



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 29.06.1999  
COM(1999) 317 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU,  
AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL  
E AO COMITÉ DAS REGIÕES**

**Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa:**

*Uma alternativa dinâmica numa cadeia de transportes sustentável*

*Segundo relatório bienal de progresso*

(apresentado pela Comissão)

## ÍNDICE

RESUMO .....	iii
1. CONTEXTO.....	1
2. INTRODUÇÃO.....	1
3. DEFINIÇÃO OPERACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA.....	2
4. QUADRO REGULAMENTAR.....	3
4.1. Livre prestação de serviços de transporte marítimo .....	3
4.2. Trânsito aduaneiro comunitário .....	3
5. ANÁLISE DOS PROGRESSOS REALIZADOS .....	4
6. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA - PANORÂMICA ESTATÍSTICA .....	4
6.1. O transporte marítimo de curta distância regista um crescimento regular.....	5
6.2. O tráfego de contentores regista um crescimento rápido .....	6
6.3. Distância média do transporte marítimo, por tonelada de carga.....	7
6.4. Outras medidas .....	8
7. O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA CONTRIBUI PARA UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E SEGURA.....	8
7.1. Vantagens e inconvenientes em termos ambientais .....	8
7.1.1. Emissões de dióxido de carbono (CO <sub>2</sub> ), monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos e partículas .....	8
7.1.2. Óxidos de azoto (NO <sub>x</sub> ) e dióxido de enxofre (SO <sub>2</sub> ).....	9
7.1.3. Acções recomendadas .....	9
7.2. Vantagens em termos de segurança.....	10
7.2.1. Outras acções .....	10
8. REFORÇAR A INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA NA CADEIA DE TRANSPORTE INTERMODAL.....	11
8.1. O transporte marítimo de curta distância deverá passar a integrar a filosofia intermodal.....	11
8.2. Acções recomendadas .....	12
9. VENCER CERTOS OBSTÁCULOS AO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA.....	13
9.1. A imagem do transporte marítimo de curta distância corresponderá à realidade? .....	13
9.1.1. Acções recomendadas .....	14
9.2. Estudo da documentação e procedimentos administrativos .....	14
9.2.1. Conclusões do estudo .....	14
9.2.2. Avaliação das conclusões do estudo .....	15
9.2.3. Acções recomendadas .....	16
9.3. Infra-estruturas portuárias e eficiência dos portos .....	16
9.3.1. Acções recomendadas .....	17

10. PROMOVER O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA A TODOS OS NÍVEIS.....	18
10.1. Trabalho a nível regional e nacional.....	18
10.1.1. Mesas redondas e pontos focais para o transporte marítimo de curta distância .....	18
10.1.1.1. Acções recomendadas .....	19
10.1.2. Cooperação regional.....	19
10.2. Projectos apoiados pela Comunidade .....	20
10.2.1. Investigação e desenvolvimento tecnológico (4º Programa- Quadro).....	20
10.2.2. Projectos de transporte marítimo de curta distância no âmbito do PACT.....	20
10.2.3. Projectos portuários no âmbito das redes transeuropeias de transportes .....	21
10.2.4. Co-financiamento de estudos de viabilidade .....	21
10.2.5. MEDA.....	21
10.2.6. Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e INTERREG II C .....	22

## LISTA DOS ANEXOS

- Anexo I: Sumário das acções recomendadas
- Anexo II: Indicadores ambientais
- Anexo III
- 1ª parte: O transporte marítimo de curta distância no Programa Específico de  
            Investigação no domínio dos transportes do 4º Programa-Quadro de  
            investigação e desenvolvimento
- 2ª parte: O transporte marítimo de curta distância noutros programas de investigação  
            da Comissão no âmbito do 4º Programa-Quadro de investigação e  
            desenvolvimento
- Anexo IV: Projectos relativos ao transporte marítimo de curta distância apoiados no  
            âmbito de acções-piloto em benefício do transporte combinado (PACT) entre  
            1995 e 1998
- Anexo V: Estudos de viabilidade do transporte marítimo de curta distância co-financiados  
            pela DG VII.

\* \* \* \* \*

## RESUMO

A Comissão apresentou uma comunicação relativa ao transporte marítimo de curta distância em 1995 e um relatório de progresso em 1997. Está agora a apresentar mais uma comunicação, que compreende um relatório, em resposta à solicitação do Conselho no sentido da apresentação de relatórios com uma periodicidade bienal. A presente comunicação analisa o potencial do transporte marítimo de curta distância no quadro de uma mobilidade sustentável e segura, a sua integração nas cadeias logísticas europeias de transportes, a sua imagem e as barreiras que se colocam ao seu desenvolvimento. Recomenda ainda acções adicionais.

Existem três razões principais para promover o transporte marítimo de curta distância na Comunidade:

- (i) Promover a sustentabilidade geral dos transportes. O transporte marítimo de curta distância deverá ser destacado neste contexto como uma alternativa ecológica e segura, designadamente ao transporte rodoviário, um modo caracterizado pela saturação;
- (ii) Reforçar a coesão da Comunidade, facilitar as ligações entre os Estados-Membros e entre as regiões na Europa e revitalizar as regiões periféricas;
- (iii) Aumentar a eficiência dos transportes tendo em vista a satisfação das actuais e futuras necessidades decorrentes do crescimento económico. Para tal, o transporte marítimo de curta distância deverá passar a fazer parte integrante da cadeia logística de transportes e tornar-se um verdadeiro serviço porta-a-porta.

Recorde-se que a promoção do transporte marítimo de curta distância constitui um exercício de longo prazo e que o impacto do trabalho actualmente em curso só poderá ser devidamente avaliado à escala europeia dentro de um prazo relativamente longo. A Comissão continuará a analisar os desenvolvimentos registados e a promover o transporte marítimo de curta distância, tencionando apresentar novo relatório em 2001.

### **O transporte marítimo de curta distância regista um crescimento regular**

Apesar da actual falta de estatísticas de âmbito europeu suficientemente fiáveis e pormenorizadas relativamente ao transporte marítimo de curta distância, os dados disponíveis revelam que este sector teve um crescimento considerável entre 1990 e 1997 (23% em toneladas-quilómetro). O transporte rodoviário, contudo, registou um aumento ainda mais acentuado durante o mesmo período (26% em toneladas-quilómetro).

O crescimento verificado no tráfego de contentores no transporte marítimo de curta distância foi particularmente significativo. Apesar de este crescimento poder ser atribuível sobretudo ao crescimento verificado nos serviços *feeder* de curta distância, a situação apresenta-se promissora mesmo em relação a novas cargas e às cargas existentes transportadas por mar. No entanto, serão necessários dados estatísticos comparáveis sobre a origem/destino, assim como dados sobre o transporte intermodal, para analisar as tendências com mais acuidade.

## **O transporte marítimo de curta distância contribui para uma mobilidade sustentável e segura**

O transporte marítimo de curta distância pode ser considerado um modo de transporte altamente ecológico, designadamente devido aos seus custos externos comparativamente reduzidos e à sua elevada eficiência energética. Uma utilização mais intensa do transporte marítimo de curta distância poderá ajudar a Comunidade a atingir o seu objectivo em matéria de CO<sub>2</sub> nos termos do Protocolo de Quioto.

Dito isto, o desempenho ambiental do transporte marítimo de curta distância poderá ainda ser melhorado. As emissões de óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>) do transporte marítimo de curta distância são, na verdade, inferiores por tonelada-quilómetro às de outros modos de transporte, mas podem ser ainda mais reduzidas. No entanto, as emissões de dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>) resultantes do transporte marítimo são demasiado elevadas e deverão ser reduzidas o mais urgentemente possível. A criação de soluções de transportes mais ecológicas poderá melhorar a sustentabilidade do transporte marítimo de curta distância e aumentar também a utilização deste modo de transporte, uma vez que os clientes estão cada vez mais sensibilizados para as questões ambientais.

O transporte marítimo - para além das suas vantagens ambientais - é, também, um modo de transporte comparativamente seguro. No entanto, serão necessários dados estatísticos específicos relativos às vítimas e acidentes no mar em águas europeias e às suas causas para provar a segurança relativa do transporte marítimo de curta distância. Tais estatísticas poderão igualmente ajudar a União a elaborar análises mais fiáveis dos efeitos da legislação comunitária em matéria de segurança e a avaliar da necessidade de novas medidas.

## **O transporte marítimo de curta distância deve tornar-se um modo de transporte intermodal porta-a-porta**

O transporte marítimo de curta distância deverá ser totalmente integrado nos serviços de transporte porta-a-porta. O reforço do desenvolvimento da intermodalidade no transporte de mercadorias deverá ter efeitos benéficos neste modo de transporte. No entanto, uma integração deste tipo só é possível se cada modo de transporte, como o marítimo, se desenvolver continuamente de modo a fazer face aos requisitos de serviço dos clientes. O transporte marítimo de curta distância deverá passar a integrar as abordagens intermodais globais, criar redes para atrair carga e procurar activamente a cooperação com outros modos de transporte e outras componentes da cadeia de abastecimento. Para além da implementação das condições de enquadramento, é sobretudo às empresas do sector que compete a tomada de medidas nesse sentido.

A diferença considerável entre as distâncias médias, por tonelada, do transporte por via marítima de curta distância (1385 km) e por estrada (100 km) leva a concluir que os mercados do transporte marítimo de curta distância e do transporte rodoviário são parcialmente distintos. Cerca de 90% do volume total de carga é transportado em curtas distâncias, correspondendo sobretudo a tráfego nacional. Apesar de tudo, o transporte marítimo de curta distância pode ser competitivo num segmento de mercado considerável. Esse segmento aumentará proporcionalmente se se puder atrair os utilizadores dos transportes - através de soluções logísticas - para o modo marítimo de curta distância para trajectos mais curtos.

## **Vencer certos obstáculos ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância**

### *Melhorar a imagem do transporte marítimo de curta distância*

Há que mudar a percepção existente de que o transporte marítimo de curta distância é um modo de transporte algo antiquado, lento e complexo, conferindo-lhe uma imagem de elemento dinâmico moderno da cadeia logística de transportes porta-a-porta. O transporte marítimo deverá proporcionar - reconhecidamente - velocidade, fiabilidade, flexibilidade, regularidade, frequência e segurança da carga ao mais elevado nível. Os Estados-Membros, o sector marítimo e a Comissão podem contribuir para aumentar a sensibilização para o transporte marítimo de curta distância, nomeadamente mantendo-o na agenda política e fornecendo e divulgando activamente informação acerca do seu potencial.

### *A documentação e os procedimentos administrativos constituem uma barreira?*

A documentação e os procedimentos administrativos relativos ao transporte marítimo de curta distância suscitam alguma preocupação e são considerados por muitos um obstáculo ao desenvolvimento deste modo de transporte. Para analisar esta questão, foi realizado, por iniciativa da Comissão, um estudo comparativo sobre esses procedimentos no transporte marítimo de curta distância e no transporte rodoviário.

O estudo identifica os fluxos de documentação e os procedimentos em vários corredores de tráfego na Europa. Conclui que para o transporte rodoviário é, em todos os casos, exigida menos documentação que para o transporte marítimo de curta distância. O estudo reconhece que os requisitos não podem ser os mesmos para ambos os modos e que determinados documentos utilizados no transporte marítimo de curta distância têm uma função simultaneamente administrativa e comercial. Apesar de tudo, o estudo sugere que deverá ser possível ir mais longe na normalização da documentação e dos procedimentos.

De acordo com os elementos disponíveis no estudo, a documentação e os procedimentos administrativos não parecem influenciar a escolha do modo nem criar atrasos frequentes. O transporte marítimo de curta distância é um modo complexo em termos administrativos, mas a documentação e os procedimentos exigidos parecem fazer parte de uma rotina que envolve custos limitados e é normalmente executada por um intermediário - muitas vezes o agente do navio - para assegurar a operação ininterrupta do navio.

Apesar de a documentação e os procedimentos, em si mesmos, não parecerem representar um obstáculo importante, há sem dúvida aspectos que podem ser melhorados. De acordo com o estudo, os requisitos e procedimentos variam de forma significativa na UE. Cada Estado-Membro poderá voluntariamente tomar a iniciativa de tornar os procedimentos mais uniformes, promovendo assim o transporte marítimo de curta distância. Com base nos resultados do estudo, a Comissão recomenda, em particular, uma aceitação mais generalizada de determinados formulários FAL IMO, a delegação de tarefas numa única autoridade ou numa entidade terceira, a autorização de início da descarga do navio antes de estarem concluídos os procedimentos de notificação, uma maior utilização da EDI (transferência electrónica de dados) e a facilitação dos requisitos de notificação nos casos de mero trânsito fluvial. O sector deverá igualmente estudar formas de sobrecarregar menos os utentes com formalidades.

## *Resolução dos problemas nos portos*

O tempo de imobilização, os condicionalismos em matéria de infra-estruturas e a falta de transparência da tarifação em alguns portos constituem um problema para o transporte marítimo de curta distância, que carece de solução. Os portos deverão operar num regime comercial num ambiente liberalizado e proporcionar a todos os utentes os níveis de serviço necessários. Ao definirem as suas estratégias comerciais globais, deverão estudar formas de promover o transporte marítimo de curta distância. Poderão, designadamente, estudar a possibilidade da criação de terminais dedicados ao transporte marítimo de curta distância nos portos de maior dimensão e de fornecimento de outros serviços especializados ao transporte marítimo de curta distância. A obrigação existente em alguns portos de utilização de pilotos poderá ser reanalisada, particularmente nos casos em que o comandante do navio esteja certificado para fazer a pilotagem. Além disso, os portos deverão considerar a criação de um enquadramento de aprendizagem fundamentado nas melhores práticas.

O Livro Verde da Comissão relativo aos portos deverá contribuir para a eficiência dos portos. Visa garantir uma concorrência livre e leal nos portos, em condições de igualdade, por exemplo através da introdução do princípio do "utente pagador". Além disso, os portos deverão passar a ser pontos de ligação intermodal, conforme sugerido pela Comissão na sua proposta de alteração das Orientações relativas à rede transeuropeia de transportes.

### **O transporte marítimo de curta distância deve ser promovido a todos os níveis**

#### *Trabalho a nível nacional e regional*

Na maioria dos Estados-Membros, foram criadas mesas redondas ou estruturas consultivas equivalentes para o transporte marítimo de curta distância. Constituem centros de discussão nos quais é possível encontrar soluções práticas para os problemas que afectam o transporte marítimo de curta distância e as operações portuárias. A sua criação em todos os Estados-Membros marítimos deverá ser assegurada, devendo igualmente ser criado ou mantido um quadro para a realização de reuniões regulares. A Comissão apoia os esforços do sector marítimo, designadamente no âmbito do painel do transporte marítimo de curta distância do Fórum das Indústrias Marítimas, no sentido do reforço dessas mesas redondas.

