COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 2.7.2004
COM(2004) 453 final

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

## relativa ao transporte marítimo de curta distância

{SEC(2004) 875}

## 1. CONTEXTO

A Comissão apresentou uma comunicação relativa ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa em 1995[1] e um relatório de progresso em 1997[2]. Em 1999[3], uma outra comunicação incluiu um segundo relatório de progresso. A Comissão analisou uma série de obstáculos que atrasam o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e pronunciou-se a favor de uma abordagem abrangente, porta-a-porta e com balcões únicos para promover este modo de transporte.

Posteriormente, em 2001, o Livro Branco da Comissão sobre a política europeia de transportes no horizonte 2010[4] estabeleceu um conjunto de objectivos ambiciosos para garantir a competitividade e a mobilidade sustentável na Europa.

Em Junho de 2002, os Ministros dos Transportes da União Europeia reuniram-se informalmente em Gijón, Espanha, para debaterem exclusivamente o transporte marítimo de curta distância. Após esta reunião, a Comissão preparou um Programa para a promoção do transporte marítimo de curta distância[5], o qual é composto por 14 acções com o objectivo de melhorar o transporte marítimo de curta distância e eliminar os obstáculos ao seu desenvolvimento.

A Comissão apresenta agora uma nova comunicação relativa ao transporte marítimo de curta distância na Europa, realçando a evolução alcançada desde 1999 e relacionando-a com o programa para a promoção do transporte marítimo de curta distância (ver Anexo I).

## 2. O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA ESTÁ A CRESCER

No último relatório de progresso, examinámos o potencial do transporte marítimo de curta distância. Contudo, fomo-nos apercebendo de que se trata bem mais do que um potencial. Nos anos 90, por exemplo, foi o único modo de transporte capaz de igualar o rápido crescimento do transporte rodoviário. Entre 1995 e 2002, o desempenho em toneladas-quilómetro tanto do transporte marítimo de curta distância como do transporte rodoviário cresceu 25%. Em 2001, o transporte marítimo de curta distância representou 40% do total de toneladas-quilómetro na Europa, contra 45% do transporte rodoviário[6]. Para mais pormenores, ver o Anexo II.

---

1 Comunicação da Comissão sobre o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa: perspectivas e desafios, COM(95) 317 final de 5.7.1995.

2 Documento de trabalho dos serviços da Comissão: Relatório de progresso dos serviços da Comissão na sequência da Resolução do Conselho sobre o transporte marítimo de curta distância de 11 de Março de 1996, SEC(97) 877 de 6.5.1997.

3 Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa: Uma alternativa dinâmica numa cadeia de transportes sustentável - Segundo relatório bienal de progresso, COM(1999) 317 final de 29.6.1999.

4 Livro Branco - A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções, COM(2001) 370 de 12.9.2001.

5 Comunicação da Comissão: Programa para a promoção do transporte marítimo de curta distância, COM(2003) 155 final de 7.4.2003.

6 EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2003.

Não há qualquer dúvida de que o transporte de passageiros é uma parte importante do transporte marítimo de curta distância e que ajuda a aumentar a coesão. Contudo, como o principal objectivo da promoção do transporte marítimo de curta distância é conseguir a transferência do tráfego de transporte de mercadorias, e como o potencial de redução da congestão do tráfego pela transferência de passageiros do rodoviário para o marítimo é mínimo relativamente ao potencial de transferência de mercadorias, a presente Comunicação incide sobre o transporte de mercadorias.

## 3. VANTAGENS E INCONVENIENTES EM TERMOS AMBIENTAIS

O transporte marítimo tem uma eficiência energética superior à de outros modos de transporte e, em geral, é menos nocivo para o ambiente. O uso crescente do transporte marítimo de curta distância está em consonância com as políticas comunitárias de transporte e do ambiente (ver Anexo III).

