acestui scop prin orientarea spre soluții care să dezvolte capacitatea, să consolideze fiabilitatea și să îmbunătățească ciclul de viață al sistemelor feroviare europene. Coordonarea politicilor feroviare și a celor rutiere este de asemenea necesară, având în vedere că orice măsură care afectează poziția competitivă a uneia are repercusiuni asupra celeilalte.
- În al doilea rând, este important ca strategiile de transfer modal să fie adaptate contextelor specifice în care sunt puse în aplicare. De exemplu, recunoașterea faptului că transportul pe distanță lungă, transfrontalier, se va orienta, foarte probabil, dinspre transportul rutier spre cel feroviar se reflectă în elaborarea politicilor UE.
- În al treilea rând, punerea în aplicare a unor strategii eficiente va necesita finanțare stabilă și suficientă, atât din partea UE, cât și din partea statelor membre. Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) va contribui în această privință prin asigurarea de resurse semnificative pentru cofinanțarea dezvoltării rețelei TEN-T și a ERTMS. Faptul că fondurile de transport nu sunt restricționate în noua politică MIE poate încuraja inițiatorii de proiecte să concureze pentru finanțare și să demonstreze valoarea adăugată reală a fiecărui mecanism de investiții.