Todos os Estados-Membros marítimos designaram a nível das suas administrações, pessoas responsáveis pelos contactos, nomeadamente com as mesas redondas. Essas pessoas deverão formar igualmente uma rede de informação a nível comunitário.

A Comissão apoia a cooperação regional em questões relacionadas com o transporte marítimo de curta distância. Por exemplo, foi recentemente instituído um Fórum consultivo para os transportes euro-mediterrânicos, que deverá permitir o intercâmbio de informação e a discussão de questões relacionadas com os transportes no Mediterrâneo. Grupos que abrangem todos os países do Mar Báltico têm vindo a discutir o desenvolvimento dos portos e do transporte marítimo-fluvial. As questões portuárias e aduaneiras têm sido discutidas no quadro da Zona de Transportes Paneuropeia do Mar Negro.

## *Projectos apoiados pela Comunidade*

A Comissão tem apoiado um número considerável de projectos relacionados com o transporte marítimo de curta distância e os portos no âmbito do 4º Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento. Destes projectos, a acção concertada relativa ao transporte marítimo de curta distância assume particular importância, uma vez que visa coordenar este trabalho e disponibilizar os resultados de cada projecto a todas as partes interessadas.

Projectos no domínio do transporte marítimo de curta distância têm sido apoiados no quadro das acções-piloto comunitárias em benefício do transporte combinado (PACT), assim como projectos relacionados com os portos têm beneficiado de financiamentos no quadro das redes transeuropeias. A Comissão co-financiou igualmente estudos de viabilidade ao abrigo das rubricas orçamentais gerais relativas aos transportes. No âmbito do MEDA, o instrumento financeiro da Comunidade para a região do Mediterrâneo, foi seleccionado para financiamento um conjunto de projectos regionais no domínio marítimo. Também é possível o financiamento de projectos específicos no domínio do transporte marítimo de curta distância no âmbito do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER).

### **A Comissão recomenda outras acções**

A presente Comunicação inclui uma série de recomendações de acção por parte dos Estados-Membros, das empresas interessadas e da Comissão. Essas recomendações são sumariadas no Anexo I.

\* \* \* \* \*



## 1. CONTEXTO

Em 1995, a Comissão apresentou uma comunicação relativa ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa<sup>1</sup>. Essa comunicação examina a contribuição potencial do transporte marítimo de curta distância para uma mobilidade sustentável, conforme preconizado no Livro Branco da Comissão "Futura evolução da política comum dos transportes"<sup>2</sup> de 1992.

A comunicação obteve parecer favorável do Parlamento Europeu<sup>3</sup>, do Conselho<sup>4</sup>, do Comité Económico e Social<sup>5</sup> e do Comité das Regiões,<sup>6</sup> assim como do sector marítimo.

A Comissão elaborou um relatório<sup>7</sup> em 1997, no seguimento da resolução do Conselho de 11 de Março de 1996. O Conselho respondeu ao relatório nas conclusões do Conselho de 18 de Junho de 1997 relativas ao transporte marítimo de curta distância. Nessas Conclusões, o Conselho convidava a Comissão a “apresentar relatórios bienais que incluam uma avaliação dos resultados das acções empreendidas para a promoção do transporte marítimo de curta distância”. A presente comunicação compreende um segundo relatório bienal. No entanto, destina-se igualmente às outras instituições e levanta algumas questões de natureza mais geral.

## 2. INTRODUÇÃO

Desde 1970, o transporte de mercadorias na Europa cresceu mais de 70% e o transporte de passageiros cerca de 110%. Prevê-se a continuação de um crescimento anual de cerca de 2% em ambos os sectores. Cerca de 12 mil milhões de toneladas de mercadorias - representando cerca de 2600 mil milhões de toneladas-quilómetro - foram transportadas em 1996 na UE. Destes transportes, noventa por cento em volume e cinquenta por cento em toneladas-quilómetro correspondem a tráfego nacional.<sup>8</sup>

---

<sup>1</sup> Comunicação da Comissão "Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa: perspectivas e desafios", COM(95) 317 final, 5.7.1995.

<sup>2</sup> Comunicação da Comissão "Futura evolução da política comum dos transportes - Abordagem global relativa à criação de um quadro comunitário para uma mobilidade sustentável", COM(92)494 final, 2.12.1992.

<sup>3</sup> Resolução A4-0167/96 de 18 de Junho de 1996, JO C 198, 8.7.1996, p.44.

<sup>4</sup> Resolução do Conselho de 11 de Março de 1996 relativa ao transporte marítimo de curta distância, JO C 99, 2.4.1996, p.1.

<sup>5</sup> Parecer de 31 de Janeiro de 1996, JO C 97, 1.4.1996, p.15.

<sup>6</sup> Parecer de 18 de Janeiro de 1996, JO C 129, 2.5.1996, p.28.

<sup>7</sup> Documento de trabalho da Comissão: Relatório dos serviços da Comissão na sequência da Resolução do Conselho relativa ao transporte marítimo de curta distância, de 11 de Março de 1996, SEC(97)877, 6.5.1997.

<sup>8</sup> European Transport in Figures, Fevereiro de 1999 (actualização), DG VII E-1 (RD).

A presente comunicação analisa o potencial do transporte marítimo de curta distância no quadro de uma mobilidade sustentável e segura, assim como a sua imagem e a sua integração nas cadeias logísticas de transporte europeias e os obstáculos existentes ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância. Inclui igualmente algumas recomendações para acções futuras tendo em vista o desenvolvimento deste modo de transporte.

No âmbito do conceito básico da livre escolha do modo de transporte por parte dos utilizadores, a tónica principal na promoção do transporte marítimo de curta distância deverá ser colocada na oferta de uma alternativa sustentável e segura aos produtos e às unidades de carga que podem ser transportados por vários modos. Isto é particularmente importante do ponto de vista do alívio da pressão e do congestionamento do sistema europeu de transportes, particularmente do transporte rodoviário.

O transporte marítimo é também um modo de transporte importante na Europa, visto permitir a ligação entre países e regiões e o reforço da coesão. Pode igualmente ajudar a revitalizar os portos das regiões periféricas e a promover a sua modernização.

Outro aspecto a considerar é a importância de serviços de alta qualidade, da velocidade e da eficiência da circulação de mercadorias e de pessoas para o aumento da competitividade das empresas da UE, permitindo a estas competirem nos mercados europeu e global. O transporte marítimo é igualmente um veículo de criação de oportunidades de emprego.

A presente comunicação centra-se no transporte de mercadorias. No entanto, o transporte de passageiros é igualmente uma componente importante do transporte marítimo de curta distância e será analisado de forma mais pormenorizada em futuras comunicações.

Para a elaboração da presente comunicação a Comissão solicitou a contribuição das pessoas responsáveis pelo transporte marítimo de curta distância nas administrações dos Estados-Membros, tendo sido incluídas no texto várias das suas observações.

### **3. DEFINIÇÃO OPERACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA**

A Comissão sugeriu uma definição operacional de transporte marítimo de curta distância na sua comunicação de 1995<sup>9</sup>. Na sequência desta, a Comissão considerou que seria útil uma definição mais precisa e centrada na Europa. Assim, para efeitos da presente Comunicação, sugere-se a seguinte definição operacional:

‘ Transporte marítimo de curta distância’ significa o tráfego marítimo de carga e passageiros entre portos situados na Europa geográfica ou entre esses portos e portos situados em países não europeus com faixa costeira nos mares confinados que banham a Europa.

---

<sup>9</sup> Nessa comunicação, entendia-se que o transporte marítimo abrange "os serviços de transporte marítimo que não incluem travessias oceânicas."

O transporte marítimo de curta distância inclui o transporte marítimo nacional e internacional, incluindo os serviços *feeder*<sup>10</sup>, ao longo da costa, assim como para e a partir das ilhas, rios e lagos. Abrange igualmente o transporte marítimo entre os Estados-Membros da União e a Noruega, a Islândia e outros Estados do Mar Báltico, do Mar Negro e do Mediterrâneo.

#### 4. QUADRO REGULAMENTAR

##### 4.1. Livre prestação de serviços de transporte marítimo

A livre prestação de serviços de transporte marítimo internacional na Comunidade está consagrada no artigo 1º do Regulamento (CEE) 4055/86 do Conselho<sup>11</sup>.

O princípio da livre prestação de serviços de cabotagem marítima vigora na Comunidade desde 1 de Janeiro de 1993. O Regulamento (CEE) 3577/92<sup>12</sup> do Conselho eliminou os condicionamentos jurídicos que impediam a concorrência nos serviços de transporte marítimo nos países do EEE. As derrogações temporárias previstas no regulamento caducaram, com excepção de uma derrogação temporária específica relativa a determinados serviços insulares concedida à Grécia até 1 de Janeiro de 2004.

##### 4.2. Trânsito aduaneiro comunitário

O regime aduaneiro comunitário para as mercadorias transportadas por mar foi alterado em 1 de Julho de 1998<sup>13</sup>.

Nos termos da nova regulamentação, o princípio básico é que as mercadorias transportadas por mar são consideradas mercadorias não-comunitárias, ficando, conseqüentemente, sujeitas a controlo aduaneiro. No caso de se tratar de mercadorias comunitárias, deverá ser fornecida prova desse estatuto às autoridades aduaneiras (normalmente, através de um formulário T2L ou de uma nota no manifesto). As mercadorias poderão então circular livremente nos termos das regras do mercado interno.

---

<sup>10</sup> Os serviços *feeder* constituem uma rede de transporte marítimo de curta distância entre portos que permite a consolidação ou redistribuição da carga (normalmente contentores) para ou a partir de um serviço oceânico num desses portos (portos centrais).

<sup>11</sup> Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros, JO L 378, 31.12.1986, p.1, conforme rectificado no JO L 30, 31.1.1987, p.87, JO L 93, 7.4.1987, p.17 e JO L 117, 5.5.1988, p.33.

<sup>12</sup> Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) JO L 364, 12.12.1992, p.7, conforme rectificado no JO L 72, 25.3.1993 p.36 e JO L 187, 1.7.1998 p.56. O âmbito de aplicação do regulamento foi alargado de modo a abranger os países do EEE Noruega e Islândia, pela Decisão do Comité Misto do EEE n.º 70/97 de 4 de Outubro de 1997, JO L 30, 05.02.1998, p.42.

<sup>13</sup> Regulamento (CE) n.º 75/98 da Comissão, de 12 de Janeiro de 1998 que altera o Regulamento (CEE) n.º 2454/93 que fixa determinadas disposições de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário, JO L 7, 13.1.1998, p.3, conforme rectificado no JO L 87 de 21.3.1998, p.32.

No entanto, aos navios que escalam exclusivamente portos comunitários, a alfândega poderá conferir o estatuto de ‘serviço regular de transporte marítimo’. Nesse caso, as mercadorias a bordo são consideradas mercadorias comunitárias e, uma vez descarregadas, poderão circular livremente como se estivessem a atravessar uma fronteira terrestre interna da CE. Às mercadorias não-comunitárias transportadas num tal serviço são aplicáveis às regras do regime de trânsito comunitário, isto é, deverão estar abrangidas por uma declaração T1 e deverá ser prestada uma garantia para os direitos alfandegários e outros encargos (salvo se for utilizado um procedimento simplificado). Este procedimento é utilizado sobretudo para os serviços regulares de *ferry* de curta distância e os serviços de linha na Comunidade.

## **5. ANÁLISE DOS PROGRESSOS REALIZADOS**

No seu relatório sobre o transporte marítimo de curta distância de 1997<sup>14</sup>, a Comissão expunha uma série de medidas tomadas e planeadas. Em vez de incluir um relatório separado, a presente comunicação analisa em capítulos distintos os progressos conseguidos relativamente a essas e outras medidas.

O trabalho estatístico realizado no último ano permite-nos agora apresentar algumas tendências comparativas no transporte marítimo de curta distância e noutros modos (cf. capítulo 6). Conforme prometido em 1997, a Comissão examinou igualmente o problema da documentação e procedimentos administrativos no transporte marítimo de curta distância (cf. secção 9.2). Conforme recomendado pela Comissão em 1997, foram criadas mais mesas redondas e as correspondentes estruturas consultivas para o transporte marítimo de curta distância nos Estados-Membros, tendo as administrações nacionais competentes designado pessoas para os contactos neste domínio (cf. secção 10.1). Além disso, foram realizados diversos projectos e estudos no domínio do transporte marítimo de curta distância ao abrigo de vários instrumentos comunitários e ficaram disponíveis os resultados de determinados projectos apresentados no relatório de 1997 (cf. secção 10.2 e Anexos III - V).

A promoção do transporte marítimo de curta distância constitui um exercício de longo prazo e o impacto, à escala europeia, do trabalho actualmente em curso só poderá ser devidamente avaliado dentro de um prazo relativamente longo. A Comissão continuará a analisar os desenvolvimentos registados e tenciona apresentar um novo relatório sobre o transporte marítimo de curta distância em 2001.

## **6. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA - PANORÂMICA ESTATÍSTICA**

Os dados estatísticos existentes a nível dos Estados-Membros ou da Comunidade não proporcionam ainda uma base suficientemente fiável para se estimar correctamente o desempenho do transporte marítimo de curta distância, em volume e em toneladas-quilómetro, à escala europeia nem comparar este modo, neste aspecto, com outros modos. Para tal, e

---

<sup>14</sup> SEC(97) 877, 6.5.1997.

com o objectivo de providenciar dados comparáveis, foi elaborado por iniciativa da Comissão um estudo sobre certos fluxos de carga na União<sup>15</sup>.

Para obter dados estatísticos mais pormenorizados, o Conselho adoptou em 1995 uma Directiva relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos<sup>16</sup>. A directiva produzirá pleno efeito assim que as derrogações concedidas aos Estados-Membros deixarem de vigorar em 2000.

### **6.1. O transporte marítimo de curta distância regista um crescimento regular**

De acordo com as informações disponíveis<sup>17</sup>, o transporte marítimo de curta distância registou um crescimento considerável de 1990 a 1997 (17% em toneladas e 23% em toneladas-quilómetro<sup>18</sup>), mas o transporte rodoviário cresceu ainda mais (cerca de 26% em toneladas-quilómetro).

Em toneladas-quilómetro, o transporte por via navegável interior cresceu 10% entre 1990 e 1997, enquanto o transporte ferroviário teve um crescimento negativo de 7%.

---

<sup>15</sup> Transport Demand of Certain Freight Flows, Janeiro de 1999, NEA, Países Baixos.