## 4. ULTRAPASSAR OS OBSTÁCULOS AO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA

Tal como foi afirmado na Comunicação de 1999 e no subsequente Programa para a promoção do transporte marítimo de curta distância de 2003, subsistem ainda uma série de obstáculos que impedem que este modo de transporte se desenvolva mais rapidamente:

- ainda não atingiu a plena integração na cadeia de abastecimento intermodal porta-a-porta;
- ainda não se conseguiu libertar inteiramente da sua antiga imagem de indústria antiquada;
- envolve procedimentos administrativos complexos;
- exige um reforço da eficiência dos portos.

O desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância é, antes de mais, da responsabilidade das indústrias. Contudo, as autoridades têm um papel evidente a desempenhar na criação de um enquadramento adequado e na manutenção deste modo de transporte como uma alta prioridade na agenda política, como tem sido o caso nos últimos anos.

As cadeias logísticas ligadas ao transporte marítimo de curta distância deviam ser geridas e comercializadas através de balcões únicos, como os integradores de fretes[7]. Estes balcões deviam oferecer aos clientes um ponto de contacto único, responsável por toda a cadeia de abastecimento intermodal porta-a-porta. Isto exige o esforço de todas as partes, mas todos ficam a ganhar.

---

[7] Ver http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index_en.htm

### 4.1. "Exercício de identificação"

Em cooperação com a indústria e os elementos de contacto para o transporte marítimo de curta distância[8], a Comissão tem vindo a elaborar uma lista dos obstáculos que se colocam ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância[9]. Em 2003, duas reuniões dos elementos de contacto foram dedicadas à supressão de todos os alegados pontos de estrangulamento nas seguintes categorias:

- imagem do transporte marítimo de curta distância;
- transporte marítimo de curta distância porta-a-porta;
- administração e documentação;
- portos e serviços portuários;
- questões nacionais específicas.

Uma parte dos pontos de estrangulamento constantes da lista original foi já suprimida (ver exemplos no Anexo IV). O trabalho respeitante aos restantes 67 pontos de estrangulamento vai continuar de forma sistemática.

### 4.2. Procedimentos aduaneiros relativos ao transporte marítimo de curta distância

A Comissão publicou em 2002 um Guia dos Procedimentos Aduaneiros no Transporte Marítimo de Curta Distância[10], que possui um objectivo duplo. Por um lado, especifica as regras aduaneiras comunitárias aplicáveis ao transporte marítimo de curta distância, assinalando os casos em que se pode recorrer aos procedimentos simplificados. Por outro, apresenta uma base concisa de identificação de eventuais necessidades concretas de alteração ou simplificação.

---

8 Para mais informações sobre os elementos de contacto para o transporte marítimo de curta distância, consulte o capítulo 7.1.

9 Ver: http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/policy_bottlenecks_en.htm

10 Documento de trabalho dos serviços da Comissão: Guia dos procedimentos aduaneiros no transporte marítimo de curta distância, SEC(2002) 632 de 29.5.2002.

O processo de consulta europeu relativo ao Guia terminou em Abril de 2003 e as primeiras análises das contribuições indicaram que os problemas concretos associados às regras aduaneiras gerais da União Europeia eram menos numerosos do que se esperava. Os principais comentários centraram-se nos chamados "serviços de transporte marítimo regulares autorizados"[11], que são serviços autorizados pelas autoridades aduaneiras para transportar mercadorias comunitárias entre dois Estados-Membros com as formalidades reduzidas ao mínimo. Efectivamente, para as mercadorias comunitárias estes serviços podem ser comparados a uma ponte rodoviária entre dois ou mais pontos no território aduaneiro da Comunidade, onde não existem controlos aduaneiros de cada lado da ponte. Tal como para o transporte rodoviário, não é necessário controlar o estatuto das mercadorias comunitárias transportadas nestes serviços. No caso das mercadorias não comunitárias, os serviços podem ser utilizados em procedimentos de trânsito simplificados, por exemplo utilizando para fins aduaneiros as declarações dos fornecedores de serviços.

