COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 29.05.1997
COM(97) 243 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

AO CONSELHO, AO PARLAMENTO EUROPEU,
AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL
E AO COMITÉ DAS REGIÕES

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

ÍNDICE

RESUMO 1

CAPÍTULO 1 - O CONCEITO DE INTERMODALIDADE 5

CAPÍTULO 2 - LOGÍSTICA: A COMPLEXIDADE DA PROCURA 7

CAPÍTULO 3 - OBSTÁCULOS À UTILIZAÇÃO DOS TRANSPORTES INTERMODAIS DE MERCADORIAS 8

3.1. INFRA-ESTRUTURA E MEIOS DE TRANSPORTE 9
3.2. OPERAÇÕES - A UTILIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA 10
3.3 SERVIÇOS E REGULAMENTAÇÃO COM BASE MODAL 11
3.4 CONCLUSÃO 12

CAPÍTULO 4-O SISTEMA EUROPEU DE TRANSPORTES INTERMODAIS DE MERCADORIAS: PASSOS NO SENTIDO DA SUA CONCRETIZAÇÃO 12

A. INFRA-ESTRUTURA E MEIOS DE TRANSPORTE INTEGRADOS 13
4.1 UMA REDE COMPATÍVEL DE INFRA-ESTRUTURAS A NÍVEL EUROPEU 13
4.2. INTERCONEXÕES E NÓS COM VALOR ACRESCENTADO 14
4.3. NORMAS HARMONIZADAS RELATIVAMENTE ÀS UNIDADES DE CARGA 15
B. INTEROPERABILIDADE E INTERCONECTIVIDADE DAS OPERAÇÕES 16
4.4. OPERADORES INTERMODAIS DE MERCADORIAS 16
4.5. LIVRE ACESSO À INFRA-ESTRUTURA 17
4.6. TARIFAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA E FORMAÇÃO DOS PREÇOS DOS TRANSPORTES 17
4.7. TRANSPORTES INTERMODAIS E CONCORRÊNCIA 18
4.8. COORDENAÇÃO DOS HORÁRIOS DOS TRANSPORTES INTERMODAIS 19
C. SERVIÇOS E REGULAMENTAÇÃO NÃO DEPENDENTES DO MODO 20
4.9. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E DE GESTÃO 20
4.10. RESPONSABILIDADE 22
D. ACTIVIDADES HORIZONTAIS 23
4.11. INVESTIGAÇÃO E INOVAÇÃO 23
4.12. AVALIAÇÃO E ESTABELECIMENTO DE PADRÕES DE REFERÊNCIA 24
4.13 MESAS REDONDAS NACIONAIS 25
4.14. ESTATÍSTICAS RELATIVAS AOS TRANSPORTES INTERMODAIS DE MERCADORIAS 25

CAPÍTULO 5 - INTERMODALIDADE E POLÍTICAS NOUTROS DOMÍNIOS 26

5.1. SOCIEDADE DA INFORMAÇÃO 26
5.2. DESENVOLVIMENTO REGIONAL E COESÃO 27
5.3. A INTEGRAÇÃO DAS PME 27
5.4. AMBIENTE 28

CONCLUSÕES 28

1a

RESUMO

1. Um sistema de transportes eficiente constitui um requisito prévio essencial para a competitividade da União Europeia. Considerando o crescimento previsto do comércio internacional, o possível alargamento da União aos países da Europa Central e Oriental e uma maior cooperação com os países do Mediterrâneo, o papel dos transportes tornar-se-á ainda mais importante.

2. Desde 1970, verificou-se um aumento de cerca de 70% no transporte europeu de mercadorias, prevendo-se um crescimento anual de cerca de 2% nas próximas duas décadas. Os dados actuais indicam que os custos do congestionamento de tráfego se eleva a 120 mil milhões de ecus, ou seja, 2% do PIB da União Europeia. Os acidentes, a poluição atmosférica e o ruído representam outros 2%. Estes custos minam a competitividade europeia, visto a procura de transportes exigir flexibilidade, fiabilidade e eficiência em termos de custos.

3. A não ser que o sector dos transportes tenha em conta os requisitos de serviços que não dependam dos modos utilizados e que aproveitem as capacidades disponíveis noutros modos, é provável que se verifique um aumento ainda maior da quota de mercado dos transportes rodoviários, que é actualmente de 72% (em comparação com cerca de 50% em 1970). A quota dos transportes ferroviários diminuiu, desde 1970, de cerca de 32% para menos de 15% em 1995. É provável que este declínio se agrave caso se mantenham as tendências actuais.

4. A fim de atingir a sustentabilidade em termos socio-económicos e ambientais, a utilização eficiente e equilibrada das capacidades existentes em todo o sistema europeu de transportes transformou-se num desafio essencial.[1]

5. Os instrumentos da política de transportes utilizados numa abordagem "sem alteração das circunstâncias" não podem resolver os problemas futuros associados a este sector. A perspectiva actual deve, portanto, ser alterada no sentido de uma abordagem ao nível dos sistemas.

6. A promoção da intermodalidade constitui um instrumento de política estratégica que permite uma abordagem dos transportes ao nível dos sistemas. Os serviços de transporte são oferecidos sob a forma de ligações porta-a-porta não dependentes do modo utilizado, com base num leque de alternativas viáveis de transportes modais, utilizando o sistema de transportes de uma forma inovadora e eficiente, reduzindo os respectivos custos e permitindo a criação de valor acrescentado.

---

1 A Comunidade tem, *inter alia*, como objectivo obter o equilíbrio certo entre políticas que favorecem o desenvolvimento de sistemas de transportes coerentes e integrados na Comunidade no seu conjunto. (Ver Livro Branco: Futura Evolução da Política Comum dos Transportes - Abordagem global relativa à criação de um quadro comunitário para uma mobilidade sustentável, ISBN 92-826 5911-9, p.40b).

O objectivo é desenvolver condições que permitam uma integração óptima dos diferentes modos, de forma a possibilitar uma utilização eficiente e eficaz em termos de custos do sistema de transportes, através de serviços porta-a-porta, sem descontinuidades e orientados para o cliente, promovendo simultaneamente a concorrência entre os operadores de transportes.

7. Foram identificados vários obstáculos que impedem uma utilização generalizada dos transportes intermodais, entre os quais a inexistência de uma rede compatível de modos e interconexões, a falta de interoperabilidade técnica entre modos e dentro de cada modo, uma grande variedade de regulamentos e normas relativos aos meios de transporte, à transferência de dados e aos procedimentos. Observam-se também níveis desiguais de desempenho e qualidade de serviço entre modos, diferentes níveis de fiabilidade e falta de informação quanto aos serviços intermodais. Em consequência, verifica-se um subdesenvolvimento nos transportes porta-a-porta não dependentes do modo.

8. A implementação de um sistema europeu de transportes intermodais exige o desenvolvimento coordenado da política de transportes a nível europeu, nacional e regional. Quatro estratégias distintas fornecerão o estímulo necessário ao desenvolvimento dos transportes intermodais no contexto global da política comum de transportes (ver quadro 1).

Quadro 1: Questões-chave da intermodalidade

- Uma estratégia europeia em matéria de infra-estruturas: redes e nós dos transportes pan-europeus
- O mercado único dos transportes: harmonização da regulamentação e das regras de concorrência
- Identificação e eliminação dos obstáculos à intermodalidade e dos custos de fricção associados
- Implementação da sociedade da informação no sector dos transportes

9. A sociedade da informação desempenha assim um papel de importância crucial, visto os transportes intermodais exigirem uma utilização mais intensiva de dados que os transportes convencionais. Os transportes assistidos por computador (TAC) - a utilização de tecnologias da informação e da comunicação - constituem a chave para a obtenção de serviços de transporte eficientes e orientados para o cliente. Os sistemas abertos e flexíveis de informação e de apoio à tomada de decisões estão a transformar a forma como os transportes são organizados e geridos, e não só promoverão oportunidades no mercado actual, como criarão oportunidades futuras. Além disso, a utilização das infra-estruturas da informação e o desenvolvimento de capacidades específicas adicionais no que diz respeito às operações intermodais promoverão o interesse por esta nova abordagem.

10. A intermodalidade não tem como objectivo uma distribuição modal específica, visando sobretudo a integração dos modos a três níveis:

1) infra-estrutura e meios de transporte (equipamento)

2) Operações e utilização da infra-estrutura (especialmente terminais) e

3) Serviços e regulamentação (de uma perspectiva baseada no modo de transporte para um perspectiva não dependente do modo de transporte utilizado)

11. A Comissão adoptará as iniciativas necessárias sempre que se trate de questões de carácter jurídico ou regulamentar. No respeito pelo princípio da subsidiariedade, a Comissão intervirá também nas áreas em que a intermodalidade dependa da coordenação a nível europeu (ver quadro 2).

Quadro 2: Acções-chave de promoção da intermodalidade

Infra-estrutura e meios de transporte integrados

- Intensificação da concepção intermodal das redes pan-europeias de transportes
- Desenvolvimento da concepção e das funções dos pontos de transferência intermodais
- Harmonização das normas relativas aos meios de transporte

Interoperabilidade e interconectividade das operações

- Integração dos itinerários livres (*freeways*) para transporte de mercadorias num contexto intermodal
- Desenvolvimento de princípios comuns de tarifação e de formação de preços
- Harmonização das regras de concorrência e dos regimes de auxílios estatais numa base intermodal

Serviços e regulamentações não dependentes do modo

- Harmonização e normalização de procedimentos e da transferência electrónica de dados (EDI)
- Responsabilidade intermodal
- Investigação e demonstração
- Estabelecimento de padrões de referência
- Estatísticas intermodais

12. Juntamente com outras políticas já apresentadas pela Comissão, as acções propostas na presente comunicação destinam-se a eliminar as actuais barreiras ao desenvolvimento dos transportes intermodais porta-a-porta, promovendo assim uma maior utilização de modos de transporte menos prejudiciais para o ambiente e com capacidade disponível. Ao promover o potencial dos transportes ferroviário, marítimo e

fluvial e ao oferecer, quando adequado, alternativas eficazes às viagens unimodais por estrada, a intermodalidade ajudará a resolver o problema das redes rodoviárias congestionadas. Melhorias no desempenho dos caminhos-de-ferro, a plena internalização dos custos externos e a promoção da intermodalidade constituem elementos de uma estratégia global a favor de uma mobilidade sustentável.