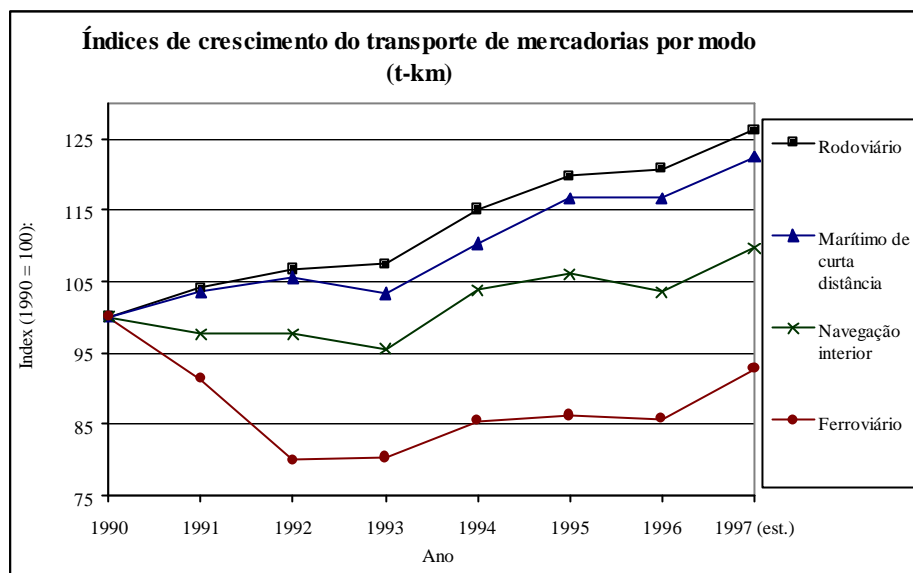
<sup>16</sup> Directiva 95/64/CE, do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995, relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros, JO L 320, de 30.12.1995, p.25, cujas regras de aplicação são fixadas pela Decisão 98/385/CE, da Comissão, de 13 de Maio de 1998, JO L 174, 18.6.1998, p.1.

<sup>17</sup> Salvo indicação em contrário no texto, os dados estatísticos apresentados nesta secção são derivados de 'Transport Demand of Certain Freight Flows', Janeiro de 1999, NEA, Países Baixos. Os dados de 1997 constituem uma estimativa que, para o transporte marítimo de curta distância, se baseia em dados fornecidos à Comissão por 15 portos e confirmados por dados relativos ao transporte marítimo-fluvial. Para os outros modos, a estimativa baseia-se nos dados disponíveis em Abril de 1999 da Eurostat, ECMT, UIC e estatísticas nacionais.

A Comissão agradece aos seguintes 15 portos o fornecimento de informação estatística para a presente comunicação: Antuérpia, Bilbao, Bremen, Dublin, Dunquerque, Génova, Gotemburgo, Hamburgo, Helsínquia, Lisboa, Lübeck, Oslo, Pireu, Roterdão e Valência. Agradece igualmente à Organização Europeia dos Portos Marítimos (ESPO) pela coordenação da recolha destes dados.

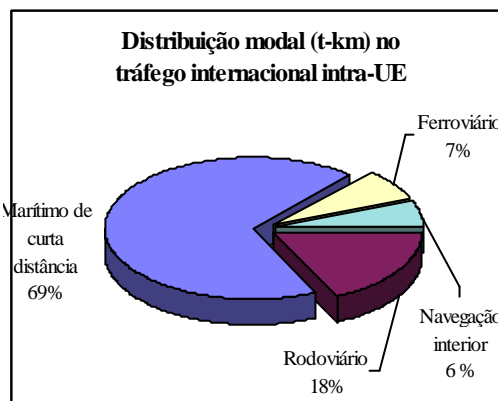
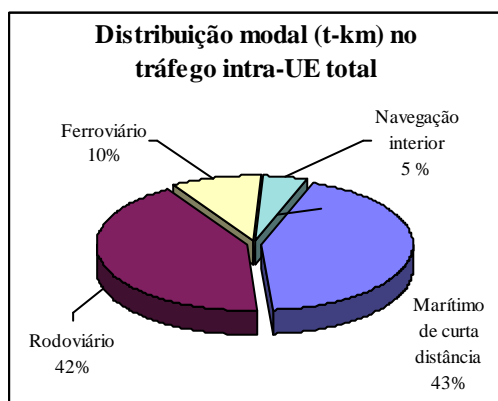
A Comissão agradece ainda à Federação Europeia dos Portos Interiores (EFIP) o fornecimento de dados sobre o transporte marítimo de/para portos fluviais e lacustres na Alemanha, Bélgica, Finlândia, França, Itália, Países Baixos e Suécia.

<sup>18</sup> O transporte marítimo de curta distância movimentou em 1996, 757 milhões de toneladas de mercadorias. Este volume corresponde a 1 070 mil milhões de toneladas-quilómetro.



Quadro 1: Índices de crescimento do transporte de mercadorias, por modo, na UE 15 entre 1990 e 1997

Expressas em toneladas-quilómetro, as quotas-partes respectivas do transporte marítimo de curta distância e do transporte rodoviário são quase idênticas no que respeita ao tráfego intracomunitário mas, no tráfego internacional<sup>19</sup>, a maior quota-parte pertence, de longe, ao transporte marítimo de curta distância.

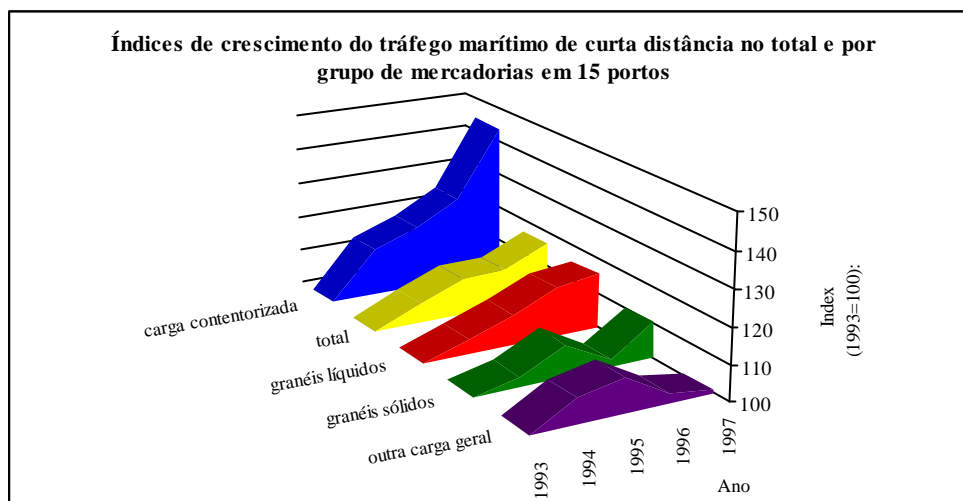


Quadros 2 e 3: Distribuição modal intra-UE em toneladas-quilómetro (tráfego total e tráfego internacional).

## 6.2. O tráfego de contentores regista um crescimento rápido

Os dados estatísticos fornecidos pelos 15 portos europeus referidos na secção 6.1. mostram claramente que o segmento em que se verificou um crescimento mais rápido no transporte marítimo de curta distância entre 1993 e 1997 foi o da carga contentorizada, que registou um aumento de 44% em toneladas. Esse crescimento foi consideravelmente superior ao crescimento geral do tráfego marítimo de curta distância (16%) nos mesmos portos.

<sup>19</sup> Expressa em toneladas-quilómetro, a quota-parte do transporte marítimo de curta distância no tráfego internacional intracomunitário em 1996 foi de 914 mil milhões de t-km.

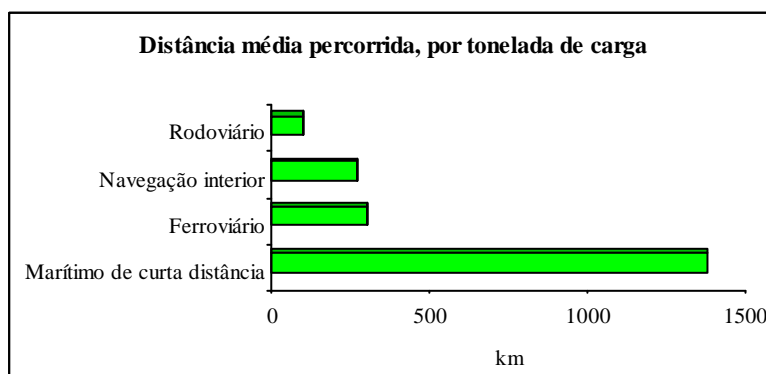


Quadro 4: Índices de crescimento do tráfego marítimo de curta distância no total e por grupo de mercadorias em 15 portos europeus

O estudo sobre certos fluxos de carga estima que o tráfego marítimo de curta distância de contentores terá crescido cerca de 70% entre 1990 e 1996<sup>20</sup>. Este crescimento poderá depender de vários factores. O factor principal terá sido, provavelmente, o crescimento do tráfego *feeder* exclusivamente marítimo, dado que o tráfego oceânico de contentores registou um crescimento considerável durante a década de 90. Além disso, os navios oceânicos parecem fazer menos escalas. De qualquer modo, a tendência para um aumento do volume de carga, quer tradicional quer de novos tipos, no modo marítimo de curta distância face ao transporte terrestre, afigura-se também promissora.

### 6.3. Distância média do transporte marítimo, por tonelada de carga

Na década de 90, a distância média percorrida por tonelada transportada por estrada foi 100 km, por via navegável interior 270 km, por caminho-de-ferro 300 km e por mar (transporte marítimo de curta distância) 1385 km.



<sup>20</sup> O estudo estima que, em 1994, o valor total do trânsito (*transshipment*) de contentores em portos europeus foi de 30 milhões de TEU. Deste valor, o tráfego *feeder* representa 21% e outros serviços marítimos de curta distância 23%.

Quadro 5: Distância média nos diferentes modos de transporte na UE, por tonelada de carga<sup>21</sup>

O transporte rodoviário tem o seu próprio mercado de curta distância, no qual o transporte marítimo não pode concorrer. O transporte marítimo de curta distância é mais competitivo em distâncias mais longas. Do volume total de mercadorias transportadas na UE (transporte nacional e internacional), a parte do transporte marítimo de curta distância representa apenas 6% enquanto a parte do transporte rodoviário se eleva a 80%, correspondendo sobretudo a transportes nacionais em distâncias curtas. No que diz respeito ao tráfego internacional, o transporte marítimo de curta distância detém uma quota de mercado consideravelmente maior (cerca de 40% contra um pouco mais de 30% do transporte rodoviário).

#### 6.4. Outras medidas

A Comissão e o Eurostat, em colaboração com os Estados-Membros, designadamente no quadro das actividades de investigação e desenvolvimento, continuarão a criar, para o transporte marítimo de curta distância, matrizes de origem/destino adequadas e estatísticas comparáveis do transporte intermodal terrestre/marítimo, incluindo corredores de tráfego específicos. Os objectivos são o estabelecimento de um instrumento que permita acompanhar a transferência de mercadorias e passageiros do transporte terrestre para o transporte marítimo e a compilação de dados mais fiáveis sobre o tráfego *feeder*.

### 7. O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA CONTRIBUI PARA UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E SEGURA

#### 7.1. Vantagens e inconvenientes em termos ambientais<sup>22</sup>

##### 7.1.1. Emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos e partículas

O transporte marítimo é muito mais eficiente em termos de energia do que outros modos de transporte. Consequentemente, produz menos CO<sub>2</sub> por tonelada ou passageiro transportado. A transferência de tráfego para o transporte marítimo de curta distância poderá, pois, constituir um elemento importante da estratégia desenvolvida pela Comunidade para dar cumprimento às obrigações assumidas em Quioto<sup>23</sup>.

Também no que diz respeito às emissões de monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos e partículas, o transporte de uma tonelada de carga ou um passageiro numa distância de um

---

<sup>21</sup> As distâncias médias referentes ao transporte rodoviário, ferroviário e por via navegável interior são extraídas de "European Transport in Figures", Fevereiro de 1999 (actualização), DG VII E-1 (RD).

<sup>22</sup> No Anexo II figuram estimativas comparativas do Eurostat relativas às emissões.

<sup>23</sup> O Protocolo de Quioto anexo à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas foi concluído em Dezembro de 1997. O objectivo estabelecido em Quioto foi uma redução de 8% para certas emissões - incluindo dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) - em todos os sectores da economia relativamente aos níveis de 1990 até 2008-2012.



quilómetro por via marítima afecta menos o ambiente do que se fosse efectuado em qualquer outro modo.

### 7.1.2. Óxidos de azoto ( $NO_x$ ) e dióxido de enxofre ( $SO_2$ )

Por outro lado, as emissões de óxidos de azoto ( $NO_x$ ) dos navios suscitam alguma preocupação<sup>24</sup>. O desempenho do transporte marítimo pode, sem dúvida, ser melhorado em termos de emissões de  $NO_x$ . No entanto, neste aspecto, o transporte marítimo também parece ser relativamente ecológico. As emissões de  $NO_x$  resultantes do transporte marítimo de curta distância são inferiores por tonelada-quilómetro às do transporte ferroviário e consideravelmente inferiores às do transporte rodoviário. Das emissões totais de  $NO_x$  na Comunidade, 51% provêm dos veículos rodoviários e 12% de outros meios de transporte<sup>25</sup>.

O bom desempenho ambiental do transporte marítimo é, infelizmente, prejudicado pelas emissões de dióxido de enxofre ( $SO_2$ ), que são significativamente superiores às de outros modos. No entanto, do total de emissões de  $SO_2$  verificadas na Comunidade, as emissões do transporte rodoviário representam 3% e as dos outros modos, em conjunto, 2%<sup>26</sup>.

A Conferência da IMO realizada em Setembro de 1997 adoptou novas medidas para reduzir as emissões de óxidos de enxofre<sup>27</sup> e de óxidos de azoto dos escapes dos navios (novo Anexo VI à MARPOL 73/78). A conferência adoptou igualmente disposições que permitem o estabelecimento de zonas especiais de controlo das emissões de  $SO_x$  nas quais serão aplicáveis níveis de emissões inferiores. O Mar Báltico foi designado zona especial<sup>28</sup>. O processo de ratificação do novo Anexo ainda não está concluído, pelo que as novas medidas não entraram ainda em vigor.

### 7.1.3. Acções recomendadas

As partes interessadas deverão empenhar-se activamente em melhorar ainda mais o desempenho ambiental do transporte marítimo, de modo a tirarem o maior partido do carácter sustentável do transporte marítimo de curta distância<sup>29</sup>.

---

<sup>24</sup> Livro Branco da Comissão - Pagamento justo pela utilização das infra-estruturas - Uma abordagem gradual para um quadro comum de tarifação das infra-estruturas de transportes na União Europeia, COM(98)466 final, 22.7.1998.

<sup>25</sup> Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento relativa a uma estratégia comunitária de combate à acidificação, COM(97)88 final, 12.3.1997.

<sup>26</sup> Idem.

<sup>27</sup> O teor de enxofre do fuelóleo utilizado nos navios não poderá exceder 4,5% m/m.

<sup>28</sup> O teor de enxofre do fuelóleo utilizado nos navios não poderá exceder 1,5% m/m. Em alternativa, os navios deverão utilizar outros métodos tecnológicos para limitar as emissões de  $SO_x$ .