Para tratar as questões relacionadas com estes serviços de transporte marítimo regulares autorizados, a sua aplicação prática e a simplificação burocrática que os mesmos permitem, a Comissão apresentou, em Março de 2004, um documento de trabalho[12] que explica as modalidades de serviços e os procedimentos necessários para um serviço se tornar num serviço regular autorizado. O referido documento apresenta uma resposta directa à indústria de transporte marítimo, tornando o serviço mais conhecido e acessível às empresas que dele podem beneficiar.

Alguns dos problemas mencionados nas contribuições ao processo de consulta eram de natureza puramente prática e a maioria pode ser simplificada ou resolvida pela introdução da transferência electrónica de dados aduaneiros e outros dados administrativos ("alfândegas electrónicas").

Um dos primeiros passos da iniciativa "alfândegas electrónicas" é a aplicação do Novo Sistema de Trânsito Informatizado (NSTI) por cerca de 3000 postos aduaneiros em 22 países desde meados de 2003. No actual sistema, o procedimento relativo ao transporte com o Documento Administrativo Único (DAU) é substituído por mensagens electrónicas. Estão a ser programadas outras funcionalidades que o NSTI poderá vir a ter no futuro.

---

11 Ver Regulamento (CE) nº 75/98 da Comissão, de 12 de Janeiro de 1998, JO L 7 de 13.1.1998, p. 3, tal como alterado posteriormente.

12 Documento de trabalho dos serviços da Comissão: Procedimentos aduaneiros simplificados do transporte marítimo de curta distância: "Serviços de transporte marítimos regulares autorizados", SEC(2004) 333 de 17.3.2004.

Em Julho de 2003, a Comissão apresentou uma Comunicação relativa a um quadro simples e sem papel para as alfândegas e os operadores económicos[13]. Esta Comunicação sugere a coordenação entre as diferentes autoridades a bordo do navio, o que, em última análise, poderá levar a balcões administrativos de paragem única (ou "balcão único) para comerciantes que, assim sendo, só terão de lidar com uma agência administrativa em vez das três ou quatro actuais. Por conseguinte, a informação relativa a determinada remessa de importação só terá de ser enviada uma única vez.

A Comunicação sugere ainda o ajustamento do Código Aduaneiro para que as declarações e mensagens electrónicas passem a ser a regra e as declarações em suporte papel a excepção. Mas tudo isto demorará ainda algum tempo porque têm de ser organizados os fluxos de dados necessários e a compatibilidade entre os sistemas TI tem de ser assegurada.

Uma parte dos problemas detectados durante o processo de consulta tinha a ver com a aplicação nacional, regional e local das normas aduaneiras comunitárias. Algumas destas questões poderão ser resolvidas ao abrigo das iniciativas para aproximar as aplicações nacionais das normas aduaneiras comunitárias e melhorar a coordenação entre os serviços aduaneiros, em particular através do programa de acção no domínio aduaneiro da Comunidade ("Alfândega 2007")[14]. Além disso, foram estabelecidos dois grupos de contacto[15] dos postos aduaneiros que trabalham no sentido de aumentar a cooperação e a coordenação práticas entre os postos aduaneiros dos grandes portos europeus. Estes grupos examinam questões de operacionalidade prática, definem normas e procuram alcançar uma aplicação equivalente dos controlos.

Com base nas consultas e demais desenvolvimentos na área das alfândegas, a Comissão actualiza periodicamente o Guia dos Procedimentos Aduaneiros no Transporte Marítimo de Curta Distância. A última versão de trabalho do Guia é a versão n.º 3, actualizada a 14 de Janeiro de 2004.

### 4.3. Segurança e serviços portuários

O transporte marítimo de curta distância precisa de portos mais eficientes e que facilitem o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância, sejam eles portos marítimos, insulares ou portos marítimo-fluviais. Precisa de tempos razoáveis de inversão de marcha e de procedimentos e encargos transparentes. Só quando os portos operarem sem barreiras na cadeia intermodal é que o transporte marítimo de curta distância poderá desempenhar o seu verdadeiro papel na Europa. E estes pré-requisitos nem sempre são satisfeitos.