CAPÍTULO 1 - O CONCEITO DE INTERMODALIDADE

13. Devido ao volume crescente do tráfego de mercadorias e ao aumento do desequilíbrio na utilização dos vários modos e infra-estruturas de transporte, o sistema de transportes da União Europeia apresenta sinais de ineficiência, de um ponto de vista sócio-económico. O transporte de mercadorias parece representar cada vez mais uma fonte de custos ambientais e sociais para os seus cidadãos.

14. É improvável que, num cenário "sem alteração das circunstâncias" baseado em políticas modais, seja possível tratar a complexidade dos actuais e futuros requisitos de mobilidade de uma forma sustentável. É, por conseguinte, necessária uma abordagem global dos sistemas. O incremento da intermodalidade constitui um instrumento prometedor e inovador da política estratégica, que pode servir de base a uma abordagem global dos sistemas de transporte, com o fim de obter uma utilização mais equilibrada e eficiente da capacidade de transporte disponível (infra-estrutura, material circulante, equipamento de movimentação de cargas, etc.).

15. A fim de promover uma interpretação comum do conceito de intermodalidade, a Comissão propõe a seguinte definição: a intermodalidade constitui uma característica de um sistema de transportes que permite a utilização de forma integrada de, pelo menos, dois modos diferentes numa cadeia de transportes porta-a-porta.

16. A intermodalidade[2] constitui um indicador de qualidade no que diz respeito ao nível de integração entre os diferentes modos: um maior nível de intermodalidade significa uma maior integração e complementaridade entre modos, o que permite uma utilização mais eficiente do sistema de transportes. A base económica da intermodalidade reside na possibilidade de os modos de transporte que apresentam individualmente características intrínsecas favoráveis, em termos económicos e operacionais, poderem ser integrados numa cadeia de transportes porta-a-porta, a fim de melhorar a eficiência global do sistema de transportes. A integração entre modos deve efectuar-se aos níveis da infra-estrutura e de outro equipamento (por exemplo, unidades de carga, veículos, telecomunicações), das operações e serviços, bem como das condições de regulamentação (ver Figura 1).

---

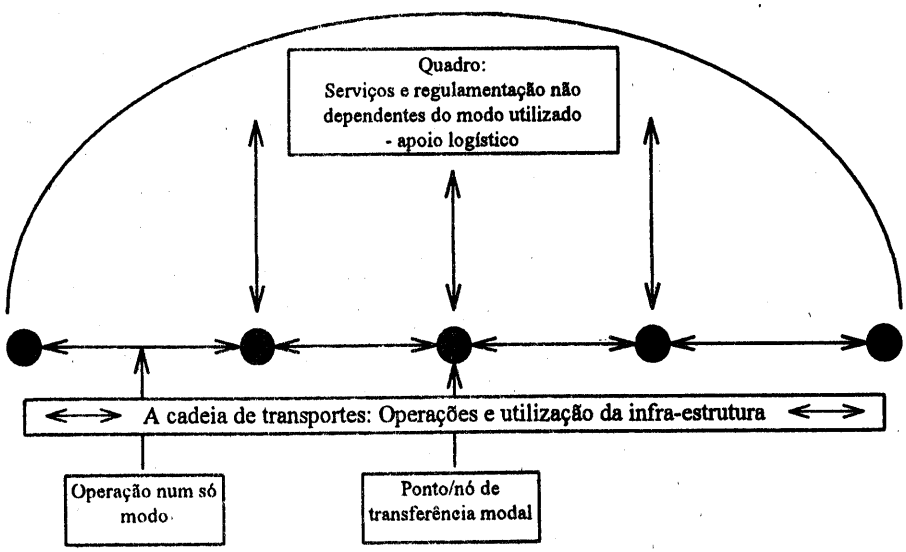
[2] Os transportes intermodais podem então ser entendidos como o movimento de mercadorias através do qual são utilizados, pelo menos, dois modos diferentes numa cadeia de transporte porta-a-porta. A interpretação da Comissão dos termos intermodalidade e transportes intermodais vai mais longe que as definições anteriormente apresentadas por várias instituições. As definições propostas pela Conferência Europeia de Ministros dos Transportes restringem os transportes intermodais a transportes unitizados, sendo a unitização apenas um dos possíveis, embora importantes, meios de facilitar a transferência de mercadorias entre modos. No que diz respeito aos transportes combinados, a União Europeia utiliza, por exemplo, no âmbito da Directiva 92/106, uma definição mais restrita, com o objectivo de promover apenas os tipos de transporte que limitam a utilização rodoviária de formas específicas.
Transportes intermodais (CEMT): O transporte de mercadorias numa mesma unidade ou veículo de carga, utilizando sucessivamente vários modos de transporte, sem manipulação das mercadorias propriamente ditas nos diferentes modos.
Transportes combinados (CEMT): Transportes intermodais, em que a maior parte da viagem europeia é feita por caminhos-de-ferro, navegação marítima ou interior e em que qualquer troço inicial e/ou final por estrada é tão curto quanto possível.

O objectivo é desenvolver condições que possibilitem uma integração óptima dos diferentes modos, de forma a permitir uma utilização eficiente e eficaz em termos de custos do sistema de transportes, através de serviços porta-a-porta sem descontinuidades e orientados para o cliente, favorecendo simultaneamente a concorrência entre os operadores de transportes.

17. A política intermodal deve criar um quadro, no âmbito do qual o utilizador possa decidir qual será a melhor utilização a dar aos diferentes modos de transporte. A abordagem porta-a-porta aplicada aos transportes intermodais implicará, por conseguinte, que seja prestada grande atenção aos requisitos dos respectivos utilizadores.

18. A intermodalidade não está ligada a modos determinados. Trata-se de uma questão comercial e de mobilidade em que os transportes ferroviários, rodoviários, aéreos e marítimos são chamados a contribuir para a optimização do conjunto, sendo apoiados por serviços avançados de informação e comunicação. Ao nível dos novos serviços de exploração de transportes, as tecnologias da informação e da comunicação aumentarão a utilização das capacidades existentes.

Figura 1: A cadeia de transportes intermodais



Fonte: CCE

19. É óbvio que a intermodalidade não significa a imposição de uma distribuição modal específica. No entanto, ao melhorar as ligações entre todos os modos de transporte e ao integrá-los num sistema único, a intermodalidade permite uma melhor utilização dos transportes ferroviário, fluvial e marítimo de pequeno curso, os quais por si só não permitem, em muitos casos, um serviço porta-a-porta. A intermodalidade é, por conseguinte, um complemento de outras políticas de transportes da União Europeia, tais como a liberalização dos mercados dos transportes, o desenvolvimento das redes transeuropeias (RTE) e a promoção de uma formação correcta e eficiente dos preços.

CAPÍTULO 2 - LOGÍSTICA: A COMPLEXIDADE DA PROCURA

20. O transporte de mercadorias constitui uma procura derivada, fazendo, por conseguinte, parte do processo económico. Verificou-se durante os últimos 10 anos uma alteração drástica nos requisitos dos processos industriais, podendo estes ser caracterizados por uma concorrência global, por processos de produção e ciclos de vida dos produtos mais curtos e pela necessidade da redução dos custos. A utilização do fornecimento no momento exacto *(just-in-time)*, da produção adaptada às encomendas e da concentração dos centros de fornecimento e distribuição resultou numa interrelação estreita entre os processos de produção e distribuição e os transportes, tendo como objectivo níveis mais elevados de desempenho dos serviços, redução do tempo até à chegada ao mercado e menores custos. A concorrência em mercados globais resultou simultaneamente num aumento do número de intervenientes e da dimensão geográfica das cadeias de fornecimento e distribuição.

21. Uma logística eficiente passou a representar um factor crucial da concorrência.

> A logística pode ser definida como a gestão do fluxo e do armazenamento de matérias-primas, dos processos em curso, dos produtos acabados e da informação associada, desde o ponto de origem até ao ponto de consumo final, em conformidade com os requisitos dos clientes. Num sentido mais lato, inclui também a recuperação e a eliminação de resíduos.

22. Os transportes desempenham um papel importante na logística e na qualidade de serviço da cadeira global de fornecimento e distribuição. O transporte de mercadorias deve satisfazer requisitos crescentes de qualidade, em termos de flexibilidade, rapidez e fiabilidade, a fim de permitir a entrega das mercadorias num determinado momento e local. Tal inclui o transporte de mercadorias, bem como as funções de armazenamento, embalagem ou adaptação a requisitos. Os custos logísticos podem representar, consoante o tipo de mercadoria, até um terço do preço final no mercado, embora esta proporção seja frequentemente menor e tenha, em geral, diminuído durante as últimas décadas. Cerca de um quarto destes custos podem estar relacionados com o transporte.

23. Tendo em consideração a interacção complexa entre fontes de abastecimento, fornecedores, fabricantes, retalhistas e consumidores, a intermodalidade permitirá a integração de uma vasta gama de serviços de transporte nas cadeias de fornecimento e distribuição.