<sup>29</sup> Um sistema de avaliação independente, como o certificado ambiental ISO 14001, pode trazer vantagens operacionais. Estas poderão incluir economias financeiras directas através da redução do consumo de energia, da minimização dos resíduos e do incentivo a uma utilização mais eficiente dos materiais e dos recursos. Tal certificado poderá fazer parte das estratégias de *marketing* das companhias de navegação, para demonstrar que se faz a gestão do potencial de riscos ambientais.

A redução das emissões dos navios deverá constituir um objectivo urgente para a Comunidade e os Estados-Membros. No caso das emissões de SO<sub>2</sub>, tal poderá ser conseguido reduzindo o teor de enxofre nos combustíveis de bancas ou dotando os navios de sistemas de depuração dos gases de escape. As medidas de redução das emissões de NO<sub>x</sub> incluem a utilização de catalisadores, a recirculação dos gases de escape, a utilização de emulsões água/combustível e de tubeiras com baixa emissão de NO<sub>x</sub>. Uma outra linha de acção que poderá ser explorada no contexto do princípio do 'utente pagador', é a fixação de taxas de navegação diferenciadas em função do impacto ambiental no quadro da regulamentação pública. Além disso, os Estados-Membros deverão ratificar o novo Anexo VI à MARPOL 1997 logo que possível.

## **7.2. Vantagens em termos de segurança**

A Comissão analisou a segurança relativa do transporte marítimo em comparação com outros modos de transporte<sup>30</sup>. A análise revelou que existem a nível internacional alguns dados sobre os acidentes com navios, mas que os dados relativos a acidentes e suas causas em águas europeias são insuficientes.

De acordo com o Conselho Europeu da segurança dos transportes, 96% de todos os acidentes mortais relacionados com os transportes ocorrem na estrada. O estudo COST 301 e o Conselho Europeu estimaram que o número de vidas perdidas no mar em águas europeias é, em média, de 140 pessoas por ano<sup>31</sup>, enquanto o número de vítimas mortais em acidentes rodoviários na UE ascende a 40 000 por ano e em acidentes ferroviários a cerca de 115 (média de 1990-1996).

O Conselho Europeu da segurança dos transportes estimou igualmente que a taxa de mortalidade no transporte marítimo (incluindo tripulações) é de 1,4 mortes por 100 milhões de passageiros-quilómetro. Os valores correspondentes para o transporte rodoviário são de 100 mortos e para o transporte ferroviário de 40 mortos<sup>32</sup>.

### *7.2.1. Outras acções*

O Conselho Europeu da segurança nos transportes e a análise feita pela Comissão identificaram a necessidade de melhores informações estatísticas sobre os acidentes marítimos, incluindo uma base de dados à escala comunitária. Uma informação estatística específica sobre as vidas e navios perdidos no mar e sobre as causas dos acidentes nas águas europeias poderá ajudar ao controlo da eficácia das medidas de segurança existentes e à avaliação da necessidade de novas medidas. Além disso, poderá ajudar a promover a imagem de segurança do transporte

---

<sup>30</sup> "The Relative Safety of Maritime Transport", Dezembro de 1998. Análise realizada pela ARTEMIS Information Management S.arl. (Luxemburgo) para a Eurostat e para a Direcção-Geral dos Transportes (DG VII).

<sup>31</sup> A nível mundial, perderam-se 709 vidas em média, anualmente, entre 1990-96 (Fonte: World Casualty Statistics, publicado pelo Lloyds Register).

<sup>32</sup> A estimativa relativa ao transporte marítimo baseia-se em 100 milhões de passageiros embarcados em portos europeus para uma viagem a uma distância média de 100 km. Os valores relativos ao transporte rodoviário e ferroviário são derivados de "EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook", Outubro de 1998, DG VII e Eurostat.

marítimo de curta distância. A Comissão irá examinar se a legislação comunitária em vigor necessita de alteração de modo a suprir tais necessidades.

## **8. REFORÇAR A INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA NA CADEIA DE TRANSPORTE INTERMODAL**

Considera-se em geral que o transporte marítimo não está bem integrado na cadeia global de transportes na Europa, excepção feita a certos países ou regiões europeias, incluindo ilhas, que constituem um mercado cativo do transporte marítimo de curta distância, sobretudo devido à sua localização geográfica.

### **8.1. O transporte marítimo de curta distância deverá passar a integrar a filosofia intermodal**

Em 1997, a Comissão adoptou uma comunicação relativa à intermodalidade<sup>33</sup>. O objectivo da comunicação é estabelecer um enquadramento para a combinação e integração dos pontos fortes dos diferentes modos de transporte em serviços porta-a-porta integrados, orientados para o cliente. A intermodalidade visa igualmente uma melhor integração do transporte na logística e na gestão da rede de abastecimento. A interconectividade e a interoperabilidade são conceitos essenciais na intermodalidade, uma vez que constituem os pré-requisitos para uma boa execução das operações logísticas.

Para ser viável, um serviço regular de transporte marítimo de curta distância terá de atrair um volume de mercadorias considerável, que permita uma utilização rentável da capacidade<sup>34</sup>. O transporte marítimo de curta distância deverá, pois, oferecer uma melhor organização logística, um melhor nível, frequência<sup>35</sup>, regularidade<sup>36</sup> e ligação em rede<sup>37</sup> do serviço, assim como um

---

<sup>33</sup> Comunicação da Comissão - A intermodalidade e os transportes intermodais de mercadorias na União Europeia - Uma abordagem aos transportes de mercadorias a nível dos sistemas - Estratégias e acções destinadas a promover a eficiência, os serviços e a sustentabilidade, COM(97)243 final, 29.5.1997.

<sup>34</sup> De acordo com um estudo de viabilidade realizado recentemente, uma capacidade de utilização média de 51% num navio ro-ro de 4000 tdwt poderá constituir o ponto crítico de rentabilidade de um serviço ro-ro semanal entre o Norte da Suécia e a Alemanha. No entanto, o ponto crítico depende de diversos factores, como o preço da carga, e os custos fixos e variáveis. No estudo, o frete foi estabelecido a um valor consideravelmente mais baixo que o do preço correspondente do transporte por estrada. Nos custos variáveis incluíram-se trajectos terrestres entre terminais terrestres e portos (SeaCombi – A Feasibility Study in Combined Transport between EU Arctic and Continent, INGUN AB, Malmö, Dezembro de 1998).

<sup>35</sup> O estudo de mercado no Arco Atlântico feito pela MDS France sugere que apenas uma minoria de carregadores utilizaria um serviço de frequência semanal, mas que uma maioria poderia utilizar uma frequência de três vezes por semana (The Development of Short Sea Liner Services: Constraints, Projecto para a DG VII realizado pela MDS France, Maio de 1998).

<sup>36</sup> De acordo com o estudo da SeaCombi, há que impor rigor aos horários e às saídas de navios. Em comparação com as frequências diárias e a grande flexibilidade do transporte rodoviário, é muito importante que o tráfego de linha mantenha uma frequência regular e cumpra os horários estabelecidos.

<sup>37</sup> De acordo com a MDS France, os fluxos de região para região nem sempre poderão sustentar serviços frequentes. No entanto, a combinação de uma série de regiões numa rede de serviços poderia proporcionar oportunidades viáveis (ATNET - Development of Short Sea Liner Services, Relatório Final da MDS France, Dezembro de 1998).

sistema integrado de gestão e tarifação para toda a cadeia de transporte porta-a-porta, como sucede no transporte rodoviário. O transporte marítimo de curta distância não pode, por si só, assegurar tudo isto, necessitando de parceiros para os trajectos terrestres ou dispostos a utilizá-lo em vez da via terrestre para uma parte considerável das suas viagens.

As soluções de logística individuais são geralmente específicas para cada caso, mas as condições de enquadramento são as mesmas. Novos conceitos de logística podem ser desenvolvidos no âmbito da investigação e desenvolvimento e através de estudos de viabilidade e estratégias de empresa. Deste modo, poderá ser disponibilizada uma grande variedade de modelos, que cada empresa de transporte marítimo de curta distância poderá estudar e adaptar às suas próprias necessidades.

Mesmo estando os mercados de transporte marítimo de curta distância e de transporte rodoviário em parte separados, o transporte marítimo de curta distância pode, mesmo assim, ser competitivo num segmento de mercado considerável. Esse segmento poderá mesmo crescer se for possível reforçar os atractivos oferecidos por este modo ao transporte em distâncias mais curtas. Infelizmente, tem-se verificado uma tendência de sentido contrário, tendo a distância média do transporte marítimo de curta distância, por tonelada de carga, aumentado 65 km entre 1990 e 1996. A redução da distância-limite na qual o transporte marítimo de curta distância se torna competitivo, por exemplo através de uma integração mais eficiente deste modo nas cadeias logísticas de transporte porta-a-porta poderá, entre outros factores, constituir um objectivo no desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância.

Cabe ainda referir que o transporte marítimo de curta distância e a sua integração intermodal poderão exigir navios novos ou especialmente adaptados e projectos conceptuais de navio avançados e flexíveis, um domínio a explorar pelos estaleiros europeus. Consequentemente, os sectores do transporte marítimo de curta distância e da construção naval europeia poderão oferecer-se mutuamente novas oportunidades de mercado.

## **8.2. Acções recomendadas**

Um aspecto essencial na promoção do transporte marítimo de curta distância é a sua melhor integração nas cadeias de transporte intermodal. Além disso, este modo tem de constituir uma alternativa viável para os utilizadores, proporcionando soluções de conjunto porta-a-porta, com um elevado nível de serviço, regularidade e frequência num ambiente logístico *just-in-time* e com níveis de custo atractivos<sup>38</sup>. Compete sobretudo às empresas estudar as formas de o conseguir.

É igualmente essencial a cooperação com outros modos na cadeia de logística e com os carregadores e transitários, de modo a permitir a oferta de serviços de rede e porta-a-porta

---

<sup>38</sup> O estudo PACT ATNET da MDS France sobre as oportunidades para o transporte marítimo de curta distância no Arco Atlântico sugere que este modo oferece vantagens em termos de custos relativamente ao modo rodoviário no transporte de contentores ou reboques. Foi o que se constatou em 11 dos 12 estudos de casos realizados. Nas distâncias mais longas, as vantagens de custo parecem aumentar. O estudo sugere igualmente que o transporte marítimo de curta distância pode ser competitivo em termos de velocidade (por exemplo, Norte de Espanha-Reino Unido em 24 horas, a 22 nós). De acordo com o estudo da SeaCombi, o transporte marítimo entre o Norte da Suécia e a Alemanha pode ser 50% mais económico por TEU (terminal terrestre a terminal terrestre) que o transporte rodoviário.

abrangentes e a preços competitivos. Os sectores interessados deverão empenhar-se activamente nessa cooperação. Uma possível abordagem neste contexto será a introdução de indicadores-chave de desempenho ou das melhores práticas, que respondam às necessidades de todas as partes interessadas.

Na avaliação da sustentabilidade do transporte marítimo de curta distância referida no capítulo 6, deverão igualmente ser considerados os efeitos ambientais dos trajectos terrestres inicial e final da viagem e, quando viável, deverá ser dada prioridade à cooperação intermodal com outros modos ecológicos - como o ferroviário e a navegação interior.

## **9. VENCER CERTOS OBSTÁCULOS AO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA**

### **9.1. A imagem do transporte marítimo de curta distância corresponderá à realidade?**

Uma das barreiras principais ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância parece ser a percepção ou a imagem de que o transporte marítimo é um modo de transporte algo antiquado, lento e complexo, ao qual se recorre sobretudo para grandes operações de transporte a granel.

De acordo com um inquérito recente junto dos carregadores acerca dos principais critérios de selecção dos transportadores (parâmetros de serviço)<sup>39</sup>, o transporte rodoviário é considerado um modo que preenche, num grau elevado, os requisitos de tempo de trânsito, fiabilidade, flexibilidade, frequência e segurança da carga. O transporte ferroviário preenche todos os requisitos num grau médio com excepção da fiabilidade, aspecto em que a capacidade deste modo para satisfazer o requisito é considerada reduzida. No que diz respeito ao transporte marítimo de curta distância, só o requisito de segurança da carga é considerado preenchido num grau elevado. Os requisitos de tempo de trânsito, flexibilidade e frequência são considerados satisfeitos num grau reduzido e a fiabilidade num grau médio.

O transporte marítimo de curta distância tem que tornar-se uma alternativa viável. Compete sobretudo às empresas demonstrar que a realidade do transporte marítimo de curta distância deixou de corresponder à antiga imagem. O transporte marítimo de curta distância tem de preencher - reconhecidamente - os requisitos dos utilizadores em termos de velocidade (incluindo velocidade no mar), fiabilidade, flexibilidade, regularidade, frequência, segurança da carga e níveis de custo atraentes. Precisa de adquirir uma imagem nova, moderna e dinâmica, satisfazendo os parâmetros de serviço e oferecendo um serviço porta-a-porta, e essa imagem deverá ser transmitida aos utilizadores dos transportes de forma a permitir-lhes escolhas fundamentadas do modo de transporte, com base em factos e não numa imagem do passado.

Em dois Estados-Membros (Países Baixos e Grécia), foram criados gabinetes de informação sobre o transporte marítimo de curta distância com o objectivo de divulgar mais informação promocional acerca dos serviços disponíveis. Acções semelhantes estão a ser estudadas em outros dois Estados-Membros (Bélgica e Alemanha).

---

<sup>39</sup> PLS Consult, Dinamarca.

### *9.1.1. Acções recomendadas*

Para além da necessidade de manter o transporte marítimo de curta distância na agenda política, há que disseminar mais informação promocional sobre este modo de transporte e o seu potencial. Campanhas de sensibilização para o transporte marítimo de curta distância podem dar um contributo importante. Uma das opções a considerar poderá ser a criação de um serviço de informação em linha que forneça informação actualizada sobre os serviços de transporte marítimo de curta distância em toda a Europa, de modo a que os utilizadores potenciais possam facilmente encontrar informação acerca dos serviços disponíveis.

## **9.2. Estudo da documentação e procedimentos administrativos**

No seguimento do relatório de 1997 sobre o transporte marítimo de curta distância<sup>40</sup>, foi realizado, por iniciativa da Comissão, um estudo comparativo dos procedimentos documentais e administrativos no transporte marítimo de curta distância e no transporte rodoviário<sup>41</sup>. O estudo tinha como objectivo averiguar se a documentação e os procedimentos representam uma sobrecarga para o transporte marítimo de curta distância e afectam a escolha do modo de transporte e ainda a identificação de eventuais medidas de facilitação adequadas.