---

13 Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu e ao Comité Económico e Social Europeu: Um quadro simples e sem papel para as alfândegas e os operadores económicos, COM(2003) 452 final de 24.7.2003.

14 Decisão n.º 253/2003/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2003, que aprova um programa de acção no domínio aduaneiro na Comunidade ("Alfândega 2007"), JO L 36 de 12.2.2003, p. 1.

15 O grupo RALFH abrange os grandes portos comunitários da Europa do Norte e o ODYSSUD os grandes portos comunitários da Europa do Sul.

Por conseguinte, em 2001, a Comissão apresentou uma proposta sobre o acesso ao mercado dos serviços portuários[16] na União Europeia. Esta proposta visava aumentar a eficiência e reduzir os custos de determinados serviços portuários: pilotagem, reboque, amarração, serviços aos passageiros e movimentação da carga.

Contudo, o Parlamento Europeu votou contra o texto proposto após conciliação com o Conselho. Por conseguinte, a competitividade no mercado dos serviços portuários continua a ser menos intensa do que poderia ser com uma directiva específica.

No âmbito da segurança portuária, o transporte marítimo de curta distância poderá aproveitar a possibilidade consagrada na Convenção SOLAS (Safety of Life at Sea) de celebração de acordos bilaterais e multilaterais entre os Estados-Membros relativos a medidas de segurança alternativas (ver Anexo V).

### 4.4. Unidades de carregamento

A harmonização e a normalização das unidades de carregamento podem ter uma influência positiva no transporte marítimo de curta distância, permitindo por exemplo a sua penetração no mercado das caixas móveis para todos os modos terrestres (ver Anexo VI).

## 5. AUTO-ESTRADAS DO MAR

O Livro Branco relativo à política europeia de transportes no horizonte 2010 dá grande relevo ao conceito de "auto-estradas do mar". Estas auto-estradas do mar deverão fazer parte da rede transeuropeia de transportes (RT-T), tal como as auto-estradas terrestres e os caminhos-de-ferro, e deverão reduzir o congestionamento rodoviário e/ou melhorar o acesso às regiões e Estados periféricos e insulares. Além de reduzirem o número de camiões nas estradas principais, podem também, nalguns casos, contribuir para a promoção do transporte de passageiros por mar, uma vez que as embarcações podem carregar mercadorias e passageiros ao mesmo tempo.

As auto-estradas do mar deverão passar a ser parte integrante das cadeias logísticas porta-a-porta e oferecer serviços eficientes, regulares, fiáveis e frequentes susceptíveis de rivalizar com o transporte rodoviário, nomeadamente em termos de tempo de viagem e preços. Os portos ligados às auto-estradas deverão dispor de ligações eficientes com o interior do país, procedimentos administrativos céleres e um nível elevado de serviços que contribua para o êxito das operações de transporte marítimo de curta distância.

Embora o transporte marítimo de curta distância seja o modo de operação nas auto-estradas do mar, o conceito que lhe está subjacente vai mais longe do que as auto-estradas do mar uma vez que, para além das ligações transnacionais entre os Estados-Membros da União Europeia, o transporte marítimo de curta distância também possibilita ligações com países terceiros próximos, ligações domésticas e ligações entre o continente e as ilhas.

---

[16] Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao acesso ao mercado dos serviços portuários, COM(2001) 35 final de 13.2.2001, com a redacção que lhe foi dada pelo COM(2002) 101 final de 19.2.2002.

Em Outubro de 2003, a Comissão propôs a revisão das orientações comunitárias sobre o desenvolvimento da RT-T[17], as quais incluem 29 projectos prioritários a implementar o mais tardar até 2020, Estes projectos prioritários seriam declarados de "interesse europeu" e receberiam financiamento comunitário prioritário. O projecto n.º 21 é o projecto prioritário para o desenvolvimento das auto-estradas do mar, o qual propõe quatro áreas de auto-estradas do mar (ver mapa no Anexo VII):

- Auto-estrada do mar Báltico (liga os Estados-Membros do mar Báltico com os Estados-Membros da Europa Central e Ocidental, incluindo a rota pelo canal mar do Norte/mar Báltico;

- Auto-estrada do mar da Europa Ocidental (desde Portugal e Espanha através do arco atlântico até ao mar do Norte e ao mar da Irlanda);

- Auto-estrada do mar do Sudeste Europeu (liga o mar Adriático ao mar Jónico e à região do Leste do Mediterrâneo, incluindo Chipre);

- Auto-estrada do mar do Sudoeste Europeu (região Oeste do Mediterrâneo, ligando Espanha, França, Itália e Malta e com ligação à auto-estrada do mar do Sudeste Europeu, incluindo ligações ao mar Negro).

O Parlamento Europeu aprovou a posição comum do Conselho relativa à proposta da Comissão em Abril de 2004. O novo artigo 12.º a) sobre auto-estradas do mar passa a permitir auxílios comunitários para uma série de medidas no âmbito da rede transeuropeia. O mecanismo permite aos Estados-Membros, com a assistência comunitária, suportarem, entre outros, os sistemas de gestão da infra-estrutura, das instalações e da logística com base no procedimento de concurso público adequado.

O apoio ao desenvolvimento das auto-estradas do mar deve basear-se nos mesmos critérios do Marco Polo[18], tal como a prevenção de distorções da concorrência e a viabilidade do projecto após o período de financiamento comunitário[19].

---

17 Proposta alterada de Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a proposta alterada de Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão n.º 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, COM(2003) 564 final de 1.10.2003.

18 Regulamento (CE) n.º 1382/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2003, relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias («programa Marco Polo»), JO L 196 de 2. 8.2003, p. 1.

19 Outras condições principais no âmbito do Marco Polo são: a acção deve levar a uma transferência modal real, substancial e mensurável do rodoviário; ter um plano de actividades realista (e ser viável após terminado o financiamento comunitário; o procedimento de selecção de serviços de terceiros deve ser transparente, objectivo e não discriminatório; a acção deve envolver o território de, pelo menos, dois Estados-Membros ou, pelo menos, um Estado-Membro e um país terceiro vizinho; os projectos devem ser apresentados por consórcios de duas ou mais empresas estabelecidas em, pelo menos, dois Estados-Membros ou, pelo menos, um Estado-Membro e um país terceiro vizinho; e deve haver um limite máximo global de auxílios comunitários e estatais compatível com as disposições relativas aos auxílios estatais estabelecidas no Tratado.

Para ajudar este processo, a Comissão está a desenvolver orientações que especificam os critérios e procedimentos para o financiamento de projectos de auto-estradas do mar ao abrigo das normas da rede transeuropeia de transportes, facilitando, assim, a aplicação prática das referidas normas. As orientações deverão estar prontas pouco depois da entrada em vigor das novas orientações para a RT-T.

A verdade é que já existem ligações marítimas com as principais características das auto-estradas do mar (ver exemplos no Anexo VIII), sendo as ligações do Canal da Mancha e do estreito de Kattegat (Dinamarca/Suécia) os exemplos mais óbvios. Não obstante, serão necessárias as mais elevadas normas de qualidade e uma expansão considerável dessas ligações para se cumprir o objectivo ambicioso do Livro Branco da Comissão relativo à política europeia de transportes no horizonte 2010, designadamente para uma parte significativa do crescimento do transporte ser absorvida pelo transporte marítimo de curta distância e, em particular, por ligações de auto-estradas do mar.

## 6. MARCO POLO

O programa "Acções-Piloto para o Transporte Combinado" (PACT)[20] terminou no final de 2001. Em Agosto de 2003, foi sucedido por um novo programa, o programa "Marco Polo" [21]. Este novo programa é mais alargado que o seu antecessor, já que pode subsidiar acções em todas as secções do transporte marítimo de curta distância, ferroviário e de navegação interior. O Marco Polo tem a meta ambiciosa de transferir 12 mil milhões de toneladas-quilómetro por ano do modo rodoviário para os modos não rodoviários. O orçamento do novo programa é de 100 milhões de euros para o período de 2003-2006.