24. Na gestão das cadeias de fornecimento e distribuição em que estão envolvidas múltiplas partes, é indispensável um bom funcionamento dos fluxos de informação e comunicação. Estes fluxos permitem o intercâmbio de informações antes e durante a viagem, incluindo informações relativas à disponibilidade dos serviços, aos procedimentos de negociação, ao seguimento e localização, às informações sobre rupturas e à circulação dos documentos de transporte. Serviços avançados como a informação em tempo real aceleram o fluxo de informações, tornando-o mais fiável, o que aumenta a qualidade do serviço.

25. Como consequência de estratégias comerciais centradas nas competências nucleares, os serviços logísticos prestados a terceiros constituem um mercado em expansão. Os prestadores de serviços logísticos especializados têm a sua origem na gestão da produção e nas operações de armazenamento ou de transporte e então a entrar no mercado em número crescente. A sua função é oferecer soluções adaptadas ao sector e ao cliente para fins de integração dos fluxos de materiais e mercadorias intra-empresa nos procedimentos de transporte entre empresas. Irão desempenhar um papel cada vez mais importante na definição dos requisitos da procura de transportes, em nome dos seus clientes industriais, bem como na exploração das formas de contribuição dos transportes para o valor acrescentado da cadeia logística global.

CAPÍTULO 3 - OBSTÁCULOS À UTILIZAÇÃO DOS TRANSPORTES INTERMODAIS DE MERCADORIAS

26. No actual sistema de transportes orientado para modos individuais, qualquer alteração do modo de transporte durante uma viagem envolve uma mudança de sistema, em vez de se resumir a um mero transbordo técnico. Tal facto cria custos de fricção, que podem tornar os transportes intermodais pouco competitivo em comparação com os unimodais.

Os custos de fricção constituem uma medida da ineficiência de uma operação de transporte.
São expressos sob a forma de:

- preços mais elevados
- viagens mais longas, maiores atrasos ou menor fiabilidade no tempo,
- menor disponibilidade de serviços de qualidade,
- limitações quanto ao tipo de mercadorias,
- maiores riscos de danificação da carga,
- procedimentos administrativos mais complexos.

27. A fim de tornar os transportes intermodais atraentes para o utilizador, é necessário identificar, quantificar, qualificar e reduzir os custos de fricção.

28. Os serviços logísticos dentro da cadeia de transportes intermodais deverão, ao mesmo tempo, fornecer valor acrescentado, a fim de compensar os custos de fricção. Os nós e pontos de transferência na rede devem estar particularmente bem adaptados à oferta de serviços como a armazenagem, a gestão de informação ou a adaptação dos produtos. O mercado deve ser capaz de identificar e explorar estas oportunidades, e a política de transportes intermodais deve eliminar quaisquer estrangulamentos que possam impedir os operadores de aproveitar tais oportunidades.

29. Os utilizadores de transportes intermodais incorrem em custos de fricção devido à falta de interconectividade a três níveis:

1) infra-estrutura e meios de transporte,
2) operações e utilização da infra-estrutura, especialmente dos terminais, e
3) serviços e regulamentação numa base modal[3].

3.1. Infra-estrutura e meios de transporte

30. No que diz respeito a vários corredores de alta densidade na Europa, verifica-se a inexistência de uma rede compatível de modos e de interconexões entre os modos. Segmentos em falta na infra-estrutura de um modo ou ligações em falta entre modos podem, todavia, por mais pequenos que sejam, inviabilizar cadeias intermodais sem descontinuidades, impondo aos operadores custos adicionais de fricção e de transferência. Um acesso inadequado, por transporte ferroviário ou fluvial e marítimo, a pontos de transferência existentes pode dificultar a integração destes modos e as transferências entre modos. Pode também impedir uma dispersão eficiente de grandes volumes em volumes mais pequenos, por exemplo, em transportes intercontinentais ou de longo curso.

31. Devido ao facto de o actual sistema ser financiado e gerido separadamente para cada modo, não é claro a quem cabe a responsabilidade de reforço das respectivas ligações. Além disso, as diferentes formas de propriedade e de tarifação da utilização da infra-estrutura e dos terminais não facilitam um planeamento transparente e coordenado da infra-estrutura a nível local e regional, e muito menos a nível europeu.

32. Os transportes intermodais são tão fortes quanto a ligação mais fraca na sua cadeia. Em consequência, a falta de interoperabilidade em alguns modos coloca problemas significativos. Os obstáculos estão bem documentados. Podemos referir, a título de exemplo, os diferentes sistemas de sinalização dos caminhos-de-ferro e de gabaris de carga, bem como as diferentes alturas das pontes ao longo das vias fluviais europeias.

33. A regulamentação das especificações técnicas relativas a meios de transporte difere frequentemente segundo o país e o modo, o que também levanta problemas de

---

[3] Os obstáculos e custos de fricção foram analisados e, em larga medida, enumerados pelos peritos da indústria no âmbito da *Task Force* Intermodalidade dos Transportes.

interoperabilidade. Além disso, os operadores individuais têm tendência para adquirir material circulante e/ou veículos que se adaptem bem às suas operações e à sua escolha de unidades de carga. A necessidade de tratamento de uma grande variedade de tipos de veículos para diferentes operadores representa uma fonte de congestionamento nos terminais e resulta numa perda de eficiência. A utilização de diferentes sistemas de medidas nos meios de transporte e na infra-estrutura reduz os níveis de interoperabilidade entre os diferentes modos, como, por exemplo, entre as cargas aéreas e ferroviárias.

34. A grande variação nas dimensões das unidades de carga entre modos constitui um outro factor que reduz a interoperabilidade entre modos. A incompatibilidade entre os equipamentos dos transportes rodoviário, ferroviário, marítimo de pequeno curso e fluvial eleva os custos da transferência e movimentação das cargas e exige técnicas de transbordo complicadas. Caso nada seja feito para alterar esta situação, a crescente complexidade dos requisitos logísticos e o crescimento previsto no comércio internacional irão reforçar a tendência para a diversificação das unidades de transporte. Desta forma, a utilização de unidades de carga especializadas aumentará a frequência de viagens de regresso em vazio.

3.2. Operações - A utilização da infra-estrutura

35. Os pontos de transferência entre modos são os elos mais fracos no actual sistema de transportes intermodais e um factor importante na criação de custos de fricção. Um dos motivos é a ausência ou inadequação da interoperabilidade técnica entre modos e unidades de carga. Um outro é o facto de os terminais actuais, habitualmente caracterizados por uma combinação de engenharia pesada e de processos manuais, não serem geridos de forma eficiente com apoio telemático adequado. Além disso, funções como a identificação de veículos, unidades de carga e cargas, ou informações prévias para fins de arrumação das cargas não estão frequentemente disponíveis numa base intermodal. A fim de minimizar o risco de uma quebra na cadeia intermodal, os operadores estão cada vez mais a criar os seus próprios terminais. Embora aumentem assim o seu controlo, aumentam também o custo para o utilizador do seu serviço porta-a-porta, especialmente quando não se verifica uma utilização óptima da capacidade.

36. Os transportes rodoviário, ferroviário, aéreo, fluvial e marítimo apresentam níveis desiguais de desempenho e de qualidade de serviço. Este facto deve-se, em parte, a diferenças intrínsecas nas suas estruturas de custos, mas também a níveis divergentes de concorrência e liberalização dentro de cada modo. O utilizador considera o transporte rodoviário como o padrão de referência para o transporte de mercadorias na Europa: é competitivo e dinâmico e continua a melhorar o seu desempenho e a reduzir os seus custos operacionais. Nos modos em que os operadores são confrontados com um limiar elevado para acesso à infra-estrutura, verifica-se uma tendência para a ocorrência de comportamento monopolístico resultante de uma ausência de operações orientadas para o cliente e de uma utilização sub-óptima da capacidade. Os operadores, que recebem auxílios estatais e não enfrentam desafios dentro de um mesmo modo, podem ser tentados a utilizar as receitas decorrentes da sua posição dominante num modo para subsidiar as suas operações noutro modo, distorcendo assim a concorrência.

37. Visto serem proprietários das suas próprias frotas ou mesmo da infra-estrutura, os operadores têm muitas vezes tendência para se limitar a um modo de transporte,

ignorando melhores opções eventualmente oferecidas por outros modos. Não coordenam as suas actividades de informação e de *marketing* e, em muitos casos, não conseguem controlar completamente todas as operações e actividades envolvidas na cadeia de transporte porta-a-porta.

38. Uma fonte adicional de custos de fricção nos transportes intermodais são as diferenças nos horários de trabalho em cada modo. O problema não se resume à duração efectiva do período de trabalho, mas também à falta de flexibilidade para organizar os períodos de trabalho dos condutores e equipas de forma a corresponderem aos das operações entre modos. É nomeadamente o que se passa no caso dos terminais. Na sua qualidade de interface entre modos, os terminais nem sempre estão em condições de respeitar os horários dos comboios e navios que operam 24 horas por dia.

39. Os potenciais utilizadores dos transportes intermodais podem ficar desencorajados com os atrasos desnecessários na cadeia de transporte decorrentes do não alinhamento dos horários entre modos. Quando uma encomenda fica parada durante várias horas ou mesmo dias a aguardar transferência para o modo seguinte, os custos de fricção aumentam em comparação com os do transporte unimodal.