### *9.2.1. Conclusões do estudo*

O estudo identificou os fluxos de documentação e os procedimentos em vários corredores de tráfego da Europa. Em todos os casos, para o transporte rodoviário é necessária menos documentação que para o transporte marítimo de curta distância, no âmbito do qual um número considerável de documentos são processados em cada viagem à chegada e partida dos navios, para determinar a segurança do navio e para a declaração e desembaraço da carga. O estudo considera, no entanto, que a documentação e os procedimentos para o transporte marítimo de curta distância não podem ser exactamente os mesmos que para o transporte rodoviário, devido fundamentalmente às diferenças inerentes dos modos, por exemplo o facto de os navios transportarem com frequência várias remessas que necessitam de documentação separada, ao passo que o transporte rodoviário transporta normalmente uma só remessa. Alguns dos documentos desempenham uma dupla função comercial e de autorização, como é o caso do manifesto de carga ou do conhecimento de carga, pelo que nem todos os requisitos em matéria de documentação podem ser atribuídos apenas às autoridades. Apesar disso, de acordo com o estudo, deverá ser possível proceder a uma maior normalização da documentação e dos procedimentos.

A documentação do transporte marítimo é frequentes vezes processada por um intermediário especializado em documentação e procedimentos, isto é, pelo agente do navio ou, em casos específicos, por um despachante especializado. Esses serviços visam assegurar que os carregadores não são sobrecarregados com trabalho adicional e que a documentação e os procedimentos administrativos são tratados durante o movimento de rotina do navio ou enquanto este permanece no porto, conforme sugerido nos casos analisados pelo estudo.

---

<sup>40</sup> SEC(97) 877, 6.5.1997.

<sup>41</sup> "Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport ('CODISSART')", Novembro de 1998, Maritime Research Centre, Southampton Institute, Reino Unido.

Os estudos de casos indicam também que os formulários da documentação necessária e os procedimentos aplicados divergem consideravelmente de porto para porto e entre Estados-Membros. Por exemplo, em alguns Estados-Membros os navios não são autorizados a descarregar até que as autoridades vão a bordo, ao passo que noutros os navios podem começar a descarregar imediatamente. O número de postos alfandegários parece estar a decrescer, não chegando sequer a existir em alguns portos, apesar de alguns documentos deverem ser entregues à alfândega no original. Alguns Estados-Membros exigem a apresentação de determinados documentos num formulário específico do país. Em alguns Estados-Membros, as formalidades de chegada e de partida são simplificadas no caso do transporte marítimo intracomunitário. Concluiu-se que a utilização da EDI (transferência electrónica de dados) ainda é limitada.

O estudo reconhece que o volume de documentação constitui uma sobrecarga de trabalho inerente ao transporte marítimo de curta distância, sobrecarga essa que não se verifica no transporte rodoviário. O recurso a um intermediário para tratar dos procedimentos de rotina traduz-se num elemento de custo adicional. A documentação e as formalidades podem dar origem a atrasos, mas não foi possível demonstrar que tais atrasos se verifiquem com carácter de regularidade.

O estudo conclui não haver indícios de que a documentação e os procedimentos administrativos no transporte marítimo de curta distância influenciem a escolha do modo.

#### 9.2.2. Avaliação das conclusões do estudo

A Comissão aceita a conclusão do estudo de que a documentação e os procedimentos não parecem, com base nas provas recolhidas, influenciar a escolha do modo nem criar atrasos frequentes. Apesar de a documentação e os procedimentos representarem, quaisquer que sejam, trabalho adicional, no transporte marítimo este trabalho parece dizer principalmente respeito aos aspectos inerentes ao modo (segurança do navio, controlo dos movimentos). O transporte marítimo de curta distância é um modo complexo em termos administrativos, mas a documentação e os procedimentos administrativos fazem parte de uma rotina. O papel dos intermediários (agentes) evoluiu, *inter alia*, para o tratamento da documentação e a execução dos procedimentos em nome dos clientes para evitar demoras desnecessárias. Uma questão de solução mais difícil é a percepção subjectiva aparentemente generalizada de que o transporte marítimo de curta distância envolve burocracia excessiva.

Não obstante, de acordo com o estudo, os requisitos administrativos e de documentação parecem variar significativamente na UE. Os Estados-Membros podem actuar directamente, numa base voluntária, no sentido de uma maior harmonização. A Comissão aceitou algumas das recomendações feitas no estudo e, por esse motivo, transmite-as seguidamente aos interessados.

As conclusões do estudo relativo à documentação estão a ser discutidas na Comissão e com o sector marítimo e os Estados-Membros. Uma vez que se tratou do primeiro estudo deste tipo, a Comissão irá considerar, à luz dos comentários das partes interessadas, se será útil um segundo estudo, mais pormenorizado e orientado para questões ou zonas geográficas específicas.

### 9.2.3. Acções recomendadas

São vários os Estados-Membros da UE que não aceitam todos os modelos de formulário FAL IMO<sup>42</sup> para a chegada e partida de navios e que exigem o preenchimento de formulários nacionais, por vezes semelhantes aos FAL. Os Estados-Membros da UE deverão ponderar a aceitação de um conjunto uniforme de formulários de chegada e partida de navios com base nos modelos FAL 1, 3, 4 e 5<sup>43</sup> da IMO nos casos em que estes forem aplicáveis.

Em alguns Estados-Membros, várias autoridades vão a bordo de todos os navios; noutros, esta tarefa é delegada numa só autoridade, na autoridade portuária ou no agente do navio. Os Estados-Membros são incitados a ponderar se será possível ou exequível que apenas uma autoridade se desloque a bordo e se determinadas tarefas poderão ser delegadas na autoridade portuária ou no agente do navio.

Em alguns portos, os procedimentos de notificação devem ser integralmente executados antes de se poder dar início à descarga do navio. Para poupar tempo no porto e acelerar o descarregamento, os Estados-Membros em questão poderiam reconsiderar tais procedimentos.

A EDI poderá passar uma grande parte do trabalho burocrático para formato electrónico com procedimentos adaptados e harmonizados. A sua utilização deverá ser alargada. A Comunidade continuará igualmente a promover a EDI através de actividades de investigação e desenvolvimento, das redes transeuropeias de transportes e outras acções.

Os interessados poderão desejar estudar a forma de transmitir uma imagem nova e mais flexível do transporte marítimo de curta distância aos clientes, designadamente evitando sobrecarregar o utente final do transporte com burocracia.

Em determinados casos, mesmo quando se encontra apenas em trânsito num rio, o navio é obrigado a interromper a viagem e notificar as autoridades, aumentando assim o tempo de trânsito e gerando custos adicionais<sup>44</sup>. A Comissão convida os Estados-Membros interessados a reconsiderarem este procedimento de notificação de modo a promoverem o transporte marítimo-fluvial.

### 9.3. Infra-estruturas portuárias e eficiência dos portos

O tempo de imobilização nos portos deve-se sobretudo à falta de infra-estruturas e de ligações terrestres adequadas e a ineficiências na movimentação das mercadorias (por exemplo, a rapidez de movimentação varia consideravelmente de porto para porto). Os custos portuários

---

<sup>42</sup> Convenção da IMO sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL), 1965.

<sup>43</sup> Declaração geral (modelo 1), declaração das provisões de bordo (modelo 3), declaração dos bens da tripulação (modelo 4) e lista de tripulantes (modelo 5).

<sup>44</sup> Por exemplo, os navios fluvio-marítimos em rota de/para portos alemães no Reno têm que parar nos portos neerlandeses para cumprirem certas formalidades aduaneiras, mesmo quando apenas estão em trânsito no território dos Países Baixos. Este procedimento envolve atrasos e encargos adicionais (por exemplo, taxas portuárias). As autoridades neerlandesas informaram recentemente a Comissão de que estão dispostas a experimentar sistemas de notificação mais simples para facilitar este procedimento.



podem ser, em alguns casos, desproporcionalmente elevados e nem sempre são transparentes. Em alguns casos, é obrigatório o pagamento de serviços que não são utilizados nem necessários (por exemplo, pilotagem ou reboque). Além disso, a utilização de pilotos é obrigatória em alguns portos, mesmo quando os comandantes dos navios estão certificados para fazer a pilotagem.

Em 1997, a Comissão adoptou um Livro Verde relativo aos portos e às infra-estruturas marítimas<sup>45</sup>. O Livro Verde não tem por objectivo criar uma política portuária harmonizada na UE, visa acima de tudo uma melhor integração dos portos na cadeia de transporte intermodal. Visa igualmente garantir a concorrência livre nos portos e entre portos, em condições de igualdade e num ambiente concorrencial, comercial e liberalizado.

Os portos deverão providenciar a todos os utentes sem discriminação um nível de serviço adequado e em bases comerciais. Em alguns portos, foram criados sistemas para suprir melhor as necessidades dos serviços de transporte marítimo de curta distância, por exemplo, a absoluta necessidade de encurtar os tempos de imobilização. Estes sistemas incluem, designadamente, terminais separados para o transporte marítimo de curta distância, assim como outros serviços dedicados, assentes em considerações comerciais. No entanto, noutros portos, o transporte de curta distância tem que competir por instalações portuárias em que é dada prioridade ao transporte oceânico, confrontando-se com incertezas que podem ser prejudiciais à qualidade global dos serviços de transporte *just-in-time*.

A criação de um quadro de melhores práticas poderá ajudar os portos a aumentarem a sua eficiência. Num tal quadro, poderão ser encontradas soluções técnicas e operacionais que funcionem bem e será possível trocar informação sobre as mesmas entre os portos e com os seus clientes, em que se incluem os serviços de transporte marítimo de curta distância.

Os portos podem ser considerados pontos de ligação intermodal, do mesmo modo que os terminais terrestres. A Comissão apresentou em 1997 uma proposta de alteração das orientações para as redes transeuropeias de transportes (RTE-T)<sup>46</sup> nesse sentido. Esta alteração conferiria um estatuto específico aos portos interiores e marítimos, assim como aos terminais intermodais enquanto pontos de ligação entre os modos. A alteração proposta irá igualmente pôr em destaque o estatuto de transporte marítimo de curta distância como critério principal de selecção das acções RTE-T a serem apoiadas pela Comunidade. Os critérios e especificações revistos para os portos marítimos estabelecem especificamente, *inter alia*, que deverá ser prestada especial atenção ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e fluvio-marítimo, incluindo a necessária infra-estrutura.

### 9.3.1. Acções recomendadas

No quadro dos seus princípios comerciais, os portos deverão estudar a melhor forma de suprir as necessidades dos serviços de transporte marítimo de curta distância nos serviços portuários.

---

<sup>45</sup> COM(97) 678 final, 10.12.1997.

<sup>46</sup> Proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão nº 1692/96/CE relativamente aos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, bem como ao projecto nº 8 do Anexo III, COM(97)681 final, 10.12.1997.

Tal poderá ser conseguido, designadamente, através da disponibilização de terminais e serviços dedicados ao transporte marítimo de curta distância. Os portos deverão igualmente considerar formas de aumentarem a sua eficiência para poderem fazer face à moderna logística *just-in-time* no transporte marítimo de curta distância.

Os portos deverão considerar igualmente o melhoramento do seu desempenho, através do estudo dos sistemas operacionais e de gestão eficientes existentes noutros portos, da criação de um quadro para a recolha de informação sobre as melhores práticas e a partilha das mesmas entre si e com os seus clientes.

Há que reexaminar, em especial, a obrigatoriedade da utilização de piloto vigente em alguns portos, especialmente nos casos em que os comandantes estão certificados para fazer a pilotagem.

## **10. PROMOVER O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA A TODOS OS NÍVEIS**

### **10.1. Trabalho a nível regional e nacional**

#### *10.1.1. Mesas redondas e pontos focais para o transporte marítimo de curta distância*

Na maioria dos Estados-Membros com faixa costeira, foram, ou estão em vias de ser criadas, mesas redondas ou estruturas consultivas correspondentes para o transporte marítimo de curta distância. Constituem *fora* nos quais é possível identificar, abordar e solucionar os problemas práticos que afectam quer o transporte marítimo de curta distância, quer os portos. A frequência das reuniões varia entre uma periodicidade mensal a bienal ou anual. A Comissão apoia os esforços das indústrias marítimas, designadamente no âmbito da estrutura do painel do transporte marítimo de curta distância do Fórum das Indústrias Marítimas (FIM)<sup>47</sup>, no sentido de um reforço dessas mesas redondas.

Todos os Estados-Membros marítimos e a Noruega<sup>48</sup> nomearam elementos de contacto ('pontos focais para o transporte marítimo de curta distância') nas suas administrações nacionais. Estes pontos focais trabalham com as mesas redondas, promovem o transporte marítimo de curta distância a nível nacional e criam pontos de contacto para a Comissão.

O painel do transporte marítimo de curta distância do FIM e os serviços da Comissão organizaram um *workshop* em Fevereiro de 1999 em Bilbao. O *workshop* contribuiu para a coordenação do trabalho das mesas redondas, tendo discutido iniciativas práticas destinadas a

---

<sup>47</sup> O Fórum das Indústrias Marítimas (FIM), criado em 1992, congrega representantes de todos os sectores das indústrias marítimas europeias assim como responsáveis políticos dos Estados-Membros, da Comissão Europeia e do Parlamento Europeu. Constitui um fórum para o desenvolvimento de uma estratégia marítima e é apoiado por painéis de especialistas. O painel do transporte marítimo de curta distância do FIM lida com todas as questões pertinentes e desenvolve iniciativas estratégicas em cooperação com a Comissão Europeia e as indústrias propriamente ditas.

<sup>48</sup> A Decisão do Comité Misto do EEE nº 35/98 de 30 de Abril de 1998 adita a Resolução do Conselho de 11 de Março de 1996 relativa ao transporte marítimo de curta distância ao Acordo EEE, JO L 310, 19.11.1998, p.22.

promover o transporte marítimo de curta distância. No contexto do *workshop*, foi realizada uma primeira reunião informal dos pontos focais.

#### 10.1.1.1. Acções recomendadas

As mesas redondas deverão reunir regularmente de modo a assegurar que todas as partes interessadas possam beneficiar dos meios existentes. Para além de constituírem fontes de informação nos seus próprios Estados-Membros e para a Comissão, os pontos focais deverão constituir uma rede de contactos entre as autoridades nacionais de modo a permitir a discussão de ideias, a troca de informações sobre as melhores práticas e a identificação de formas de promover o transporte marítimo de curta distância. A Comissão tenciona desenvolver esta abordagem de rede em conjunto com os pontos focais e o painel do transporte marítimo de curta distância do FIM, assim como organizar outras reuniões dos pontos focais para desenvolver a cooperação.