O primeiro concurso ao abrigo do Marco Polo foi publicado em Outubro de 2003 com um orçamento de 15 milhões de euros. No âmbito deste concurso, a Comissão recebeu 87 propostas elegíveis solicitando subsídios no total de 182,4 milhões de euros.

Trinta e seis por cento (36%) das propostas estavam directamente relacionadas com o transporte marítimo de curta distância, 34% com projectos ferroviários, 5% com projectos de navegação interior e 25% envolviam mais do que um modo não rodoviário (por exemplo, transporte marítimo de curta distância em combinação com transporte ferroviário ou de navegação interior).

As propostas de transporte marítimo de curta distância efectuadas na ronda de selecção foram em geral de alta qualidade e uma parte substancial dos projectos aceites envolvem o transporte marítimo de curta distância.

---

20 Para mais informações, ver http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects_en.htm

21 Ver nota de rodapé 18.

## 7. REDES DE PROMOÇÃO AOS NÍVEIS ADMINISTRATIVO E PRÁTICO

Por enquanto, nem todos estão conscientes dos benefícios actuais do transporte marítimo de curta distância porta-a-porta. Este desconhecimento está a ser combatido pela promoção geral ao nível comunitário[22] e por duas redes europeias de promoção, cada uma com tarefas específicas: os elementos de contacto para o transporte marítimo de curta distância e os Centros de Promoção do Transporte Marítimo de Curta Distância.

### 7.1. Elementos de contacto para o transporte marítimo de curta distância

Os elementos de contacto para o transporte marítimo de curta distância são funcionários públicos altamente qualificados e responsáveis ao nível nacional pelo modo dentro das respectivas administrações públicas. Trabalham em coordenação com a política da Comissão e da União Europeia. Por iniciativa da Comissão, os elementos de contacto construíram uma rede europeia para partilharem experiências, discutirem formas de promoção do transporte marítimo de curta distância, resolver pontos de estrangulamento que obstam ao desenvolvimento do modo e encontrarem novas estratégias para o tornar mais atraente entre os utilizadores dos transportes. Em média, reúnem-se duas vezes por ano sob a presidência da Comissão. O Fórum das Indústrias Marítimas está representado como observador nas referidas reuniões.

Quase todos os Estados-Membros costeiros nomearam elementos de contacto, assim como os países do Espaço Económico Europeu Noruega e Islândia e os países candidatos Bulgária, Roménia e Turquia. Além destes, a Croácia tem um elemento de contacto.

Os elementos de contacto são os principais agentes das administrações dos Estados-Membros para a coordenação das políticas do transporte marítimo de curta distância no âmbito das respectivas administrações e com as outras administrações. Garantem ainda que o transporte marítimo de curta distância é uma prioridade da agenda política.

Os elementos de contacto têm sido extremamente activos e provocado uma mudança clara na percepção do transporte marítimo de curta distância pelas administrações nacionais. Trabalham ainda em prol da cooperação entre as diversas administrações, entre as administrações e as respectivas indústrias e entre as administrações e os Centros de Promoção do Transporte Marítimo de Curta Distância. Têm sido fundamentais na supressão de uma série de pontos de estrangulamento em benefício do transporte marítimo de curta distância.

[22] Consultar http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm

## 7.2. Centros de Promoção do Transporte Marítimo de Curta Distância e Rede Europeia de Transporte Marítimo de Curta Distância

Há também 16 Centros de Promoção do Transporte Marítimo de Curta Distância[23] a operar na Europa. Estes centros de promoção trabalham em sintonia com a política da Comissão, mas demonstram uma grande variedade de métodos de trabalho para abordar os respectivos públicos nacionais. São motivados por interesses económicos que compreendem os benefícios de terem um órgão neutral que promove a utilização do transporte marítimo de curta distância.

Estes centros fornecem informações e aconselhamento aos eventuais utentes do transporte marítimo de curta distância. O trabalho de promoção é feito, entre outras formas, através de apresentações aos públicos alvo, de reuniões bilaterais com grupos alvo, respostas a perguntas específicas, campanhas publicitárias por correio (fichas factuais), comunicados de imprensa e exposições. Os carregadores e os transportadores rodoviários são um alvo específico destes centros, que pretendem influenciá-los no sentido de trabalharem com o transporte marítimo de curta distância. Alguns centros de promoção estão ainda a executar iniciativas específicas, como a introdução de jovens nas carreiras do sector da logística marítima e de curta distância.

O estabelecimento de mais centros nacionais de promoção do transporte marítimo de curta distância está a ser analisado em alguns outros outros países europeus.

E como o transporte marítimo é uma actividade internacional com clientes em ambas as extremidades de uma rota marítima de curta distância, os centros nacionais de promoção trabalham em rede ao nível europeu. Esta Rede Europeia de Transporte Marítimo de Curta Distância permite que os potenciais utentes do transporte marítimo de curta distância beneficiem não apenas de uma cobertura geográfica total mas também do conhecimento técnico colectivo de cada um dos centros.

A Rede Europeia de Transporte Marítimo de Curta Distância tem por missão divulgar na Europa este modo de transporte. Visa tornar-se a principal fonte de informação do modo. Confere um valor acrescentado ao trabalho de cada um dos centros de promoção, facultando um meio para a partilha de informações e ideias, dando orientação e apoio a novos centros e assegurando o desenvolvimento contínuo do portal da Rede.

A Rede Europeia de Transporte Marítimo de Curta Distância oferece um produto único disponível na Internet (www.shortsea.info). Trata-se de uma base de dados dos serviços regulares de transporte marítimo de curta distância na Europa. A primeira fase desta base de dados já está operacional e é regularmente alargada e actualizada. Numa segunda fase, serão acrescentadas mais funções de recolha e intercâmbio de dados.

As fontes de financiamento dos Centros de Promoção do Transporte Marítimo de Curta Distância vão das públicas às privadas. Para que os centros cumpram os seus objectivos, é muito importante terem, pelo menos, segurança financeira a médio prazo. O apoio público é uma boa forma de garantir a neutralidade e melhorar a credibilidade dos centros. A par disto, a participação alargada da indústria é um pré-requisito para existência dos centros.

---

[23] Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Irlanda, Itália, Lituânia, Países Baixos, Noruega, Polónia, Portugal, Espanha, Suécia e Reino Unido. Para hiperligações, consulte www.shortsea.info

A Comissão Europeia apoia fortemente estes centros de promoção e a sua rede, esforçando-se por garantir o seu bom funcionamento e oferecer a orientação política necessária às respectivas actividades.

## 8. DESENVOLVIMENTOS NACIONAIS

Para a preparação da presente Comunicação, a Comissão solicitou informações aos elementos de contacto para o transporte marítimo de curta distância. A Comissão agradece as contribuições apresentadas, que foram incorporadas em várias pontos desta Comunicação, designadamente no Anexo IX.

## 9. CONCLUSÃO

Embora o transporte marítimo de curta distância tenha sido considerado durante muitos anos como um modo de eficiência menor, ele acaba agora de demonstrar que pode atingir níveis de competitividade que normalmente são apenas atribuídos ao transporte rodoviário. Não obstante, com o crescimento estimado do transporte europeu de mercadorias, é necessário que o transporte marítimo de curta distância se expanda ainda mais a fim de poder dar todo o seu contributo para atenuar os problemas actuais e futuros dos transportes na Europa.

Apesar da mensagem claramente positiva da presente Comunicação, deve recordar-se que a promoção do transporte marítimo de curta distância é um exercício a longo prazo e que o impacto do trabalho em curso só poderá ser devidamente avaliado à escala europeia numa perspectiva temporal mais alargada. A Comissão irá continuar a promover o transporte marítimo de curta distância e a avaliar o seu desenvolvimento; para tal, tenciona apresentar mais comunicações ou relatórios de progresso sempre que se justifique.