3.3 Serviços e regulamentação com base modal

40. A ausência de uma rede sistemática de intercâmbio de dados em toda a cadeia de transportes intermodais constitui uma fonte de custos elevados e de deficiências de serviço, tendo dado origem ao crescimento progressivo de sistemas modais e locais e de procedimentos internos de empresas. Os sistemas actuais de transmissão de informações com base modal exigem que os utilizadores reintroduzam dados semelhantes em cada interface, provavelmente segundo diferentes normas de mensagens e de EDI. A ausência de sistemas comuns para comunicação electrónica entre os diferentes parceiros da cadeia intermodal impede um planeamento suficientemente antecipado e atempado das operações. A ausência de sistemas que permitam o seguimento e a localização durante toda a viagem pelos vários modos não possibilita uma detecção rápida de erros e extravios.

41. Em caso de danificação da carga, os utilizadores dos transportes intermodais têm dificuldade em determinar qual dos intervenientes na cadeia de transportes é, em última análise, responsável pela falha, dado que os transportes internacionais na Europa são regidos por diferentes convenções de responsabilidade, consoante o modo de transporte.[4] Os operadores num certo modo têm um maior grau de responsabilidade do que os operadores noutro modo. A situação é ainda mais complicada pelos regimes especiais de responsabilidade existentes nos países europeus relativamente aos transportes nacionais.

42. A concorrência dos transportes intermodais é também dificultada pelos estrangulamentos a nível administrativo. Os documentos de transporte baseiam-se ainda,

---

[4] Transporte marítimo: Haia - regras Visby 1968;
Transporte aéreo: Convenção de Varsóvia 1929;
Transporte ferroviário: Convenção relativa ao contrato de transporte ferroviário internacional de mercadorias (CIM) 1985;
Transporte rodoviário: Convenção relativa ao contrato de transporte rodoviário internacional de mercadorias (CMR) 1956.

em grande medida, no papel e diferem consoante os modos específicos, como, por exemplo, nos transportes marítimo, ferroviário, rodoviário ou aéreo. As regras para as operações de passagem na alfândega diferem também consoante o modo.

43. A fim de garantir a chegada das mercadorias ao seu destino no período de tempo estabelecido, os transportes intermodais exigem uma gestão e controlo completos e eficazes da cadeia porta-a-porta. No entanto, os utilizadores queixam-se que a maior parte dos operadores de transportes não satisfazem esta função de gestão e controlo, visto terem como base um único modo. Tal facto explica-se parcialmente pela competitividade e flexibilidade dos transportes rodoviários na Europa. Uma outra razão é o facto de os novos serviços intermodais exigirem eventualmente um maior planeamento que as viagens alternativas num único modo, *inter alia,* devido à necessidade de garantir a existência de uma procura suficiente que possibilite a oferta de serviços regulares. Uma outra razão é a eventual falta de consciência quanto aos benefícios potenciais dos transportes intermodais e o desejo dos operadores de optimizarem a utilização dos seus próprios bens e veículos.

3.4 Conclusão

44. Em conclusão, os transportes intermodais de mercadorias na Europa parecem ser actualmente incapazes de satisfazer os requisitos logísticos cada vez mais complexos de uma economia que funciona num mercado global e competitivo. As transferências entre modos criam geralmente demasiados custos de fricção e não dão margem suficiente para a oferta de serviços de valor acrescentado na cadeia porta-a-porta. Uma melhor utilização de todas as infra-estruturas através dos diferentes modos tornar-se-á, portanto, imperativa, especialmente tendo em conta o crescimento previsto no sector dos transportes de mercadorias.

CAPÍTULO 4-O SISTEMA EUROPEU DE TRANSPORTES INTERMODAIS DE MERCADORIAS: PASSOS NO SENTIDO DA SUA CONCRETIZAÇÃO

45. O desafio para os responsáveis pela definição de políticas reside na criação de um quadro que permita uma integração óptima entre modos de transporte. A interoperabilidade e a interconectividade aumentarão a utilização eficiente e efectiva da infra-estrutura e da capacidade dos transportes, facilitando a criação de serviços de transporte porta-a-porta orientados para o cliente, que tirem partido dos pontos fortes de cada modo.

A Comissão defende um sistema de transportes intermodais que promova a cooperação e a complementaridade entre os modos de transporte e que favoreça a concorrência entre operadores de transportes.

46. As acções descritas a seguir representam passos que devem ser tomados para a concretização, a longo prazo, de um sistema de transportes verdadeiramente intermodal. Estas acções exigirão o empenhamento dos responsáveis pela definição de políticas e dos intervenientes no mercado dos transportes.

47. As acções podem ser agrupadas em quatro áreas:

A. Infra-estrutura e meios de transporte integrados
B. Interoperabilidade e interconectividade das operações
C. Serviços e regulamentação não dependentes do modo
D. Actividades horizontais

A. Infra-estrutura e meios de transporte integrados

4.1 Uma rede compatível de infra-estruturas a nível europeu

48. Os planificadores e gestores de infra-estruturas nos Estados-membros devem colaborar, a nível europeu, sobretudo numa base que abranja todos os modos, a fim de estabelecer redes de infra-estruturas compatíveis. A definição das ligações intermodais resultará numa rede europeia de pontos de transferência baseada em critérios que tomem em consideração os fluxos actuais e prospectivos de mercadorias, os requisitos das cadeias de fornecimento e distribuição e as restrições ambientais e de ocupação de terrenos.

49. A longo prazo, esta abordagem estratégica da cooperação a nível europeu deverá resultar numa rede intermodal de infra-estruturas que possibilite a interoperabilidade, bem como a interconectividade entre os modos (ou seja, ao nível dos sistemas). Esta abordagem deverá avaliar a potencial integração dos programas locais e regionais de infra-estruturas no quadro a nível europeu. A viabilidade de fazer reviver, a custos relativamente baixos, infra-estruturas disponíveis, mas não utilizadas, deve ser debatida com os Estados-membros com vista à resolução de quaisquer ligações em falta.[5] Além disso, deve ser tida em consideração a importância de conceitos operacionais e de serviço em evolução relativos à cadeia global de transportes e às funções dos pontos de transferência em transportes de pequeno e médio curso.

Acção: Revisão das redes transeuropeias de transportes

50. A Comunidade reconheceu a necessidade de uma abordagem da planificação da infra-estrutura de transportes em termos de rede[6] e adoptou, em consequência, as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes

---

5 Várias acções europeias de IDT, tais como o programa EUFRANET (caminhos-de-ferro) ou EUDET (navegação interior), podem contribuir com dados valiosos para esta matéria.

6 Artigo 129°-B do Tratado da UE, Livro Branco: "Futura evolução da política comum dos transportes".

(RTE-T)[7]. A primeira revisão geral das orientações RTE-T de 1996, consideradas para 1999, reforçará a concepção intermodal das RTE. A Comissão Europeia criou, em consequência, um Grupo de Trabalho Multimodal com peritos dos Estados-membros. Este grupo desenvolverá um plano geral intermodal para todos os modos de transporte e proporá critérios de localização das interconexões e terminais. Os trabalhos a desenvolver tomarão em consideração os resultados dos projectos de investigação em curso[8] relacionados com a política intermodal e com conceitos no domínio dos transportes. A título de exemplo, referimos os projectos EMOLITE (Modelo de Avaliação para a Localização Óptima dos Terminais Intermodais na Europa), IQ (Melhoria da Qualidade das Redes e Terminais Intermodais) e IMPULSE (Melhoramentos Tecnológicos nas Redes e Terminais Intermodais).

4.2. Interconexões e nós com valor acrescentado

51. Os pontos de transferência entre modos constituirão os nós da rede intermodal. As actividades e serviços aí desenvolvidos devem contribuir com valor acrescentado para a cadeia global de transportes. Alguns destes nós tornar-se-ão centros de actividade económica, integrando o potencial económico da oferta e da procura regional em mercados e estruturas logísticas competitivos. Através da criação de instalações para adaptação da produção ou dos produtos, da ligação em rede de cadeias locais de fornecimento e da organização de padrões de distribuição centrados em pontos nodais, estes nós passarão a ter actividades que ultrapassam largamente as meras funções relacionadas com os transportes. Para os prestadores de serviços de transportes e para os operadores de transportes, as funções de apoio, como a possibilidade de devolução de veículos ou unidades de transporte (alugados) entre vários modos, poderiam constituir um argumento interessante a favor dos transportes intermodais.

52. Novos conceitos de transbordo e uma maior automatização podem reduzir os custos de fricção dos utilizadores ao acelerar as transferências entre modos, permitindo uma dispersão eficiente dos fluxos de transporte de elevada densidade em fluxos regionais de menor densidade. Aumentarão também a possibilidade de consolidação dos fluxos de transporte de diferentes origens para fluxos comuns nas redes principais. Os terminais e nós funcionarão como interfaces entre corredores de transportes de alta capacidade e redes regionais e locais de baixa capacidade.

Acção: Identificação das oportunidades e eliminação dos estrangulamentos para dar dotar a logística de valor acrescentado

53. A Comissão apoiará um estudo e financiará projectos de demonstração sobre as oportunidades de prestação de serviços logísticos nos pontos de transferência e sobre o

---

[7] Decisão sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (Decisão nº 1692/96/CE de 23 de Julho de 1996, JO nº L 228 de 9 de Setembro de 1996)

[8] Parte do programa de transportes do 4º programa-quadro de investigação, de desenvolvimento tecnológico e de demonstração - 1994-98.

potencial desses serviços para acrescentar valor à cadeia global de fornecimento e distribuição. O estudo salientará os requisitos para a integração dos transportes e da logística e, relativamente a este aspecto, avaliará a eficiência económica dos nós e pontos de transferência. A Comissão adoptará as iniciativas adequadas no sector, como por exemplo a realização de mesas redondas, a fim de eliminar eventuais estrangulamentos, como horários de abertura restritivos ou procedimentos administrativos pesados.