#### 10.1.2. Cooperação regional

A Parceria Euro-Mediterrânica foi adoptada no decurso de uma Conferência realizada em Barcelona em Novembro de 1995. O programa de trabalho anexo à Declaração de Barcelona estabelece que a cooperação no domínio dos transportes irá centrar-se na criação de um sistema de transporte multimodal aéreo-marítimo no Mediterrâneo. Para pôr o programa em execução, a Comissão adoptou em Janeiro de 1998 uma comunicação relativa a uma parceria euro-mediterrânica no sector dos transportes<sup>49</sup>. A comunicação prevê a constituição de um grupo de trabalho, o ‘Fórum Euro-Mediterrânico dos Transportes’, para discutir questões relacionadas com a zona de transportes paneuropeia do Mediterrâneo. O transporte marítimo de curta distância faz parte da agenda do Fórum, cuja primeira reunião se realizou em Março de 1999.

Na zona do Mar Báltico existem, por exemplo, dois grupos<sup>50</sup>, coordenados pela Comissão e constituídos por representantes de todos os países do Mar Báltico, que discutem o desenvolvimento dos portos e do transporte marítimo-fluvial.

O Conselho Europeu de Viena de Dezembro de 1998 acolheu favoravelmente um relatório intercalar elaborado pela Comissão sobre a ‘dimensão nórdica’ da União Europeia. O relatório faz algumas recomendações, *inter alia* sobre o desenvolvimento das infra-estruturas de transportes através das redes transeuropeias (RTE) no Norte, no quadro das relações contratuais, instrumentos financeiros e organizações regionais existentes.

Em Dezembro de 1998, a Comissão organizou um *workshop* em Bruxelas sobre formalidades portuárias e procedimentos aduaneiros na região do Mar Negro, tendo em vista a clarificação da situação do tráfego de passageiros e mercadorias na área de transportes paneuropeia do Mar Negro.

---

<sup>49</sup> Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa a uma parceria euro-mediterrânica no sector dos transportes, COM(98)7 final, 16.01.1998.

<sup>50</sup> Comité de Coordenação do memorando de entendimento sobre informação e estudos relativos ao desenvolvimento e operações dos portos bálticos e Comité de Coordenação para as linhas de orientação para um programa de trabalho conjunto relativo ao transporte marítimo-fluvial na região do Mar Báltico.

## 10.2. Projectos apoiados pela Comunidade

### 10.2.1. *Investigação e desenvolvimento tecnológico (4º Programa-Quadro)*

O transporte marítimo de curta distância foi um dos temas principais na parte relativa ao transporte marítimo-fluvial do programa específico de investigação no domínio dos transportes do 4º Programa-Quadro de investigação e desenvolvimento tecnológico<sup>51</sup>.

A execução de projectos de IDT tem sido supervisionada no âmbito de uma acção concertada no domínio do transporte marítimo de curta distância (SSS-CA). O objectivo final da acção é contribuir para uma melhor coordenação da investigação nacional e comunitária através de um regime de transparência e da disseminação dos resultados da IDT. Ficou assim criada uma plataforma para o estabelecimento de redes entre os Estados-Membros, os investigadores e o sector.

Para além da investigação nacional e comunitária no domínio do transporte marítimo de curta distância, a acção concertada permitiu a recolha de informação acerca das necessidades em matéria de IDT. Um dos desenvolvimentos recentes foi a criação de um grupo de trabalho para a estatística, que tem como objectivo a criação de uma base que permita uma melhor avaliação conjunta dos fluxos de tráfego multimodais na Europa.

Nos últimos anos, tem sido dado destaque especial a uma maior divulgação dos resultados da IDT. A intenção é facilitar a exploração, a transferência e a disseminação das tecnologias, técnicas e instrumentos disponíveis ao maior número possível de partes e utilizadores finais potenciais através da utilização de meios modernos como a Internet, as redes temáticas, *workshops* e publicações.

As principais áreas de trabalho e realizações de IDT levadas a cabo até à data no domínio do transporte marítimo de curta distância no âmbito do 4º Programa-Quadro são descritas de forma mais pormenorizada no Anexo III.

O 5º Programa-Quadro já está em vigor. Inclui duas acções-chave específicas relativas ao transporte marítimo de curta distância: ‘Mobilidade sustentável e intermodalidade’ e ‘Transportes terrestres e tecnologias marinhas’.<sup>52</sup>

### 10.2.2. *Projectos de transporte marítimo de curta distância no âmbito do PACT*

Os projectos relativos ao transporte marítimo de curta distância foram apoiados nos anos de 1995 a 1998 no âmbito das acções-piloto em benefício do transporte combinado (PACT), um programa comunitário que visa promover acções inovadoras que melhorem a competitividade do transporte combinado. Esses projectos são descritos no Anexo IV. As regras que

---

<sup>51</sup> Decisão nº 1110/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Abril de 1994, relativa ao 4º Programa-Quadro de acções da Comunidade Europeia em matéria de investigação, de desenvolvimento tecnológico e de demonstração (1994-1998), JO L 126, 18.05.1994, p.1.

<sup>52</sup> Decisão nº 182/1999/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Dezembro de 1998, relativa ao 5º Programa-Quadro de acções da Comunidade Europeia em matéria de investigação, de desenvolvimento tecnológico e de demonstração (1998 a 2002), JO L 26, 01.02.1999, p.1.

governam o PACT foram alteradas em 1997, permitindo agora a concessão de apoio a projectos que incluam um trajecto por via marítima em condições idênticas às do apoio concedido a projectos que incluem outros modos<sup>53</sup>. O PACT continuará a apoiar projectos de transporte marítimo de curta distância.

### *10.2.3. Projectos portuários no âmbito das redes transeuropeias de transportes*

A Decisão nº 1692/96/CE<sup>54</sup> do Conselho e do Parlamento Europeu estabeleceu as linhas de orientação para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T). As linhas de orientação incluem critérios para o desenvolvimento de portos e para a selecção e apoio a projectos portuários e relacionados com os portos de interesse comum. O objectivo da promoção do transporte marítimo de curta distância constitui um dos critérios a utilizar neste processo. Em 1997 e 1998, foram apoiados no âmbito da RTE-T 18 estudos relacionados com projectos portuários que beneficiam igualmente o transporte marítimo de curta distância.

### *10.2.4. Co-financiamento de estudos de viabilidade*

A Comissão tem vindo a apoiar, numa base caso a caso e ao abrigo das rubricas orçamentais gerais dos transportes, uma série de estudos de viabilidade do transporte marítimo de curta distância, com uma contribuição não superior a 50% do custo total de cada estudo. Do Anexo V consta um quadro-resumo desses estudos. Este tipo de apoio da Comissão era anteriormente motivado pelas restrições existentes no programa PACT original no que diz respeito ao financiamento de projectos de transporte marítimo de curta distância. No entanto, uma vez que as regras do PACT foram alteradas, os estudos de viabilidade são agora normalmente co-financiados ao abrigo do PACT.

### *10.2.5. MEDA*

Dada a importância vital do transporte marítimo, em particular do transporte marítimo de curta distância, na Parceria Euro-Mediterrânica, o Comité MED aprovou em Novembro de 1997 onze projectos marítimos regionais para financiamento pelo instrumento financeiro comunitário MEDA<sup>55</sup>. Os objectivos destes projectos são o desenvolvimento do transporte marítimo-fluvial e dos portos, por um lado, e o melhoramento da segurança marítima e da protecção do ambiente, por outro. Este conjunto de projectos está intimamente ligado ao transporte marítimo de curta distância.

---

<sup>53</sup> Cf. Regulamento (CE) nº 2196/98 do Conselho, de 1 de Outubro de 1998, relativo à concessão de apoio financeiro comunitário a acções de carácter inovador em benefício do transporte combinado, JO L 277, 14.10.1998, p.1.

<sup>54</sup> JO L228, 9.9.1996, p.1, conforme rectificada no JO L 15, 17.1.1997, p.1.

<sup>55</sup> Regulamento (CE) nº 1488/96 do Conselho, de 23 de Julho de 1996 relativo às medidas financeiras e técnicas de apoio à reforma das estruturas económicas e sociais no âmbito da parceria euro-mediterrânica (MEDA), JO L 189, 30.7.1996, p.1 conforme rectificado no JO L 255, 9.10.1996, p.24 e JO L 187, 1.7.1998, p.56.

### *10.2.6. Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e INTERREG II C*

A comunicação da Comissão sobre a coesão e os transportes<sup>56</sup> sugere que o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e o Fundo de Coesão poderão promover um aumento dos investimentos no transporte marítimo com vista à inclusão de considerações de índole ambiental. Este objectivo foi igualmente incorporado nas recentes linhas de orientação para a preparação dos futuros programas do FEDER<sup>57</sup>.

Além disso, a Perspectiva Europeia de Ordenamento Territorial - que está a ser elaborada em conjunto pelos Estados-Membros e pela Comissão - sublinha as possibilidades oferecidas pelo transporte marítimo de curta distância, assim como pelo transporte intermodal e combinado.

O FEDER - através da sua iniciativa INTERREG II C<sup>58</sup> - promove a cooperação inter-regional e transnacional com o objectivo de conseguir sistemas de transporte mais sustentáveis e eficientes. Alguns programas no âmbito do INTERREG II C financiam projectos específicos para o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância nas regiões da União Europeia. A futura iniciativa INTERREG III para o período 2000-2006 deverá prosseguir esta via.

\* \* \* \* \*

---

<sup>56</sup> Comunicação da Comissão 'Coesão e Transportes', COM(98)806 final, 14.1.1999.

<sup>57</sup> Documento de trabalho da Comissão: Os Fundos Estruturais e a sua coordenação com o Fundo de Coesão - Proposta de orientação dos programas para o período 2000-2006, 3.2.1999.

<sup>58</sup> A iniciativa comunitária Interreg relativa à cooperação transnacional no domínio do ordenamento do território.

## **ANEXO I: SUMÁRIO DAS ACÇÕES RECOMENDADAS**

- 1) Trabalhar activamente no sentido de promover transportes marítimos mais ecológicos e mais seguros e de modo a que a sustentabilidade e segurança possam ser utilizadas como critérios nas estratégias das empresas. Além disso, os Estados-Membros deverão ratificar o novo Anexo VI à MARPOL 1997 logo que possível.

*Responsabilidade pela acção:* todas as partes interessadas.

- 2) Trabalhar activamente no sentido da integração do transporte marítimo de curta distância nas cadeias de transporte intermodal. Tornar este modo uma alternativa viável para os utilizadores, através do fornecimento de soluções porta-a-porta de conjunto, vocacionadas para o cliente, proporcionando um elevado nível de serviço, regularidade e frequência num ambiente logístico *just-in-time*.

*Responsabilidade pela acção:* sobretudo as empresas mas, no que diz respeito à criação das condições de enquadramento, também os Estados-Membros e a Comissão.

- 3) Procurar activamente a cooperação entre modos e diferentes intervenientes na gestão logística das cadeias de abastecimento, de modo a permitir a oferta integrada de uma gama completa de serviços porta-a-porta. Uma possível abordagem inicial seria a introdução de indicadores-chave de desempenho ou de melhores práticas que abranjam as necessidades de todas as partes interessadas.

*Responsabilidade pela acção:* as empresas interessadas.

- 4) Quando for possível, o transporte marítimo de curta distância poderá considerar a atribuição de prioridade à cooperação com os modos da cadeia intermodal mais ecológicos.

*Responsabilidade pela acção:* as empresas interessadas.

- 5) Divulgar um maior número de informações sobre o transporte marítimo de curta distância e os serviços que o mesmo proporciona. Envolver neste exercício as mesas redondas existentes, assim como as que vierem a ser criadas, e ainda os pontos focais existentes nos Estados-Membros. Considerar a criação de um serviço de informação em linha, por exemplo, na Internet, que disponibilize informações actualizadas acerca dos serviços de transporte marítimo de curta distância.

*Responsabilidade pela acção:* todas as partes interessadas.

- 6) Dispensar mais atenção às necessidades do transporte marítimo de curta distância aquando da tomada de decisões de política comercial nos portos. Os portos, em particular, deverão considerar a criação de terminais dedicados ao transporte marítimo de curta distância com instalações separadas, assim como a prestação de serviços específicos ao transporte marítimo de curta distância.

*Responsabilidade pela acção:* os portos.

- 7) Aumentar a eficiência dos portos de modo a tomar em consideração as actuais exigências da filosofia *just-in-time* que se colocam ao transporte marítimo de curta distância.

*Responsabilidade pela acção:* os portos, em colaboração com as outras partes interessadas.

- 8) Criar um quadro para a identificação das melhores práticas nos portos e disponibilizar essas informações aos portos e aos seus clientes.

*Responsabilidade pela acção:* os portos.

- 9) Reanalisar a obrigação que vigora em alguns portos relativa à utilização de pilotos em todos os casos.

*Responsabilidade pela acção:* Estados-Membros e portos.

- 10) Instituir ou prosseguir activamente o trabalho regular das mesas redondas ou estruturas correspondentes em matéria de transporte marítimo de curta distância. Os pontos focais nos Estados-Membros deverão constituir uma rede de informação e um fórum de cooperação na Comunidade.

*Responsabilidade pela acção:* todas as partes interessadas.

- 11) Prosseguir o trabalho de cálculo dos custos das infra-estruturas e o estudo do conceito de cobertura de custos com base nos mesmos princípios para todos os modos de transporte, incluindo o transporte marítimo de curta distância (recomendação de um Estado-Membro, aceite pela Comissão).<sup>59</sup>

*Responsabilidade pela acção:* a Comissão em colaboração com os Estados-Membros.

### **Recomendações específicas em matéria de documentação e procedimentos administrativos**

- 12) Considerar a aceitação de um conjunto uniforme de formulários de notificação de chegada e partida de navios baseados nos modelos 1, 3, 4 e 5 FAL IMO, quando seja possível.

*Responsabilidade pela acção:* os Estados-Membros interessados.

- 13) Considerar, nos casos em que tal for possível e exequível, a deslocação de apenas uma autoridade a bordo do navio ou a possibilidade de delegação de algumas tarefas na autoridade portuária ou no agente do navio.

*Responsabilidade pela acção:* os Estados-Membros interessados.

- 14) Procurar criar a possibilidade de um navio começar a descarregar logo após a sua chegada sem haver necessidade de completar previamente os procedimentos de notificação.

---

<sup>59</sup> A análise poderá igualmente incluir a cadeia de transporte marítimo de curta distância porta-a-porta, de modo a avaliar se o custo da cadeia completa, incluindo os trajectos terrestres, deverá reflectir os custos externos reduzidos dos serviços de transporte marítimo de curta distância.



*Responsabilidade pela acção:* Os Estados-Membros interessados.

- 15) Intensificar a utilização da EDI no transporte marítimo de curta distância.

*Responsabilidade pela acção:* todas as partes interessadas.

- 16) Considerar activamente formas de não sobrecarregar os utilizadores dos transportes com burocracia resultante da documentação e dos procedimentos inerentes ao transporte marítimo de curta distância.

*Responsabilidade pela acção:* todas as partes interessadas.

- 17) Simplificar ou eliminar o procedimento obrigatório de notificação para os navios não-oceânicos em trânsito fluvial.

*Responsabilidade pela acção:* os Estados-Membros interessados.

\* \* \* \* \*

## ANEXO II: INDICADORES AMBIENTAIS

Sob os auspícios da Comissão (Eurostat), foram compiladas as seguintes estimativas<sup>60</sup>, as quais se fundamentam numa série de pressupostos adiante indicados.

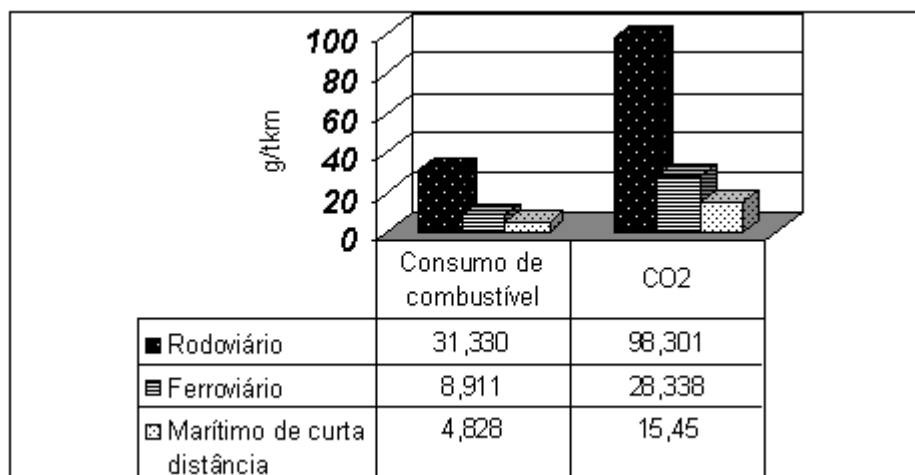


Figura 1: Estimativa do consumo médio de combustível e das emissões de CO<sub>2</sub> no transporte rodoviário, ferroviário e marítimo de curta distância em gramas/tonelada-quilómetro.

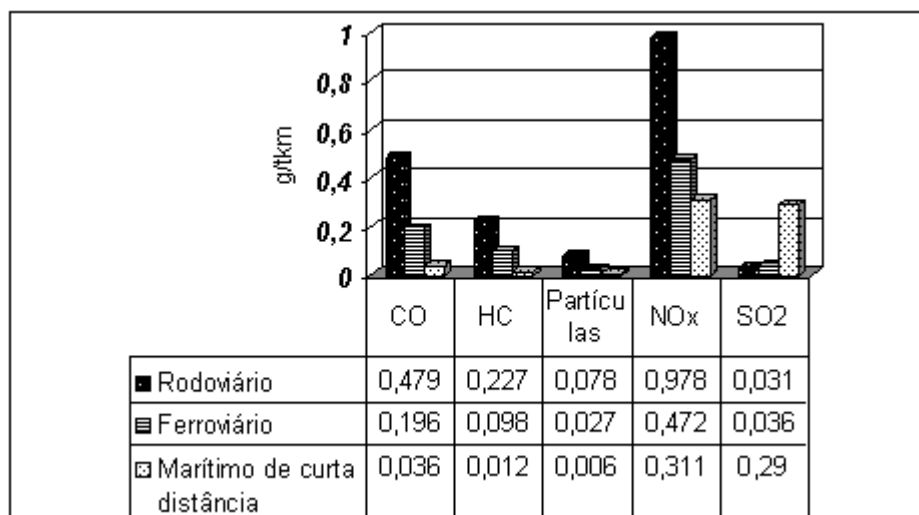


Figura 2: Emissões médias estimadas de CO, hidrocarbonetos, partículas, NO<sub>x</sub> e SO<sub>2</sub> do transporte rodoviário, ferroviário e marítimo de curta distância em gramas/tonelada-quilómetro.

<sup>60</sup> A Comissão agradece ao Instituto de Engenharia da Energia da Universidade Técnica da Dinamarca e ao Laboratório de Termodinâmica Aplicada da Universidade Aristóteles da Grécia o fornecimento dos dados de base e dos cálculos.

Pressupostos básicos utilizados nos cálculos:

Transporte rodoviário: Categorias de peso dos veículos: 5,5-36 toneladas; Velocidades representativas: zonas rurais 50 km/h, autoestradas 80 km/h (factores de emissão dependem da velocidade); Capacidade de carga: (peso bruto do veículo-1,5921)/1,3228; Factores de carga 50% e 100%; Valor calórico inferior do gasóleo 42,5 MJ/kg; Teor de enxofre do gasóleo 0,0005 kg/kg. Factores de emissão para um veículo de 36 toneladas com 100% de carga (metodologia COPERT): consumo de combustível: 350,908; CO<sub>2</sub>: 1101,007; CO: 2,151; VOC (HC): 0,858; partículas: 0,564; NO<sub>x</sub>: 13,590; SO<sub>2</sub> 0,351 g/km.

Transporte ferroviário: Peso bruto da composição: 250-2500 t; Fracção da composição disponível para carga, em massa: 0,6; Factores de carga 65% e 100%; Valor calórico inferior do combustível 42,5 MJ/kg; Consumo de energia: CE=15,313\*peso bruto^-0,6489 MJ/tkm; Factores de emissão: CO<sub>2</sub>: 3,18; CO: 0,022; HC: 0,011; partículas: 0,003; NO<sub>x</sub>: 0,053; SO<sub>2</sub> 0,004 g/g de combustível.

Transporte marítimo de curta distância: Porta-contentores e graneleiros de 5000-10000 gt; Velocidades médias de serviço: 19,09 nós (porta-contentores) e 14,32 nós (graneleiro); Fracção de porte bruto disponível para carga: 0,95; Factores de carga típicos 65% e 100% para porta-contentores e 50% e 100% para graneleiros; Consumo de energia (toneladas por dia) dos porta-contentores: CE=8,0552+0,00235\*GT e dos graneleiros CE=0,9724+0,0019\*GT; Factor de redução de consumo de energia assumido quando o navio navega em lastro: 0,8; Teor de enxofre do combustível: 3%. Factores de emissão: CO<sub>2</sub>: 3,2; CO: 0,0074; HC: 0,0024; partículas: 0,0012; NO<sub>x</sub>: 0,0645 (assumindo uma repartição 50/50 entre os motores diesel de média e baixa velocidade); SO<sub>2</sub>: 0,06 g/g de combustível consumido.

A Comissão agradece os comentários dos interessados sobre a metodologia de cálculo do desempenho ambiental do transporte marítimo e as estimativas de emissão.

\* \* \* \* \*

## ANEXO III

### Parte 1: O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA NO PROGRAMA ESPECÍFICO DE INVESTIGAÇÃO NO DOMÍNIO DOS TRANSPORTES DO 4º PROGRAMA-QUADRO DE INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Um dos aspectos principais dos projectos de IDT relacionados com o transporte marítimo de curta distância, no âmbito do 4º Programa-Quadro, foi o melhoramento das ligações directas de informação e comunicação entre os diferentes participantes na cadeia de transportes (por exemplo, BOPCom, MARNET, 3SNET, PROSIT e INFOLOG). As principais realizações até à data foram a criação de possibilidades de interligação das aplicações informáticas dos operadores de transportes para melhorar o fluxo e a gestão da informação e a eficiência das operações de transporte. As soluções desenvolvidas foram demonstradas e validadas para uma série de aplicações (por exemplo, reserva de carga, ordens de transporte e notificação de carga perigosa) em diferentes regiões europeias. Outros desenvolvimentos em via de concretização são a criação de instrumentos de apoio à tomada de decisões para os diferentes intervenientes nos transportes (por exemplo, um sistema de corretagem para o transporte marítimo de curta distância visando uma melhor correspondência e adequação da procura e da oferta de transporte) e a integração dos sistemas de informação e da AEI (Identificação Automática do Equipamento), assim como aplicações de seguimento e localização da carga.

Outro aspecto importante foi o melhoramento da eficiência dos portos como *interfaces* entre o transporte terrestre e marítimo, através de uma análise aprofundada dos problemas e estrangulamentos existentes nos portos a nível administrativo, organizativo e da informação e do desenvolvimento de novos conceitos para melhorar o *interface* porto/navio (por exemplo, EUROBORDER, SPHERE, INTRASEAS e IPSI). As principais realizações até à data foram a elaboração de mapas estruturados dos procedimentos nos portos, incluindo a criação e ensaio de modelos de simulação para uma série de portos europeus, com o objectivo de medir o desempenho e também de avaliar potenciais cenários de organização e operação dos portos. Outras realizações importantes incluem a elaboração de projectos conceptuais de novos sistemas de movimentação de carga e de navios e sua integração no contexto operacional global.

Outro aspecto do trabalho realizado foi a análise da evolução rápida verificada na área do transporte marítimo-fluvial rápido. Os projectos EMMA e FASS abordaram esta questão, quer do ponto de vista económico, quer do ponto de vista da segurança. Até à data, as realizações incluem uma análise aprofundada do potencial e das necessidades do mercado em termos de tecnologia, infra-estruturas, nível de serviço e custos de exploração e a viabilidade comercial de potenciais serviços de transporte marítimo-fluvial rápido de mercadorias. Está actualmente em curso uma avaliação inicial dos requisitos emergentes em matéria de navios de alta velocidade em termos de segurança, navegação e educação e formação dos operadores.

O estudo de novas rotas comerciais potenciais de transporte marítimo de curta distância e de formas de melhorar as ligações às cadeias de transporte e aos mercados europeus (por exemplo, INSPIRE e ARCDEV) foi outro aspecto em destaque. Até à data, as principais realizações foram uma viagem exploratória completa - em colaboração com os russos - à região do Ártico, com o intuito de demonstrar a viabilidade técnica e económica de um

sistema de transporte operacional o ano inteiro e capaz de ligar a Sibéria, zona rica em termos energéticos, à Europa e aos mercados da UE.

O desenvolvimento de uma caixa negra da carga, sequela da caixa negra marítima, constitui um domínio de actividade recente importante. Está prevista a utilização da caixa negra da carga no seguimento e localização de navios e das cargas, assim como para o fornecimento de informação completa e segura de modo a facilitar os procedimentos administrativos no futuro.

\* \* \* \* \*

## **Parte 2: O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA NOUTROS PROGRAMAS DE INVESTIGAÇÃO DA COMISSÃO NO ÂMBITO DO 4º PROGRAMA-QUADRO DE INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

No termo do 3º Programa-Quadro em 1994, a Comissão - no âmbito do programa Brite/Euram (Tecnologias industriais e dos materiais) - deu início às acções de investigação orientadas (TRA). O projecto TRA NESS - 'Novo conceito de navio no quadro do transporte marítimo de curta distância' - agrupou sete projectos de IDT financiados pela Comunidade e assumiu a forma de investigação multisectorial e interdisciplinar aplicada, orientada para um objectivo e destinada ao mercado do transporte marítimo de curta distância. Um conjunto de tecnologias para um navio rápido de passageiros e carga de grandes dimensões, tipo catamarã com efeito de superfície, está agora disponível para exploração no sector em crescimento dos *ferries* rápidos.

O programa Brite/Euram no âmbito do 4º Programa-Quadro apoiou, directa e indirectamente, as actividades de IDT através do financiamento de projectos de IDT a custos repartidos e da criação de seis redes temáticas subordinadas a questões relacionadas com o transporte marítimo de curta distância.

De entre os projectos relacionados com o transporte marítimo de curta distância no âmbito do programa Brite/Euram refiram-se:

- Conceito Kappel de propulsão de navios, que permite o aumento da eficiência energética e a redução do impacto ambiental;
- Criação de um sistema computadorizado para melhorar o projecto estrutural e o comportamento dos navios no mar;
- Métodos avançados de previsão da acção da ondulação nos navios de alta velocidade;
- Reunião e evacuação dos passageiros;
- Modelos de fiabilidade, integridade e disponibilidade operacional dos sistemas de máquinas dos navios;
- Tecnologias de *hidrofoil* com perfis alares, hidrodinâmica e aerodinâmica;
- Projecto avançado de navios para segurança no mar: situações de carga extrema e resposta hidroelástica;

- Projecto da segurança estrutural sob cargas extremas;
- Conceito europeu comum de navio de navegação interior.

As seis redes temáticas actualmente em funcionamento com o apoio de programas comunitários de IDT são:

Rede temática N°1: MARNET CFD - Computational Fluid Dynamics for the Marine Industry (Dinâmica de fluidos computacional para o sector marítimo) - tem como objectivo o desenvolvimento e a integração de tecnologias específicas das aplicações marítimas que proporcionem na fase de projecto inicial instrumentos adequados para o estudo da produção de potência, da propulsão, do comportamento no mar, da acção da ondulação, da aerodinâmica marítima, assim como da segurança do navio e da segurança no mar.

Rede Temática N°2: PRODIS - Product Development and Innovation in Shipbuilding (Desenvolvimento e inovação na construção naval) - tem como objectivo a exploração de tecnologias viáveis, aplicáveis quer à navegação intercontinental e polar no alto mar e em águas não confinadas quer à navegação marítima de curta distância e à navegação interior em águas costeiras ou confinadas.

Rede Temática N° 3: MARPOWER - Concepts of Advanced Marine Machinery Systems with Low Pollution and High Efficiency (Conceitos de sistemas avançados de máquinas marítimas pouco poluentes e de alto rendimento) - analisa novos conceitos e soluções tecnológicas viáveis e conceitos para turbinas a gás e para motores diesel de baixa/média velocidade utilizados para a propulsão dos navios, com o objectivo de reduzir drasticamente as emissões dos motores, com particular atenção para as emissões de NO<sub>x</sub> e de partículas.

Rede Temática N°4: SAFER EURORO: Design for safety - An Integrated Approach to Safe European Ro-Ro Ferry Design (Abordagem integrada para um conceito de *ferry* ro-ro europeu seguro) - tem como objectivo estratégico facilitar o desenvolvimento de metodologias de projecto formalizadas para navios mais seguros através da promoção de uma abordagem integrada da “previsão do comportamento”, da “avaliação de riscos” e de diferentes “actividades de projecto”.

Rede Temática N°5: TRESHIP - Technologies for Reduced Environmental Impact from Ships (Tecnologias para reduzir o impacto ambiental dos navios) tem por objectivo a promoção de métodos de avaliação do impacto ambiental dos navios durante todo o ciclo de vida e de métodos para desenvolvimento de conceitos de navio ecológico.