4.3. Normas harmonizadas relativamente às unidades de carga

54. A grande variedade de unidades de carga (como, por exemplo, contentores de diferentes dimensões, caixas móveis) deve ser avaliada de acordo com os requisitos dos transportes intermodais e dos seus utilizadores. A harmonização das normas relativas a dimensões, pesos e outras características entre os vários modos facilitará as transferências intermodais no que diz respeito a uma elevada percentagem de mercadorias a transportar. Novas unidades de carga, especialmente para remessas mais pequenas, e tecnologias de transbordo flexíveis permitirão uma planificação e utilização da capacidade modular. Soluções flexíveis de locação financeira promoverão a inovação e permitirão aos operadores de transportes reduzir os seus custos fixos. A utilização mais eficiente das unidades de carga em sistemas de circulação ou grupagem contribuirão para a obtenção de taxas de ocupação mais elevadas e evitarão a frequência do transporte em vazio.

Acção: Orientação do processo de harmonização das unidades de carga

55. No respeito pela legislação comunitária em vigor relativa às dimensões dos camiões e autocarros[9] e com base no trabalho de diferentes organismos de normalização, a Comissão criará grupos de trabalho em diferentes sectores do mercado, a fim de analisar os estrangulamentos e a possibilidade de harmonização das normas relativas às unidades de carga entre os vários modos e indústrias de transporte na Europa. Dada a importância das práticas comerciais globais, será necessário identificar e desenvolver normas harmonizadas. Estas deverão igualmente tomar em consideração o impacto da certificação de veículos na interconectividade entre modos. Serão integradas as conclusões de um estudo quanto ao impacto de diferentes normas relativas a material circulante, veículos e navios. Os trabalhos terão como resultado uma definição das melhores práticas e estratégias a adoptar em matéria de harmonização. A Comissão tenciona então actuar como uma força impulsionadora no âmbito dos organismos de normalização e das organizações internacionais relevantes.

---

9 Directiva 96/53, JO nº L 235 de 17.09.1996.

B. interoperabilidade e interconectividade das operações

4.4. Operadores intermodais de mercadorias

56. No mercado europeu de transportes, assistir-se-á a uma concorrência entre operadores intermodais através dos vários modos e ao aumento das suas quotas de mercado. Paralelamente aos operadores especializados no transporte de mercadorias em determinados modos, surgirá uma nova geração de operadores integrados que prestarão serviços de transporte porta-a-porta. Estes operadores terão uma perspectiva neutra dos diferentes modos. Tentarão encontrar a combinação mais eficaz, em termos de custos, dos modos e serviços, de forma a obter o maior nível possível de valor acrescentado para toda a cadeia de fornecimento. Os seus serviços serão adaptados às necessidades dos utilizadores finais e incluirão um controlo total das operações e da gestão da informação relativa às mercadorias transportadas porta-a-porta.

57. A gestão e o controlo de toda a cadeia porta-a-porta serão factores essenciais. A fim de obter este controlo, o operador integrado terá de operar os veículos nos quais as mercadorias são transportadas (tipo transportador) ou garantir o controlo através da organização efectiva da cadeia e da gestão da informação relevante (tipo transitário).

Acção: Análise do mercado destinada a obter uma maior integração entre transportes e logística

58. A Comissão realizará um inquérito aos vários tipos de intervenientes no mercado de transportes, analisando a sua dimensão e o tipo de serviços oferecidos ou solicitados. O inquérito identificará os obstáculos e as oportunidades com que cada tipo de interveniente se depara a fim de cumprir as funções inerentes ao transporte intermodal e satisfazer os requisitos logísticos. O inquérito incidirá principalmente sobre as questões comerciais, técnicas e regulamentares em que existe margem para uma acção por parte das autoridades ou dos intervenientes no mercado.

Acção: Prolongamento do programa PACT

59. O programa PACT[10] (Acções-Piloto de Transporte Combinado) dá apoio aos operadores no lançamento de projectos inovadores e orientados para o mercado no sector dos transportes combinados (rodoviário, ferroviário, navegação costeira e interior). No âmbito do primeiro programa PACT (1992 - 1996), foram financiados 66 projectos relativos a 33 itinerários em todos os Estados-membros. A Comissão propôs o prolongamento do programa até ao ano 2001 e incluiu o transporte marítimo de pequeno curso como modo adicional.

---

[10] Decisão 93/45/CEE da Comissão, de 22.12.92, relativa à concessão de apoios financeiros a acções-piloto em benefício do transporte combinado, JO nº L 16 de 25.1.1993 e Proposta de Regulamento (CE) do Conselho relativo à concessão de apoio financeiro comunitário a acções de promoção do transporte combinado de mercadorias, COM(96) 335 final, 24.07.1996, JO nº C 343 de 15.11.1996.

4.5. Livre acesso à infra-estrutura

60. A separação entre as operações e a gestão da infra-estrutura garantirá aos novos e antigos operadores um acesso à rede aberto e não discriminatório[11], com um nível adequado de transparência no que diz respeito aos encargos e regras de utilização da infra-estrutura.

Acção: Integração dos itinerários livres para transporte ferroviário de mercadorias num contexto intermodal

61. A questão do livre acesso à infra-estrutura por parte de todos os operadores licenciados é especialmente relevante no caso dos caminhos-de-ferro. A Comissão propôs a criação de itinerários livres transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias caracterizados por um livre acesso e pela eliminação de um vasto número de obstáculos ao tráfego internacional[12]. A ideia está a ser implementada pelas empresas ferroviárias, Estados-membros e carregadores. Prevê-se que os primeiros itinerários livres estejam operacionais antes do fim de 1997. Visto ser provável que os itinerários livres se transformem num importante elemento do sistema de transportes intermodais, a Comissão dará prioridade ao seu desenvolvimento[13].

4.6. Tarifação da infra-estrutura e formação dos preços dos transportes

62. Os impostos e taxas são frequentemente fixados de maneiras muito diferentes consoante os modos de transporte e verificam-se grandes diferenças no nível de cobertura dos custos externos e de infra-estrutura[14]. Este facto cria dois problemas. Em primeiro lugar, as escolhas modais encontram-se distorcidas, devido a diferentes taxas de cobertura dos custos e à utilização de diferentes bases para a respectiva imputação (por exemplo, custos médios, marginais e taxas fixas), o que resulta em ineficácia na combinação dos diferentes modos numa cadeia intermodal de transportes. Em segundo lugar, a existência de diferentes sistemas de formação de preços, que se desenvolveram segundo linhas puramente modais, implica que a tarifação das partes constituintes (por exemplo, rodoviária e ferroviária) se baseia em princípios diferentes e por vezes

---

[11] No que diz respeito aos transportes ferroviários, ver artigo 6° e 10° da Directiva 91/440/CEE, Directiva 95/19/CE e Directiva 95/18/CE.

[12] Livro Branco da Comissão: Uma Estratégia para a Revitalização dos Caminhos-de-Ferro Europeus, COM(96) 421 final, de 30.07.1996, e COM (96) 421/2 final, de Junho de 1996.

[13] Ver a Comunicação "Itinerários livres (*freeways*) transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias" [COM(97) 242 final] de 29.05.1997.

[14] Ver Livro Verde "Para uma Formação Correcta e Eficiente dos Preços dos Transportes" (COM(95) 691 final).

contraditórios. É, portanto, geralmente difícil estabelecer a base do preço das operações intermodais. Esta situação está a prejudicar o desenvolvimento dos serviços intermodais.

Acção: Desenvolvimento de princípios comuns de tarifação e de formação dos preços

63. A Comissão desenvolverá princípios comuns de tarifação e de formação de preços para os diferentes modos. O desenvolvimento de um tal conjunto de princípios far-se-á obviamente de uma forma progressiva e tomará em consideração as especificidades dos vários modos. O objectivo é fazer evoluir a legislação existente e desenvolver nova legislação quando necessário, com vista a garantir um maior nível de homogeneidade nos princípios subjacentes à tarifação da infra-estrutura.

4.7. Transportes intermodais e concorrência

64. Os princípios básicos deverão aplicar-se a todos os operadores de transportes, independentemente do modo em que operam, o que deverá criar uma igualdade de condições de concorrência em toda a Europa relativamente a todos os modos de transporte. Será mantida a autonomia do operador. Os operadores que desenvolvam actividades por sua conta e risco, em termos comerciais e financeiros, não deverão encontrar-se em condições indevidamente desvantajosas face a concorrentes que beneficiam de auxílios estatais declarados pela Comissão Europeia como compatíveis com o Tratado CE.

65. Serão necessárias novas regras relativas à concorrência entre operadores intermodais que exerçam a sua actividade simultaneamente em vários modos. Um elemento-chave será a análise e regulamentação de quaisquer abusos de posições dominantes por parte de transportadores e operadores. Exemplos de práticas ilegais de intervenientes dominantes, sujeitas a pesadas multas ao abrigo da legislação comunitária, são as transferências de receitas de um modo para outro, a fim de eliminar a concorrência nesse outro modo, os encerramentos estruturais de mercados, a formação de preços predatórios e a exploração de subcontratantes.

Acção: Revisão do Regulamento nº 1107/70 relativamente a auxílios aos transportes combinados

66. A Comissão proporá as alterações necessárias para a actualização do Regulamento nº 1107/70[15], o qual abrange nomeadamente os auxílios aos transportes combinados. A actualização harmonizará o regulamento com evoluções recentes e tomará em consideração a necessidade de aumentar a competitividade dos transportes combinados. Numa fase posterior, a Comissão efectuará uma revisão geral do

---

[15] Regulamento do Conselho relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável, JO nº L 130 de 15.06.1970.

Regulamento n°1107/70, a fim de criar um quadro coerente relativamente aos auxílios a todos os modos de transportes terrestres.

Acção: Orientações intermodais relativas a auxílios estatais

67. A Comissão continuará, além disso, a analisar os vários regimes de auxílios estatais existentes no sector dos transportes e a avaliar o seu potencial para a criação de distorções nesse mercado, a fim de garantir que quaisquer auxílios estatais concedidos no âmbito de um modo não afectam a eficiência das cadeias intermodais de transportes. A Comissão procederá, sempre que necessário, à revisão dos regimes de auxílios estatais existentes. A Comissão analisará também a possibilidade de definição de orientações para a concessão de auxílios estatais aos operadores de transportes intermodais, no que diz respeito a sectores não abrangidos pelo Regulamento n° 1107/70.

Acção: Aplicação das regras da concorrência aos transportes intermodais de mercadorias

68. Igualmente importante é a regulamentação e monitorização permanente de acordos restritivos entre operadores através dos diferentes modos e que resultem em distorções indevidas. A Comissão está progressivamente a adoptar uma abordagem horizontal relativamente ao mercado dos transportes, no âmbito da qual um modo de transporte não é considerado um sector específico com necessidades especiais. É nesta base, por exemplo, que as conferências de transportes marítimos regulares procedem à revisão da fixação das tarifas dos transportes terrestres. A Comissão, ao definir a sua política neste sector, tomará em consideração o relatório de um Comité de Conselheiros criado para aconselhar quanto à fixação das taxas de transportes terrestres[16]. Os acordos de cooperação entre empresas ferroviárias serão revistos na mesma perspectiva. Com base na avaliação de um número suficiente de casos individuais, a Comissão analisará a necessidade de orientações que abranjam os acordos de colaboração intermodal, a fim de clarificar a aplicação das regras da concorrência.

4.8. Coordenação dos horários dos transportes intermodais

69. A coordenação dos horários entre modos, tanto a nível europeu (para transportes de longo curso) como a nível regional (para transportes locais) será facilitada através da criação de uma rede de informação que funciona como um mecanismo de compensação (*forum* electrónico), em que se reunirão os operadores de transportes, os gestores de

---

16 Nesta fase só dificilmente poderão ser apresentados argumentos convincentes de que a fixação de tarifas de transportes terrestres seja indispensável para a prestação de serviços intermodais de transportes. Em consequência, o Grupo é actualmente de opinião que não há razão para conceder uma isenção relativamente à fixação colectiva de preços de transportes terrestres. (Parte III: Conclusões e recomendações do "Interim Report of the Multimodal Group", Serviço de Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, Março de 1996 (ISBN 92-827-6964-X)).

infra-estruturas e os prestadores de serviços. De um ponto de vista comunitário, uma tal coordenação será especialmente importante no que diz respeito aos transportes transfronteiriços e aos corredores de alta densidade e de fluxos rápidos, em que diferentes modos contribuem para uma cadeia intermodal.

Acção: Forum electrónico para coordenação dos horários

70. A Comissão Europeia, em cooperação com os prestadores de serviços relevantes, promoverá a utilização de redes de informação destinadas ao estabelecimento de um *forum* electrónico em que os operadores de serviços de transporte se possam reunir para harmonizar os seus horários num contexto intermodal. A Comissão actuará como um catalisador na identificação das melhores práticas. O serviço será operado por terceiros.

C. Serviços e regulamentação não dependentes do modo

4.9. Sistemas de informação e de gestão

71. A utilização da telemática, combinando a informática e as telecomunicações, aumentará a importância dos serviços de transporte orientados para o cliente, que fornecem interfaces informatizadas entre a encomenda das mercadorias, a gestão do transporte, a facturação e o pagamento. Os sistemas de informação abertos e de fácil utilização promoverão a utilização generalizada de serviços electrónicos avançados.

72. A fim de facilitar a gestão e o controlo da cadeia de transportes porta-a-porta, os sistemas de informação e de gestão abrangerão vários modos e estarão abertos a qualquer prestador de serviço interessado através de uma arquitectura de sistemas aberta. Os sistemas fornecerão ao utilizador final informações em tempo real quanto às possibilidades de transportes intermodais, bem como ao estado em que se encontram as suas remessas. Permitirão simultaneamente uma coordenação óptima entre operadores dentro da mesma cadeia de transportes. Os sistemas permitirão um elevado nível de planeamento antecipado e oferecerão maiores oportunidades para a integração dos transportes na gestão de toda a cadeia de fornecimento.

73. As normas, os procedimentos e os documentos de transporte (guias de trânsito) harmonizados com base na EDI promoverão a utilização das transacções por via electrónica no sector dos transportes. Tornar-se-á possível o seguimento e a localização das cargas na Europa, ao nível de todos os modos, mediante a adopção de procedimentos normalizados relativos à Identificação Automática dos Equipamentos (AEI) e aos códigos de barras. A divulgação do comércio electrónico constituirá a plataforma que permitirá a administração das operações de transporte sem recurso ao papel.

Acção: Sistemas electrónicos intermodais para transacções e informações em tempo real

74. A Comissão está actualmente a reunir um grupo de peritos com o objectivo de estabelecer uma arquitectura comum para os sistemas electrónicos intermodais para transacções e informações em tempo real e de identificar os obstáculos à criação de tais sistemas.

75. Os sistemas de informação devem prever funções como:
- a prestação de informações (horários[17], operadores e terminais, preços médios, tempos médios de trânsito, ...);
- marcação e reserva de espaços e serviços;
- contratação;
- seguimento e localização de remessas; e
- comunicação entre operadores na cadeia de transportes porta-a-porta.

76. Uma vez estabelecida a arquitectura dos sistemas intermodais em tempo real, esta deverá tornar-se auto-suficiente e ser orientada por princípios comerciais.

77. A Comissão apresentará recomendações para o estabelecimento de um quadro jurídico, nos casos em que tal for considerado indispensável, relativamente ao tipo de informações necessárias e a possíveis formatos de mensagens.

Acção: Tecnologias da sociedade da informação aplicadas aos transportes intermodais

78. A utilização de infra-estruturas de informação fixas ou móveis já existentes, como as comunicações de pequeno alcance, os satélites ou o sistema global de comunicações móveis (GSM), para determinar e comunicar a posição das remessas pode melhorar substancialmente a possibilidade de seguimento e localização das cargas entre modos. No entanto, apesar da disponibilidade de soluções técnicas, a exploração das possibilidades oferecidas por estas tecnologias limita-se, nesta fase, sobretudo à criação de sistemas interoperáveis de seguimento e localização nos transportes intermodais, incluindo uma avaliação do custo-benefício da utilização da tecnologia dos satélites nos transportes intermodais. Em conjunto com as partes relevantes do mercado, a Comissão definirá uma arquitectura de processos que integre as funções de posicionamento, comunicação e identificação de funções. Entre as questões abrangidas encontram-se os requisitos de normalização (formatos de mensagens e tipo de informação transmitida), a escolha do meio de transmissão (frequências, larguras de banda e infra-estrutura) e o financiamento do sistema numa base intermodal (afectação de custos). A Comissão analisará as possibilidades oferecidas pelas orientações relativas às redes transeuropeias de telecomunicações que permitam a criação de serviços logísticos de transportes intermodais de mercadorias que sejam interoperáveis a nível europeu[18].

---

[17] Daí a importância do *forum* electrónico para a coordenação dos horários.

[18] A Comissão promoverá também acções para a participação de empresas relevantes no programa INFO 2000, para apoio à criação de serviços intermodais com conteúdo informativo. A Comissão continuará também a promover as actividades de normalização no âmbito do Comité Técnico 278

Acção: Transportes sem papéis: Harmonização de normas

79. Num esforço de divulgação do comércio electrónico no sector dos transportes e de harmonização de normas relativas a transferência electrónica de dados (EDI), identificação automática dos equipamentos (AEI) e códigos de barras, a Comissão Europeia agirá como um impulsionador ao reunir representantes dos diferentes sectores do mercado e ao promover maiores esforços para a criação voluntária de quadros de normalização relativos a sistemas electrónicos.

80. Verifica-se que os documentos e procedimentos de transporte variam actualmente consoante os modos e os operadores. A transição de documentos com base em papel para mensagens electrónicas, actualmente em curso em vários modos de transporte, abre perspectivas para a criação de um sistema uniforme de documentos e procedimentos electrónicos no sector dos transportes. A fim de estabelecer os critérios mais adequados e, em matéria de normalização, a Comissão iniciará o diálogo com as partes relevantes (indústria, operadores, autoridades). Esta acção incluirá os regimes aduaneiros relativos ao trânsito e importação/exportação, no âmbito da actual informatização do regime de trânsito comunitário e da implementação do programa Alfândega 2000.

4.10. Responsabilidade

81. Os operadores intermodais devem estar em condições de oferecer aos seus clientes um conjunto claro e coerente de procedimentos e condições de responsabilidade relativamente a qualquer carga que sofra danos ou se perca durante a viagem. Do ponto de vista do utilizador final, as regras de responsabilidade não devem ser específicas de cada modo e não devem fazer distinções entre transportes nacionais e internacionais. Para além da cobertura do transporte efectivo das mercadorias, estas regras devem também abranger os danos ou perdas que possam resultar do desempenho de uma actividade logística de valor acrescentado na cadeia intermodal, como, por exemplo, a armazenagem ou a adaptação do produto no ponto nodal.