Rede Temática N°6: T- NETS - New Concept and Technologies for the Next Century Maritime Transport (Novos conceitos e tecnologias para o transporte marítimo do próximo século) - tem por objectivo a coordenação dos seguintes oito projectos interrelacionados, financiados pela Comunidade, no domínio do projecto, construção e operação de navios mais seguros, mais eficientes, ecológicos e de fácil utilização, incluindo tecnologias avançadas de movimentação de contentores:

- Segurança da travessia e da navegação (SPAN) (Safe passage and navigation);
- Dinâmica de fluidos computacional no projecto de navios (CALYPSO) (Computational fluid dynamics in the ship-design process);

- Conceitos de transporte e carregamento de contentores (CONTROL--C) (Concept for transportation and loading of containers);
- Veículo aquático de transporte urbano de impacto reduzido (LIUTO) (Low impact urban transport water omnibus);
- Dimensionamento à fadiga para aplicação de aços de alta resistência em navios (FATHTS) (Fatigue-based design rules for the application of high-tensile steels in ships);
- Avaliação formal da segurança das embarcações de alta velocidade (FSA-HSC) (Formal safety assessment of high-speed craft);
- Tintas anti-vegetativas ecológicas (CAMELLIA) (Environmentally compatible anti-fouling coatings);
- Comando adaptativo de máquinas marítimas (ACME) (Adaptative control of marine engines).

\* \* \* \* \*

## **ANEXO IV: PROJECTOS RELATIVOS AO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA APOIADOS NO ÂMBITO DAS ACÇÕES-PILOTO EM BENEFÍCIO DO TRANSPORTE COMBINADO (PACT) ENTRE 1995 E 1998**

### **1. Projectos concluídos**

#### **Projecto de exploração de um terminal no porto marítimo de Turku**

A acção-piloto decorreu de 1996 a 1997 e visava melhorar as instalações do terminal multimodal do porto de Turku (Finlândia) para a exploração de uma ligação de *ferry* e caminho-de-ferro (pela SeaRail) entre Turku e Estocolmo. O projecto visava igualmente aumentar o interesse do transporte ferroviário e multimodal no tráfego de trânsito para a Rússia.

O projecto incluía um novo sistema computadorizado, que abrangia praticamente todas as operações no terminal de mercadorias e na movimentação da frota de vagões. Com este sistema, é agora possível obter directamente e actualizar os saldos e movimentos de existências de cada cliente, podendo estes ser informados directamente dos movimentos das mercadorias. O tempo de processamento foi reduzido em 80% relativamente ao anterior método manual.

### **2. Projectos em curso**

#### **a. Projecto de reboque de terminal**

A primeira fase do projecto envolveu o porto de Trelleborg e operadores da Suécia, Alemanha e Itália. Visava aumentar a quota de mercado do transporte intermodal entre a Noruega/Suécia e a Itália via a rota de *ferry* Trelleborg-Rostock através da utilização de reboques de terminal inovadores, que permitem uma movimentação mais eficiente de caixas móveis e contentores.

A primeira fase começou em 1996 e terminou em 1997. O projecto aumentou a flexibilidade, tornou as operações de movimentação mais fáceis e as operações de carga e descarga mais rápidas e melhorou a manobrabilidade. A capacidade de transporte dos reboques de terminal e a utilização da capacidade dos *ferries* aumentaram.

A segunda fase servirá para testar a viabilidade comercial. Os portos de Trelleborg, Rostock e Lübeck são pontos de transbordo para um serviço multimodal ferroviário/marítimo da Suécia para a Alemanha e Itália, lançado em 1997, que utiliza estes reboques de terminal.

#### **b. Porto de Dunquerque**

Este projecto começou em 1996, encontrando-se actualmente na segunda fase. Visa o desenvolvimento de um novo serviço de transporte combinado, com a inovação de combinar o transporte fluvial com o transporte marítimo. As mercadorias são transportadas em batelão no trajecto Lille-Dunquerque e num navio *feeder* no trajecto Dunquerque-Antuérpia-Roterdão-Felixstowe-Le Havre. Os modos rodoviário e ferroviário foram igualmente integrados no conceito.

Na primeira fase, que terminou em 1997, o projecto atingiu os seus objectivos no que se refere à componente marítima, tendo excedido o objectivo anual de transferência de 10 000 TEU do



transporte rodoviário para o transporte marítimo. Um dos parceiros estabeleceu ligações do mesmo tipo noutras rotas e com outros parceiros.

**c. Serviço marítimo intermodal entre os Países Baixos e a Rússia**

O projecto envolve o arranque e a exploração de um serviço de *ferry* ro-ro entre Moerdijk (Países Baixos) e São Petersburgo (Rússia), com duas partidas por semana. O serviço, da iniciativa da Czar Peter Lines (NL), começou em 1997. O projecto visa oferecer uma alternativa intermodal porta-a-porta fiável e competitiva ao transporte de reboques e caixas móveis dos Países Baixos, Bélgica e França para a Rússia. Uma característica inovadora é a utilização de caixas móveis empilháveis de 13,6 m, recentemente criadas, actualmente a maior unidade intermodal na gama de contentores. Os benefícios do projecto incluem uma economia de 2-3 dias relativamente ao transporte rodoviário, uma redução dos custos do transporte e uma maior segurança da carga.

**d. Serviço marítimo intermodal entre La Rochelle/Le Havre/Roterdão**

Este serviço intermodal foi lançado em Outubro de 1997 pela European Feeder Lines. O potencial do volume de carga nas proximidades de La Rochelle é significativo. A maior parte do tráfego parte de, ou passa através do Havre, Antuérpia e Roterdão. As instalações marítimas na costa atlântica francesa, ligadas à eficiente rede de transporte interno, proporcionam uma forma de evitar trajectos rodoviários longos nas zonas congestionadas do Norte da Europa. No seu primeiro ano de funcionamento, o serviço não conseguiu atingir totalmente o volume pretendido de cerca de 10 000 TEU.

Esta operação veio pôr em destaque alguns dos obstáculos que os projectos deste tipo têm que enfrentar, como é o caso de instalações nos principais portos insuficientemente adaptadas ao transporte marítimo de curta distância, em termos quer de serviço quer de preço.

**e. Serviço intermodal entre a Irlanda e a França com ligação ferroviária a Itália**

O projecto começou em 1997. Envolve o transporte de contentores, caixas móveis e semi-reboques entre a Irlanda e a Itália. A P&O Transcontinental é o principal parceiro, a que se juntam outras empresas irlandesas e do Reino Unido. As medidas operacionais incluem o estabelecimento de um serviço ferroviário de vaivém entre Cherburgo e Novara e de um serviço marítimo de Rosslare ou Dublin a Cherburgo. De entre os aspectos inovadores, refira-se a criação de uma cadeia integrada de transporte intermodal. O projecto também oferece aos clientes informações em tempo real acerca da localização das unidades de carga. Até 1999, o serviço tem como objectivo assegurar o transporte de 75% do número anual de unidades intermodais que circulam entre a Irlanda e Itália.

### **3. Projectos seleccionados em 1998**

O processo de selecção PACT 1998 incluiu diversos projectos marítimos novos. São eles um serviço intermodal de transporte marítimo de curta distância Itália-França-Irlanda-Dinamarca com navios ro-ro rápidos, um serviço marítimo-fluvial de contentores em navios costeiros de baixo calado aéreo (*low aircraft coasters*) de Zeebrugge a Duisburg e um serviço marítimo-ferroviário do centro de Espanha via o porto de Bilbao para a Alemanha.

Os estudos de viabilidade seleccionados incluem um serviço rodoviário/marítimo da Escócia para os Países Baixos, um serviço rodoviário/marítimo Portugal-Países Baixos e um serviço de transporte fluvio-marítimo de bobinas de papel em caixa entre a Suécia/Finlândia e a Alemanha/Reino Unido.

\* \* \* \* \*

**ANEXO V: ESTUDOS DE VIABILIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA CO-FINANCIADOS PELA DG VII**

*(geralmente 50% do custo total do estudo)*

<b>Projecto</b>	<b>Contratante principal/ parceiros associados</b>	<b>Objectivos</b>	<b>Resultados</b>	<b>Data de arranque/ conclusão</b>
<p><b>Projecto n° 1</b></p> <p><b>Estabelecimento de ligações marítimo-fluviais entre portos marítimos portugueses e Duisburg</b></p>	<p>Centro Europeu de Desenvolvimento da Navegação Interior, Duisburg (EBD) / Instituto Português da Investigação Marítima (IPIMAR)</p>	<p>O estudo visava analisar a estrutura das ligações marítimo -fluviais entre Portugal (porto de Setúbal) e a Alemanha (porto interior de Duisburg) e estimar o potencial de transferência de carga. Analisou as previsões de crescimento dos transportes e a posição competitiva do transporte por via navegável nessa rota. Incluiu uma análise de mercado e a análise de todas as possibilidades de incrementar o interesse do transporte marítimo -fluvial, por exemplo a utilização de navios mais rápidos ou adaptações dos contentores e do equipamento do navio.</p>	<p>O relatório concluiu que, nas actuais condições de mercado, o volume de carga potencial era insuficiente para justificar um navio fluvio -marítimo de grande dimensão, o único tipo de navio viável em termos de tempo e custos. Esta conclusão seria aplicável mesmo que o serviço fosse alargado de forma a incluir escalas em portos espanhóis. No entanto, uma vez que se previa um aumento substancial do volume de carga no ano 2010, foi sugerido que tal serviço poderá ser viável a mais longo prazo.</p> <p>Comparações de pormenor demonstraram que o transporte marítimo -fluvial era mais interessante que o transporte rodoviário em termos de custos mas não em termos de tempo.</p>	<p>Fevereiro de 1996 / Setembro de 1997</p>
<p><b>Projecto n° 2</b></p> <p><b>Cadeia integrada de tráfego marítimo de curta distância entre os portos de Antuérpia, Ruão e Tilbury</b></p>	<p>Westerlund Corporation</p>	<p>O projecto estudou a viabilidade potencial de um novo serviço ro-ro para transporte de produtos florestais entre os portos.</p>	<p>O estudo concluiu que, nas actuais condições de mercado, o volume de carga potencial era insuficiente para justificar um novo serviço. Aspectos importantes considerados foram as distâncias relativamente curtas dos trajectos rodoviários em causa e o reduzido custo do transporte rodoviário.</p>	<p>Maior de 1996/ Junho de 1997</p>

<p><b>Projecto n° 3</b></p> <p><b>Melhoramento dos serviços de transporte marítimo de curta distância entre os portos de Bilbao e Roterdão</b></p>	<p>Comunidade Portuária de Bilbao/Autoridades públicas bascas, Administração do Porto de Roterdão, Governo neerlandês, Associação das Indústrias do Porto de Roterdão e empresas privadas de Roterdão.</p>	<p>O estudo constituiu o seguimento de um acordo assinado em Maio de 1995 entre as duas comunidades portuárias com o objectivo de melhorar as ligações marítimas entre os portos e promover o intercâmbio de <i>know-how</i>. Os objectivos do estudo eram: conseguir um crescimento sustentável do transporte marítimo entre Roterdão e Bilbao; conseguir a participação das empresas para estabelecer um serviço de transporte marítimo de curta distância competitivo; analisar os aspectos críticos, identificar as acções necessárias e promover a sua implementação.</p>	<p>Foi feito um estudo de mercado aprofundado, do qual resultaram as seguintes conclusões principais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nas condições actuais, o volume de tráfego potencial para o transporte marítimo de curta distância seria de 3 100 349 toneladas: desse total, um máximo de 10%, estaria já a ser movimentado por via marítima;</li> <li>- o transporte marítimo de curta distância é actualmente mais competitivo em termos de custos que o transporte rodoviário num raio de 170 km, quer de Bilbao quer de Roterdão, para contentores de 40 pés e num raio de 250 km para contentores de 20 pés;</li> <li>- existem oportunidades a médio prazo para reduzir o custo global da cadeia de transporte marítimo de curta distância em 14,5%, o que poderá aumentar para mais do dobro a área na qual o transporte marítimo de curta distância é mais competitivo;</li> <li>- O potencial de redução de custos reside sobretudo na correcção da actual organização ineficiente do transporte terrestre de/para o porto de Bilbao.</li> </ul>	<p>Agosto de 1996/ Outubro de 1997</p>
--	--	--	---	--

<p><b>Projecto n° 4</b></p> <p><b>Investigação do potencial de mercado nas rotas marítimas de curta distância “Mar do Norte (Alemanha)- Países nórdicos/ Europa Ocidental e Meridional”</b></p>	<p>Centro Logístico Intermodal Europeu/Governo da Baixa Saxónia, Instituto da Economia e Logística do Transporte Marítimo e várias companhias de navegação da CE.</p>	<p>O objectivo era reduzir a quota de mercado do transporte rodoviário de longa distância através da Europa Central. O projecto incidiu em três eixos principais: o tráfego entre a Escandinávia e a Alemanha; o tráfego de trânsito entre a Escandinávia e a Europa Ocidental/Meridional; o tráfego entre o Norte da Alemanha e a Europa Ocidental/Meridional. O projecto consiste na criação de um serviço de transporte integrado utilizando sistemas modernos de logística e de telecomunicações.</p>	<p>O objectivo final de estabelecimento de um serviço intermodal de logística não foi atingido, apesar dos contactos feitos com a indústria através de <i>workshops</i>, estudos, fornecimento de dados sobre os custos aos clientes potenciais, etc. Verificou-se que havia um potencial de transferência de 1,7 milhões de toneladas entre o Norte da Alemanha e Espanha, 535 000 toneladas entre o Norte da Alemanha e a Bélgica, 600 000 toneladas entre o Norte da Alemanha e a França e 135 000 toneladas entre o Norte da Alemanha e Portugal.</p> <p>Um estudo revelou que, segundo os carregadores, o principal obstáculo era a duração do transporte marítimo.</p>	<p>Outubro de 1995/ Julho de 1997</p>
<p><b>Projecto n° 5</b></p> <p><b>Estudo de viabilidade do estabelecimento de uma rede de transporte marítimo de curta distância de mercadorias no Báltico (Balt-Net)</b></p>	<p>Centro de Transportes de Padborg /Porto de Vaasa (Finlândia), Porto de Pärnu (Estónia), Autarquia de Voru (Estónia), Fábrica Báltica de processamento de peixe (Kolobrzeg, Polónia), Porto de Aabenraa (Dinamarca), Porto de Karlskrona (Suécia), Porto de Karlshamn (Suécia).</p>	<p>O objectivo do projecto é o estabelecimento de uma rede de parceiros no Mar Báltico interessados na criação de uma rede de movimentação de carga. Os estudos de mercado irão identificar os mercados principais para estes serviços. O objectivo é atrair novos clientes/utilizadores para as ligações por <i>ferry</i> e os eixos de transporte de mercadorias existentes e a criação de novas ligações. O projecto irá igualmente identificar os investimentos necessários nos portos em questão, com o objectivo de os tornar mais eficientes.</p>	<p>Foi estabelecida uma rede que liga a maioria dos parceiros iniciais. Esta cooperação e os estudos de mercado realizados facilitaram o arranque de duas novas linhas, um aumento da capacidade em duas linhas existentes e o início da construção de novas infra-estruturas em quatro dos portos envolvidos.</p>	<p>Novembro de 1996/ Maio de 1998</p>