Acção: Promoção do regime voluntário de responsabilidade intermodal

82. A Comissão solicitou a um grupo de trabalho de peritos que analisasse a possibilidade de criação de um conceito de responsabilidade intermodal. A Comissão apoiará iniciativas dos intervenientes no mercado para o estabelecimento de regras de responsabilidade com carácter voluntário, integradas num serviço intermodal porta-a-porta. A Comissão desempenhará o papel de catalisador ao reunir os operadores, os utilizadores e as companhias de seguro relevantes. Numa segunda fase, a Comissão, em estreita colaboração com o Conselho, analisará a forma de reabrir o debate relativo à

CEN (Telemática nos Transportes Rodoviários e no Tráfego). Será, em especial, salientada a necessidade de estudar uma norma sobre a arquitectura europeia de gestão de mercadorias e frotas, que tome em consideração os requisitos da arquitectura dos transportes intermodais.

Convenção sobre o Transporte Multimodal Internacional de Mercadorias, adoptada em 1980, no âmbito da Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD).

D. Actividades horizontais

4.11. Investigação e inovação

83. A Comissão presta, através de projectos orientados para a investigação e o desenvolvimento técnico (IDT), o seu apoio às inovações do mercado destinadas à utilização das novas tecnologias, ao desenvolvimento de novos serviços e à melhoria da produtividade. Na presente fase do quarto programa-quadro relativo à IDT (1994-1998), a Comissão está actualmente a co-financiar mais de 25 projectos de larga escala relacionados com a eficiência da rede intermodal, os pontos de transferência e a utilização das tecnologias da informação e da comunicação. Outros projectos desenvolvem novos instrumentos adequados de apoio à tomada de decisão, a fim de ligar os requisitos do mercado e das políticas estratégicas.

84. A Comissão criou, em 1995, a *Task Force* Intermodalidade dos Transportes com o objectivo de realizar um esforço consistente de desenvolvimento dos transportes intermodais, coordenando os diferentes programas de IDT relevantes[19] a nível europeu e ligando a investigação às necessidades da indústria e da política estratégica. Numerosas consultas a todos os interesses relacionados com os transportes intermodais garantem que o trabalho da *Task Force* e as prioridades de IDT da Comissão satisfazem as necessidades do mercado.[20]

Acção: Convites adicionais à apresentação de propostas para projectos de demonstração

85. A adopção da proposta da Comissão relativa ao financiamento suplementar, ao abrigo do quarto programa-quadro, pelo Parlamento e pelo Conselho permitirá à *Task Force* Intermodalidade dos Transportes co-financiar projectos de IDT que demonstrem a competitividade dos transportes intermodais em curtas e médias distâncias, a potencial contribuição dos itinerários livres para o transporte de mercadorias e a implementação de novos conceitos relativos à distribuição de mercadorias nas áreas urbanas.

---

[19] Os programas relevantes são o programa de investigação de transportes, de telemática nos transportes, de tecnologias industriais e de materiais, o programa de tecnologias da informação ESPRIT e os programas de energia JOULE/THERMIE.

[20] Relatórios da *Task Force:* Relatório de diagnóstico de 1/3/1996, relatório de inventário de 28/2/1996, relatório intercalar de 12/3/1996, relatório de prioridades de 29/2/1996, estabelecimento de prioridades das tarefas de IDT, relatórios dos painéis de trabalho de 23/5/1996, relatório final de 27/9/1996.

Acção: Estabelecimento de uma rede de investigação

86. A Comissão, a fim de promover a sinergia entre os investigadores e o mercado dos transportes intermodais, lançou a rede INTERACT, uma rede europeia aberta de universidades e institutos de investigação sobre questões relacionadas com a intermodalidade. A rede constituirá um *forum* para o debate e o planeamento de projectos de IDT e para a ligação dos seus resultados às necessidades do mercado, funcionando em estreita colaboração com a *Task Force* Intermodalidade dos Transportes.

Acção: Investigação no quinto programa-quadro

87. No quinto programa-quadro, a Comissão propôs a inclusão da investigação relativa a transportes em dois temas principais: "favorecer um crescimento competitivo e sustentável" e "desenvolver uma sociedade da informação convivial". Em ambos os temas serão tratadas as questões da promoção dos transportes intermodais; no primeiro programa, através da acção-chave relativa à mobilidade sustentável e à intermodalidade, no segundo através do desenvolvimento de aplicações e sistemas adequados da sociedade da informação. Tendo como objectivo a sustentabilidade, serão analisadas as possibilidades de aumento da eficiência, qualidade, segurança e protecção do ambiente e serão salientados os aspectos humanos. A intermodalidade constitui, em conjunto com a evolução dentro dos modos individuais, um ponto fundamental para o desenvolvimento de boas soluções de interconexão das redes e nós a um sistema comum de transportes europeus, que reforce a competitividade industrial e aumente a qualidade de vida dos cidadãos europeus. As demonstrações desempenharão um papel proeminente nos programas, a fim de confirmar a viabilidade de soluções inovadoras.

4.12. Avaliação e estabelecimento de padrões de referência

88. O estabelecimento de padrões de referências é utilizado pelas empresas em diferentes sectores a fim de medir a sua produção em comparação com o desempenho dos seus concorrentes. Este sistema será também aplicado a políticas em determinados domínios[21].

Acção: Desenvolvimento de metodologias para o estabelecimento de padrões de referência relativos à política de transportes e à intermodalidade

89. A Comissão desenvolverá metodologias e critérios adequados para a avaliação e o estabelecimento de padrões de referência na política dos transportes. A este nível "macro-económico", a avaliação das políticas de transportes intermodais integrará as necessidades e expectativas dos cidadãos europeus, ou seja, o seu impacto no ambiente, emprego, desenvolvimento regional e coesão.

---

21 Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho "Aferimento dos desempenhos competitivos da indústria", COM(96) 463 de 09.10.1996.

90. O estabelecimento de padrões de referência a nível "micro-económico" centrar-se-á na possibilidade de definição de normas comuns relativas ao desempenho de qualidade dos terminais e cadeias de transporte. A Comissão lançou já um estudo relativo ao estabelecimento de padrões de referência no sector ferroviário.

Acção: Criação de um centro europeu de referência para transportes intermodais de mercadorias

91. A fim de identificar as melhores práticas utilizadas nos transportes intermodais, a Comissão dará o seu apoio, em conjunto com as partes relevantes, à criação de um centro europeu de referência para transportes intermodais de mercadorias. Para além de acompanhar as tendências da oferta e da procura no sector dos transportes intermodais, este centro de referência divulgará as melhores práticas dos transportes intermodais em toda a Europa e chamará a atenção para o potencial inovador da intermodalidade. Será publicado um convite à apresentação de propostas durante o ano de 1997.

4.13 Mesas redondas nacionais

92. Para que as redes intermodais sejam competitivas é indispensável a total participação de todos os intervenientes na cadeia. Vários desses participantes, tais como os transportadores rodoviários, transitários e carregadores, trabalham tradicionalmente em mercados de transportes segmentados ou orientados para um determinado modo e não estão conscientes da sua possível função numa cadeia de transportes intermodais. A falta de consciência e de informação cria frequentemente estrangulamentos desnecessários, que podem ser eliminados através da cooperação entre intervenientes a nível local.

Acção: Organização de mesas redondas pelos Estados-membros

93. A Comissão encorajará as autoridades nacionais a organizar uma mesa-redonda em cada Estado-membro. As mesas redondas deverão ter como objectivo facilitar a formação de comunidades intermodais a nível regional ou local, no âmbito das quais as diferentes indústrias e organismos administrativos e públicos adoptem abordagens comuns relativamente à intermodalidade e eliminem, em conjunto, os obstáculos locais. Os nós de transferência pareceriam constituir a plataforma adequada para o crescimento de comunidades intermodais desse tipo.

4.14. Estatísticas relativas aos transportes intermodais de mercadorias

94. A fim de melhorar as bases para a adopção de medidas relativas ao sector dos transportes num mercado competitivo, são necessárias estatísticas intermodais que possam fornecer pormenores quanto ao volume e à estrutura dos fluxos de transporte. São necessários dados quanto aos modos de transporte e unidades de carga utilizados, aos

tipos de mercadorias transportados e a outros parâmetros de qualidade do transporte, a fim de permitir a sua comparação com o transporte unimodal. A organização de estatísticas intermodais em alguns países demonstra que os carregadores, bem como os operadores de transportes, podem ser fornecedores directos de dados relevantes e que a recolha de dados pode ser organizada por entidades privadas com carácter de auto-suficiência. A fim de recolher as informações relevantes de uma forma eficaz em termos de custos, o futuro sistema deverá basear-se em serviços de amostragem, complementados por informações das estatísticas intermodais e por contagens de tráfego.

95. A utilização crescente da transferência electrónica de dados e das novas tecnologias, tais como o sistema de posicionamento global (GPS) facilitará, no futuro, a recolha de estatísticas relativas a transportes intermodais. A promoção do uso das técnicas EDI para a avaliação dos pontos de transbordo e dos elementos sucessivos de uma cadeia de transportes será uma componente essencial do novo sistema estatístico a estudar.

Acção: Desenvolvimento de conceitos relativos a estatísticas intermodais

96. A Comissão está actualmente a analisar os conceitos adequados para a elaboração de futuras estatísticas sobre transportes intermodais, a fim de orientar os trabalhos de recolha e análise de dados a realizar.

CAPÍTULO 5 - INTERMODALIDADE E POLÍTICAS NOUTROS DOMÍNIOS

97. Deve ser claramente salientada a inter-relação entre a política de transportes e as políticas noutros domínios. No que diz respeito à intermodalidade, isso significa uma maior coordenação e um intercâmbio produtivo entre os seguintes domínios:

5.1. Sociedade da informação

98. Na medida em que têm sido integradas em processos de produção industrial, as tecnologias da sociedade da informação têm resultado em alterações significativas da estrutura e gestão da cadeia de fornecimento e distribuição. As tecnologias da informação transformaram-se em instrumentos-chave de gestão da cooperação complexa entre múltiplas partes e, em consequência, da logística. Além disso, o desenvolvimento contínuo das infra-estruturas de comunicações na Europa, especialmente das redes móveis (GSM), e o desenvolvimento de dispositivos multimédia que permitem uma utilização e acesso fáceis ao cidadão europeu, estão a criar novas oportunidades. É necessária a adopção de acções adequadas destinadas a explorar essas oportunidades e novas tecnologias relacionadas com as operações intermodais, bem como a informar e formar os operadores intermodais e os utilizadores.

99. Os serviços electrónicos podem, em certos casos, substituir o transporte físico (por exemplo, no domínio da informação impressa, da transferência de suportes lógicos

em processos concomitantes de engenharia/protótipos/fabrico), mas aumentam também a sua quantidade, por exemplo, o número de viagens para a entrega, o número de pequenas encomendas, a dispersão dos destinatários devido ao comércio electrónico[22].

100. A investigação é necessária para estimar e avaliar a interrelação do comércio electrónico, da logística e das operações de transporte com os efeitos a longo prazo das tecnologias da informação e da comunicação.

5.2. Desenvolvimento regional e coesão

101. O planeamento da infra-estrutura intermodal deve tomar em consideração, por uma lado, a interacção entre os nós e os terminais, os fluxos de transportes, as relações internacionais e a dimensão dos mercados regionais e, por outro lado, o seu impacto no ambiente regional e local.

102. Os transportes intermodais proporcionam uma nova liberdade de escolha entre modos. Tendo em conta a situação periférica de muitos países beneficiários do fundo de coesão, o transporte intermodal pode contribuir para uma melhor integração destes na rede transeuropeia. Espera-se que a intermodalidade promova a coesão e retenha/atraia instalações industriais, serviços e emprego se os nós regionais/locais integrarem o mercado do fornecedor e do consumidor em estruturas mais vastas. Em consequência, é importante o investimento nos modos e pontos intermodais de transferência, nomeadamente a fim de permitir uma melhor integração dos transportes ferroviários e/ou marítimos de pequeno curso.

103. A investigação fornecerá novas abordagens para a localização de nós e terminais e aumentará os nossos conhecimentos sobre as interacções entre instalações e actividades industrias, sistemas de transporte e mercados regionais. Facilitará, portanto, a tomada das decisões necessárias e contribuirá para trabalhos de avaliação e de estabelecimento de padrões de referência a nível de política estratégica.

5.3. A integração das PME

104. As pequenas e médias empresas (PME) representam cerca de 70% do volume total de negócios das empresas da União Europeia. Visto estarem sobretudo envolvidas no fornecimento e distribuição a curta distância, influenciam a estrutura dos fluxos comerciais da Comunidade. Desempenham também um papel importante no sector dos transportes. As suas necessidades e expectativas são, por conseguinte, importantes para a definição do sistema de transportes intermodais do futuro.

105. Para que as PME não percam a sua competitividade, devem ser consideradas acções específicas que as preparem para as alterações substanciais que terão de enfrentar decorrentes da intermodalidade. Estas acções poderão incidir no ensino, na formação e

---

22 Comunicação da Comissão: Uma iniciativa europeia para o comércio electrónico, COM(97) 157 de 16.04.1997.

na informação sobre o mercado, bem como na aplicação de novas tecnologias, proporcionando um acesso fácil aos sistemas e serviços de informação.

5.4. Ambiente

106. Uma mobilidade sustentável em harmonia com os objectivos ambientais constitui o principal objectivo da política comum de transportes. Visto os diferentes modos terem diferentes impactos no ambiente, por exemplo em termos das suas emissões, eficiência energética, ruído e ocupação de terrenos, a promoção do desenvolvimento no mercado dos transportes de modos menos prejudicais para o ambiente constitui uma importante via para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes no seu conjunto. Nesta perspectiva, o declínio da quota modal dos caminhos-de-ferro é especialmente preocupante. Os problemas ambientais provocados pelo tráfego rodoviário são particularmente graves em determinadas regiões, nas quais um desvio para o transporte ferroviário constitui uma solução óbvia.

107. O programa de acção apresentado na presente comunicação promoverá um desvio para os transportes ferroviário, marítimo e fluvial, ao reduzir os custos de fricção na cadeia de transportes e ao facilitar as transferências modais. Faz, portanto, parte de uma política global de mobilidade sustentável. A eficácia destas e de outras medidas já apresentadas pela Comissão, *inter alia*, no seu Livro Verde "Para uma Formação Correcta e Eficiente dos Preços dos Transportes" e no seu Livro Branco "Uma Estratégia para a Revitalização dos Caminhos-de-Ferro Europeus" deverá ser aferida, nomeadamente no que diz respeito ao seu desejável efeito de suspensão e reversão da diminuição da quota de mercado dos caminhos-de-ferro na Europa.

CONCLUSÕES

108. A intermodalidade constitui uma componente essencial da política comum de transportes da União Europeia no que diz respeito à mobilidade sustentável. Representa o instrumento de política estratégica necessário a uma abordagem dos transportes ao nível dos sistemas, com vista à integração dos diferentes modos num sistema de transportes coerente que satisfaça as necessidades dos cidadãos e das indústrias europeias.

109. O programa de acção relativo aos transportes intermodais de mercadorias na Europa representa o passo seguinte na concretização da política comum de transportes. Exigirá a cooperação dos operadores e utilizadores de transportes, das indústrias de fornecimento relevantes, dos Estados-membros e das autoridades regionais e locais. O principal desafio residirá no mercado, nomeadamente no que diz respeito à organização de serviços de transporte porta-a-porta, sem descontinuidades e orientados para o cliente, que tirem partido dos pontos fortes de todos os modos e que utilizem todas as infra-estruturas e capacidades de transporte.

110. O papel da Comissão e dos Estados-membros reside na definição do quadro, no âmbito do qual o mercado pode operar. As regras e condições devem garantir uma

igualdade entre todos os operadores, em termos de concorrência e promover a inovação. Ao limitar a nova legislação comunitária aos aspectos em que esta é mais eficaz em termos de custos, a Comissão defende sobretudo uma abordagem de cooperação com todos os interesses em causa. A Comissão tenciona, portanto, agir como um catalisador nos sectores em que o mercado isoladamente não resolve facilmente estes problemas e em que a acção da Comissão pode trazer benefícios evidentes.

111. A Comissão adoptará medidas de promoção dos transportes intermodais e chamará a atenção para os estrangulamentos relevantes a eliminar. Aumentará o seu apoio ao desenvolvimento de soluções competitivas no sector dos transportes intermodais através de acções positivas, tais como o financiamento de projectos de investigação e de demonstração.

Anexo 1

Eurosistemas de transportes intermodais da Europa - Programa de acção						
Acções	*Participantes envolvidos*					
	Comissão	*Comunidade (Actos jurídicos)*	*Estados--membros*	*Autoridades regionais/ locais*	*Indústria*	*Investigação e Desenvolvimento*
Infra-estrutura e meios de transporte integrados						
* Revisão das redes transeuropeias de transportes	X	X				
* Identificação de oportunidades e eliminação de estrangulamentos para obtenção de valor acrescentado na logística	X					X
* Orientação do processo de harmonização das unidades de carga	X	X			X	
Interoperabilidade e interconectividade das operações						
* Análise do mercado destinada a uma maior integração entre transportes e logística	X				X	X
* Revisão do Regulamento nº1101/70 no que diz respeito aos auxílios aos transportes combinados	X	X				
* *Forum* electrónico para coordenação dos horários	X				X	
Serviços e regulamentação não dependentes do modo						
* Sistemas electrónicos intermodais para transacções e informações em tempo real	X				X	X
* Promoção de um regime voluntário de responsabilidade intermodal	X				X	X
* Tecnologias da sociedade da informação aplicadas aos transportes intermodais	X	X	X		X	X
* Transportes sem papéis: Harmonização das normas relativas a mensagens e documentos	X	X			X	

Actividades horizontais						
* Convites adicionais de apresentação de propostas para projectos de demonstração	X				X	X
* Criação de uma rede de investigação para transportes intermodais de mercadorias	X					X
* Investigação relativa aos transportes intermodais de mercadorias no quinto programa--quadro	X		X	X	X	X
* Desenvolvimento de metodologias para estabelecimento de padrões de referência ao nível da política de transportes e da intermodalidade	X		X	X	X	X
* Criação de um Centro Europeu de Referência para Transportes Intermodais de Mercadorias	X				X	X
* Desenvolvimento de conceitos relativos a estatísticas de transportes intermodais	X	X	X		X	

Anexo 2

Acções em curso	Participantes envolvidos					
	Comissão	*Comunidade (Actos jurídicos)*	*Estados--membros*	*Autoridades locais/ regionais*	*Indústria*	*Investigação e Desenvolvimento*
* Prolongamento do PACT	X	X	-			
* Integração dos itinerários livres para o transporte ferroviário de mercadorias num contexto intermodal.	X		X		X	
* Aplicação das regras da concorrência aos transportes intermodais de mercadorias	X		X			
* Maior desenvolvimento das regras comunitárias relativas à tarifação das infra-estruturas e à formação dos preços dos transportes	X	X	-			
* *Task Force* Intermodalidade dos Transportes	X		X		X	X
* Investigação relativa a transportes intermodais de mercadorias no âmbito do quarto programa--quadro	X		X	X	X	X

ISSN 0257-9553

COM(97) 243 final

DOCUMENTOS

PT 07 02

N.° de catálogo : CB-CO-97-261-PT-C

ISBN 92-78-20762-4

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo