



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 17.1.2006  
COM(2006) 6 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO**

**SOBRE A PROMOÇÃO DO TRANSPORTE POR VIAS NAVEGÁVEIS  
INTERIORES**

**“NAIADES”**

—

**Programa de acção europeu integrado para o transporte por vias navegáveis interiores**

{SEC(2006) 34}

# COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

## SOBRE A PROMOÇÃO DO TRANSPORTE POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

“NAIADES”

—  
**Programa de acção europeu integrado para o transporte por vias navegáveis interiores**

### I. INTRODUÇÃO

A rede europeia de transporte de mercadorias apresenta ainda inúmeras deficiências que urge corrigir. O congestionamento, os problemas de capacidade e os atrasos prejudicam a mobilidade e a competitividade económica e contribuem para degradar o ambiente e a qualidade de vida. A União Europeia comprometeu-se a cumprir o objectivo de transferir o transporte para modos menos consumidores de energia, mais limpos e mais seguros. O transporte por vias navegáveis interiores é obviamente o modo que melhor poderá contribuir para a consecução desses objectivos.

Há que definir acções concretas para explorar plenamente o potencial de mercado da navegação interior e tornar a sua utilização mais atraente. Sendo a navegação interior muitas vezes um modo de transporte transfronteiriço, é necessário agir quer a nível nacional quer a nível comunitário.

A presente Comunicação apresenta um programa de acção integrado. Para atingir os seus objectivos, a Comissão Europeia convida os Estados-Membros a participar activamente na execução do programa de acção.

### II. JUSTIFICAÇÃO

*Reequilibrar a rede de transporte de mercadorias*

O Livro Branco da Comissão “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções” define uma série de objectivos para assegurar a competitividade e a mobilidade sustentável até 2010. A importância desses objectivos é sublinhada pela Estratégia de Lisboa, que visa o crescimento económico e a criação de empregos, bem como pelo Conselho de Gotemburgo (2001), em que é definida uma estratégia de desenvolvimento sustentável.

Com o crescimento do comércio marítimo e o alargamento da UE à Europa Central e Oriental, é de prever que o volume do transporte de mercadorias aumente cerca de um terço até 2015. Os actuais padrões de crescimento do transporte e a sua dependência do transporte rodoviário traduziram-se até agora em congestionamento e poluição, cujos custos duplicarão, segundo as previsões, para 1% do PIB da Europa até 2010.

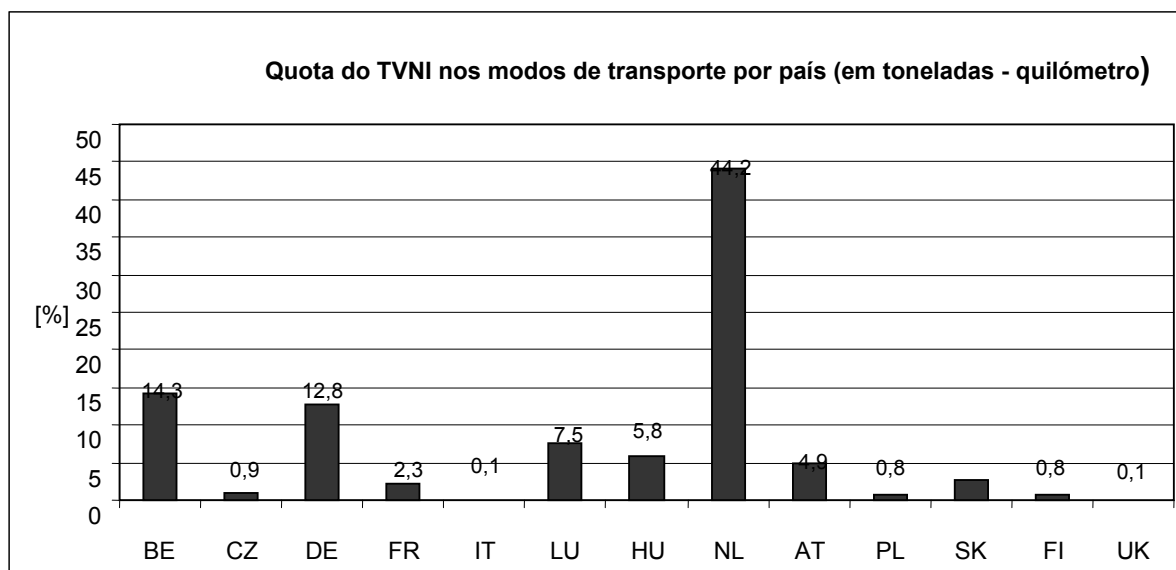
Juntamente com o transporte ferroviário e o transporte marítimo de curta distância, o transporte por vias navegáveis interiores pode contribuir para a sustentabilidade da rede de transportes, como recomendado pelo Livro Branco. No contexto de um mercado da navegação interior liberalizado, a Comissão Europeia pretende promover e reforçar a posição

concorrencial do transporte por vias navegáveis interiores, nomeadamente através do reforço da sua integração em cadeias de abastecimento multimodais.

### *Potencial de crescimento do transporte por vias navegáveis interiores*

Tradicionalmente, o transporte fluvial tem uma presença forte no transporte de longa distância de mercadorias a granel. Nas últimas duas décadas, o transporte por vias navegáveis interiores entrou igualmente com sucesso em novos mercados, como o do transporte para o interior de contentores marítimos, que regista uma taxa de crescimento anual de dois dígitos. A sua expansão ao transporte de carga geral continental e ao tráfego de curta distância abre igualmente potencial para novas soluções de distribuição, respondendo melhor às modernas necessidades logísticas.

Nalgumas regiões, o transporte fluvial de mercadorias já conquistou uma quota modal de mais de 40% (por exemplo, nas bacias hidrográficas dos grandes portos marítimos). Além disso, entre 1997 e 2004, o crescimento do tráfego (em toneladas-km) atingiu taxas impressionantes – superiores a 50% na Bélgica e a 35% em França. Hoje, o sector é constituído por cerca de 12 500 embarcações, o que corresponde a uma capacidade de carga de 440 000 camiões. A navegação interior é o sector que apresenta melhor desempenho em termos de custos externos, sobretudo a poluição e a segurança (2,5 vezes melhor do que a estrada), e possui uma enorme capacidade disponível. Neste momento, apenas são utilizados 10% da capacidade do Danúbio. A quota deste modo de transporte no cômputo geral é de 6%, enquanto nos Estados Unidos a navegação no Mississipi só por si representa 12% da quota modal a nível nacional.



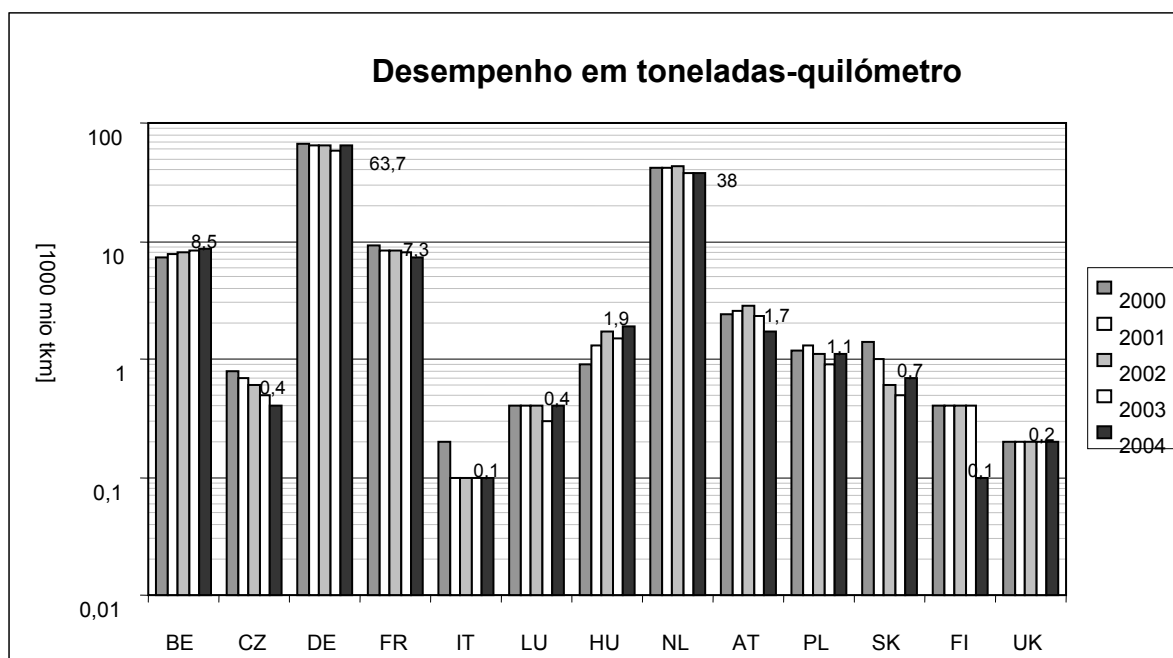
### *Contribuir para o crescimento económico e a sustentabilidade*

O aumento da utilização da navegação interior poderá originar reduções significativas do seu custo. Está provado que a disponibilidade de serviços de transporte fluvial de baixo custo é um factor decisivo para a localização da indústria europeia. Essa disponibilidade contribui de modo significativo para a preservação do emprego industrial na Europa. Só na Alemanha,

cerca de 400 000 empregos dependem directa ou indirectamente do sector do transporte por vias navegáveis interiores e das empresas com ele relacionadas<sup>1</sup>.

As infra-estruturas europeias de navegação interior estão longe de ser utilizadas em toda a sua capacidade. O aumento dos volumes transportados por via navegável não está normalmente tão dependente como noutros modos de transporte do investimento público e da disponibilidade de terrenos para as infra-estruturas. Além disso, o transporte por vias navegáveis interiores é, de longe, mais seguro do que os outros modos. O número anual de vítimas mortais causadas por acidentes nos Países Baixos, que possui a mais elevada densidade de tráfego na Europa, é praticamente zero.

Está também demonstrado que a navegação interior é o modo de transporte terrestre mais amigável ao ambiente, com custos totais externos actualmente calculados em 10 euros por 1 000 toneladas-quilómetro (compare-se com os 35 euros para a estrada e os 15 euros para a via férrea)<sup>2</sup>. Se as mercadorias transportadas por vias navegáveis interiores fossem transportadas por estrada, as emissões para a atmosfera na Europa seriam pelo menos 10% mais elevadas.



### *Desafios a vencer*

Com a presente Comunicação, a Comissão pretende realçar as vantagens do transporte por vias navegáveis interiores e apontar soluções para uma série de obstáculos que podem fazê-lo perder certas oportunidades. A navegação interior regista experiências bem sucedidas, como já mencionado, mas há ainda que ultrapassar uma série de barreiras para que possa realizar todo o seu potencial.

A estrutura fragmentada do mercado e a forte concorrência reduzem a capacidade de reinvestimento. Esta situação, aliada à longevidade das embarcações, torna difícil a sua modernização. Devido ao facto de as condições de trabalho a bordo e as perspectivas de

<sup>1</sup> Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlim, Janeiro de 2005.

<sup>2</sup> COM(2002) 54.

carreira parecerem não ser tão atraentes como noutros domínios, o sector confronta-se com uma escassez de trabalhadores qualificados. As autoridades públicas e mesmo as empresas de transportes e de logística desconhecem muitas vezes as vantagens do transporte por vias navegáveis interiores. Este modo não é, frequentemente, tido em conta nos processos de planeamento local e regional. As infra-estruturas de transporte por vias navegáveis interiores e de transbordo ainda se confrontam com um pequeno número de pontos de estrangulamento estratégicos e acusam um défice de manutenção. As medidas em matéria de construção têm de responder às preocupações ambientais crescentes. As tecnologias da informação e das comunicações, como as utilizadas nos serviços de informação fluvial (River Information Services (RIS)), ainda carecem de maior desenvolvimento.

Por último, o quadro institucional para a navegação interior na Europa encontra-se fragmentado. Daí resulta uma utilização ineficaz dos recursos administrativos, assim como uma falta de atenção a nível político, que conduz inevitavelmente a um ambiente complexo para as empresas.

#### *Necessidade de uma acção coordenada*

Esta situação exige claramente uma coordenação de esforços, a médio e a longo prazo, por todos os envolvidos, ou seja, as empresas, a Comunidade Europeia, os Estados-Membros e outras partes responsáveis.

### **III. PROGRAMA DE ACÇÃO**

O programa de acção que a seguir se descreve intitula-se “NAIADES” (de Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe)<sup>3</sup>. O programa baseia-se numa avaliação exaustiva e num amplo processo de consulta dos Estados-Membros e da indústria<sup>4</sup>. O programa centra-se em cinco domínios estratégicos interdependentes, para uma política geral do transporte por vias navegáveis interiores (TVNI): mercado, frota, empregos e qualificações, imagem e infra-estruturas. Inclui recomendações para acções a realizar entre 2006 e 2013 pela Comunidade Europeia, os Estados-Membros e outras partes interessadas. Estas acções podem classificar-se em três rubricas - acções legislativas, de coordenação e de apoio (ver Apêndice 1). A execução do programa será feita em estreita cooperação com as autoridades nacionais e regionais, as comissões fluviais e a indústria europeia.

#### **1. MERCADOS**

Para além da sua posição tradicionalmente forte no transporte de granéis, o transporte por vias navegáveis interiores expandiu-se com êxito aos mercados de elevado valor da carga contentorizada da Europa ocidental. No entanto, a evolução registada no mercado da carga continental e na Europa Central e Oriental, embora prometedora, é ainda embrionária. Desenvolveram-se novos nichos de mercado nos domínios dos resíduos e da reciclagem, das mercadorias perigosas, do transporte de veículos e de cargas indivisíveis de muito grandes dimensões, assim como do transporte flúvio-marítimo. O objectivo é expandir a esses mercados os serviços de navegação interior

---

<sup>3</sup> As náíades eram as ninfas de água doce na mitologia grega. Presidiam aos rios, ribeiros, nascentes, lagos e pântanos.

<sup>4</sup> Estudo “Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe” (PINE), Setembro de 2004; reunião de trabalho das partes interessadas em 25/02/2005; consulta pública de 15/07 a 31/08/2005; reuniões de consulta com as partes interessadas e os Estados-Membros em Setembro de 2005.

porta-a-porta fiáveis e, ao mesmo tempo, integrar a navegação interior na cadeia da logística dos transportes.

#### *Atrair novos mercados*

Para penetrarem no mercado, os novos serviços multimodais necessitam de fortes sinergias e de massa crítica. Para isso, há que cooperar estreitamente com os transitários, o sector dos transportes marítimos e os portos. A dificuldade de acesso ao capital dificulta a criação de novos serviços. Haverá que procurar soluções para ultrapassar as barreiras iniciais, soluções essas que deverão facilitar a cooperação entre modos e impulsionar a constituição de alianças dentro do sector.

#### *Fomentar o empreendedorismo*

A tradição de empreendedorismo no sector do transporte por vias navegáveis interiores oferece todo um potencial do qual há que tirar partido. Os elevados custos de investimento e a dificuldade de acesso a financiamento, devido à natureza atomizada do sector (ver quadro no Apêndice 2), travam a sua expansão e renovação. Para atrair novos intervenientes e permitir que as novas empresas se desenvolvam, o sector precisa de um melhor acesso ao capital, em especial por parte das PME. Haverá que estabelecer incentivos fiscais para estimular o reinvestimento dos lucros operacionais. As orientações sobre auxílios estatais poderão fornecer aos Estados-Membros um quadro claro e previsível para as subvenções neste domínio. No contexto dos trabalhos em curso sobre as regras dos auxílios estatais no sector dos transportes, poderá igualmente prever-se uma extensão das regras mínimas.

#### *Melhorar o quadro administrativo e regulamentar*

O quadro administrativo e regulamentar geral deverá favorecer a prosperidade do sector da navegação interior. Em consonância com os objectivos de Lisboa, os procedimentos administrativos deverão ser avaliados com vista à sua simplificação ou eliminação e ao estabelecimento de condições equitativas entre os Estados-Membros e entre os modos de transporte. Uma melhor coordenação de todos os serviços públicos e das políticas relevantes deverá permitir simplificar as formalidades necessárias.

Instrumentos	Actores responsáveis
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Orientações sobre auxílios estatais no caso dos regimes de apoio, e regras mínimas</li> <li>▪ Programas de apoio para promover a mudança modal e facilitar o investimento (nomeadamente através da investigação e de incentivos fiscais)</li> <li>▪ Programas comunitários de IDT e de apoio (7.ºPQ, Marco Polo, CIP, INTERREG)</li> <li>▪ Manual de financiamento para o transporte por vias navegáveis interiores (TVNI)</li> <li>▪ Balcões únicos administrativos e “pontos focais” TVNI</li> <li>▪ Detecção de barreiras na legislação actual e na nova legislação europeia e nacional</li> <li>▪ Harmonização dos requisitos para as tripulações, dos certificados das embarcações e dos mestres, da documentação intermodal, da responsabilidade e das unidades de carregamento intermodais (ILU)</li> </ul>	<p>CE</p> <p>EM</p> <p>UE/EM/sector</p> <p>CE</p> <p>CE/EM</p> <p>CE/EM/sector</p> <p>CE/UE</p>

CE: Comissão Europeia, UE: União Europeia, EM: Estados-Membros

## 2. FROTA

A navegação interior é um modo de transporte eficiente, seguro e amigo do ambiente. O incremento da sua utilização enquadra-se nos objectivos da política de transportes e do ambiente. No entanto, são ainda necessários investimentos contínuos na modernização e em inovação para que a navegação interior mantenha os seus trunfos nestes domínios.

*Melhorar a eficiência da logística e o desempenho do transporte por vias navegáveis interiores em termos ambientais e de segurança*

Tecnologias eficientes têm normalmente como resultado uma logística mais eficiente e custos de exploração mais baixos. Para o conseguir, haverá que inovar ao nível da frota, por exemplo, no desenho das embarcações e na maior automatização, incluindo as TIC. Deverão ser estudados conceitos inovadores para as operações e o transbordo de grandes e pequenas embarcações.

A introdução de tecnologias para reduzir mais o consumo de combustível e as emissões nocivas das embarcações em serviço e das novas, como por exemplo a hidrodinâmica, um melhor sistema de propulsão, tecnologias que tornem o consumo de combustível mais eficiente e a filtração, permitirão que o TVNI mantenha os seus elevados padrões de qualidade. Há que prosseguir activamente a investigação sobre combustíveis de substituição (sem emissões de carbono) comercialmente viáveis, como as pilhas de hidrogénio e os motores com emissões zero. Deve ser estudada a

possibilidade de utilizar biocombustíveis, em especial biodiesel<sup>5</sup>. Deverá pensar-se na possibilidade de adaptar o desenho e as normas de construção das embarcações às condições de determinados rios.

A folha de segurança do transporte por vias navegáveis interiores, embora exemplar, pode ser melhorada através das tecnologias da informação instaladas a bordo e em terra (River Information Services (RIS) – serviços de informação fluvial), através de equipamento de navegação, do desenho das embarcações e através da formação e do ensino.

A inovação pode ser feita quer através da construção de novas embarcações (longo prazo), quer do reequipamento das actuais (curto e médio prazos). Para facilitar a rápida transferência das novas tecnologias via o mercado, haverá que reforçar o quadro jurídico das normas ambientais e de segurança (emissões dos motores, qualidade do combustível, eliminação de resíduos, transporte de mercadorias perigosas). As actividades de I&D deverão concentrar-se no desenvolvimento de conceitos de reequipamento, acompanhado de programas de apoio (incluindo ensaios-piloto), incentivos fiscais e formação. O potencial do Fundo de Reserva da Navegação Interior, criado pelo Regulamento (CE) n° 718/1999 e financiado pela profissão, poderá igualmente ser reavaliado com vista a melhorar a sua utilização e a examinar a possibilidade de mais fontes de financiamento.

<b>Instrumentos</b>	<b>Actores responsáveis</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Orientações sobre auxílios estatais no caso dos regimes de apoio e possivelmente regras mínimas</li> <li>▪ Programa de apoio para facilitar a eficiência, tecnologias ambientais e de reforço da segurança (incl. investigação e incentivos fiscais)</li> <li>▪ Programas comunitários de IDT e de apoio (7.º PQ, projectos-piloto para a inovação no sector)</li> <li>▪ Fundo Europeu de Reserva para o TVNI (Regulamento n° 718/1999)</li> <li>▪ Manual de financiamento para o TVNI</li> <li>▪ Melhoria da legislação sobre o ambiente e a segurança (incl. emissões dos motores e das cargas, eliminação dos resíduos, qualidade do combustível, transporte de mercadorias perigosas)</li> </ul>	<p>CE</p> <p>EM</p> <p>UE/sector</p> <p>UE/EM/sector</p> <p>CE</p> <p>UE</p>

### 3. EMPREGOS E QUALIFICAÇÕES

A escassez de pessoal e de empreendedores tornou-se um sério problema. Na década de 90, essa escassez podia em parte ser contrabalançada pelas inovações tecnológicas e pelo aumento da mobilidade das tripulações de países comunitários e não comunitários.

<sup>5</sup> Ver Directiva 2003/30/CE.



### *Atrair mão-de-obra*

No centro de tal estratégia deve estar a melhoria das condições de trabalho e das condições sociais através de um diálogo social construtivo a nível europeu. A definição de requisitos de qualificação profissional válidos em toda a UE através da extensão do reconhecimento mútuo das qualificações, nomeadamente no Quadro Europeu de Qualificações (QEQ), aumentará a mobilidade da mão-de-obra. Para além disso, as iniciativas de recrutamento poderão criar fora do sector uma sensibilização para as oportunidades de emprego e de carreira no transporte por vias navegáveis interiores.

### *Investir no capital humano*

Sem um sistema de ensino e formação que funcione não poderá haver um mercado de trabalho sólido e competitivo. A existência de instituições de ensino e formação no sector tem de ser assegurada e os seus cursos adaptados às actuais necessidades de gestão, tecnológicas, linguísticas e náuticas. Do mesmo modo, deverão ser incluídos nos programas de ensino de logística conhecimentos sobre navegação interior. Nos cursos ministrados deverão ser incluídas as modernas ferramentas de aprendizagem, como os simuladores para a navegação em zonas desconhecidas e críticas. Deve ser encorajada a aprendizagem ao longo da vida.

<b>Instrumentos</b>	<b>Actores responsáveis</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Diálogo social dentro do sector (condições de trabalho, disposições sobre o tempo de trabalho, definição de requisitos relativos à qualificação profissional à escala europeia, etc.)</li><li>▪ Campanhas de recrutamento</li><li>▪ Manual de financiamento para o TVNI</li><li>▪ Apoio da UE a projectos no domínio do ensino e formação (por exemplo, os programas de ensino e formação ou de IDT da Comunidade – 7.º P-Q)</li><li>▪ Fundo Social Europeu (FSE)</li><li>▪ Fundo Europeu de Reserva para o TVNI</li><li>▪ Programas específicos de formação que dêem resposta às necessidades em matéria de TVNI</li><li>▪ Quadro comum para as normas em matéria de ensino e formação</li><li>▪ Harmonização dos requisitos para as tripulações e dos certificados dos mestres</li></ul>	<p>Parceiros sociais (Comité de Diálogo Sectorial)</p> <p>EM/sector</p> <p>CE</p> <p>UE/sector/ institutos de ensino e formação</p> <p>UE/EM</p> <p>UE/EM/sector</p> <p>UE/institutos de ensino e formação</p> <p>UE/EM</p> <p>UE</p>

#### 4. IMAGEM

A imagem do sector da navegação interior não corresponde ao desempenho logístico e tecnológico conseguido. Convém divulgar melhor as potencialidades reais do sector em termos de qualidade e fiabilidade.

*Promover a navegação interior como parceiro comercial de sucesso*

Melhorar a imagem da navegação interior é responsabilidade conjunta da indústria, dos políticos e das administrações aos níveis nacional e europeu. Poderão apoiar-se e coordenar-se actividades de promoção dirigidas aos decisores em matéria de logística, de modo a estabelecer uma imagem consistente e positiva da navegação interior e abrir caminho a uma rede de transportes reequilibrada.

*Criar e expandir uma rede europeia de promoção e desenvolvimento do TVNI*

Alguns Estados-Membros criaram estruturas de promoção que fornecem às empresas informações actualizadas sobre as oportunidades oferecidas pela navegação interior e que prestam assistência ao seu desenvolvimento. O estabelecimento de centros de promoção conjugado com a designação de “pontos focais” nacionais criará interfaces agilizadas entre as autoridades e as empresas e facilitará a execução de uma política apostada nos resultados. Para o demonstrar, basta comparar as estatísticas de crescimento dos países que dispõem e dos que não dispõem dessas estruturas. Deve ser criada ou alargada uma rede à escala europeia de centros nacionais de promoção e desenvolvimento, extensível inclusivamente aos países candidatos e associados.

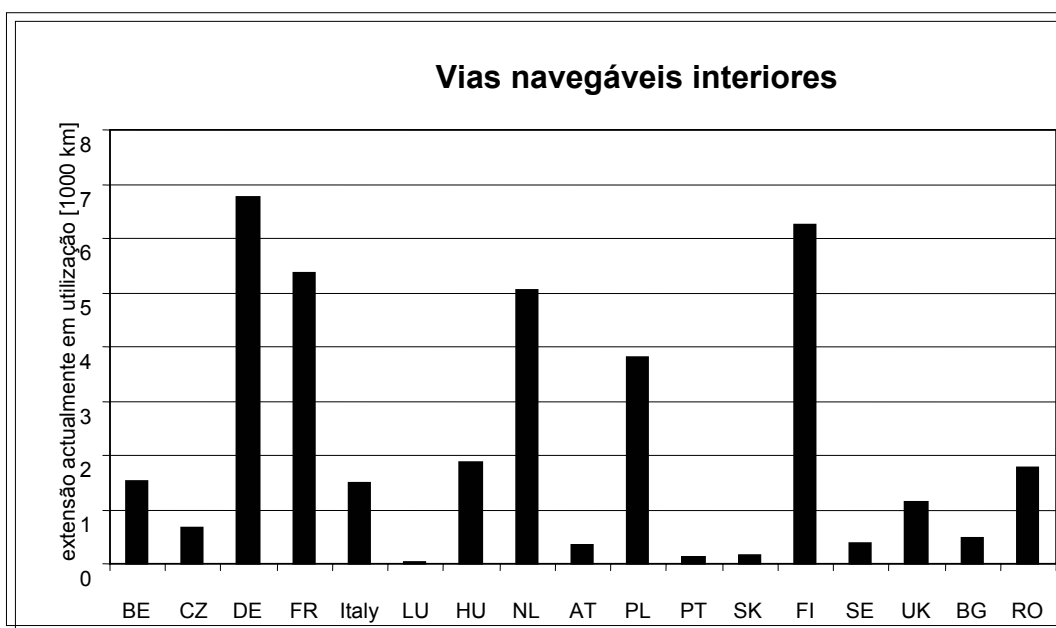
*Acompanhar as tendências e desenvolvimentos no mercado do TVNI*

A observação permanente dos parâmetros económicos e sociais relevantes é crucial para as empresas, os decisores políticos e as autoridades, que poderão assim antecipar as tendências do mercado. As estatísticas actuais não são suficientemente detalhadas para esse efeito. Condição prévia para qualquer observação do mercado é a disponibilidade de dados brutos comparáveis e compatíveis. As administrações nacionais deverão ser encorajadas a fornecer esses dados. Um regulamento comunitário actualizado sobre as estatísticas do transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores, que segue neste momento o procedimento legislativo, pode contribuir para esse objectivo. Está neste momento a ser criado um sistema europeu de observação do mercado em que participam a Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR), a Comissão Europeia e as organizações profissionais; este sistema terá de ser, a seu tempo, reavaliado e adaptado. O sistema deverá incluir parâmetros económicos e sociais.

<b>Instrumentos</b>	<b>Actores responsáveis</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Programas de apoio aos organismos nacionais de promoção e desenvolvimento e à sua rede</li><li>▪ Regulamento sobre as estatísticas do transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores</li><li>▪ Observação do mercado do TVNI</li></ul>	UE/EM/sector UE CE

## 5. INFRA-ESTRUTURAS

Mais de 36 000 quilómetros de vias navegáveis e centenas de portos fluviais ligam muitas zonas económicas importantes da Europa. Apesar de a maior parte da rede de vias navegáveis estar longe de aproveitar todas as suas capacidades, vários pontos de estrangulamento causados pela pouca profundidade, pela altura livre (sob as pontes) e pelas dimensões das eclusas obstam à sua plena utilização e reduzem a competitividade do transporte por vias navegáveis interiores.



### *Melhorar a rede multimodal*

Para tornar o transporte transeuropeu por vias navegáveis mais eficiente e simultaneamente respeitador das exigências ambientais, deverá ser lançado um plano europeu de desenvolvimento que vise a melhoria e a manutenção das infra-estruturas de navegação interior e das instalações de transbordo. Tal plano deverá fornecer orientações sobre financiamento e atribuir prioridade à melhoria e à manutenção das infra-estruturas de navegação interior e das instalações de transbordo e à eliminação dos pontos de estrangulamento, conciliando ao mesmo tempo diferentes objectivos políticos, como os transportes, a energia, o ambiente e a mobilidade sustentável. O plano deverá ser orientado para a rede RT-T<sup>6</sup>, mas incluir igualmente redes mais pequenas. Um coordenador europeu poderá facilitar a sua implementação.

A criação de um quadro para a tarifação de todos os modos de transporte, que internalize os custos externos, como os acidentes, a poluição atmosférica, o ruído e os congestionamentos, poderá contribuir para criar oportunidades de financiamento. Além disso, se inteiramente aplicado aos diversos modos, tal quadro favorecerá a utilização da navegação interior. A Comissão irá lançar um processo de consultas sobre a questão da tarifação das infra-estruturas.

<sup>6</sup> Ver Decisão 884/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

Atendendo ao actual atraso no desenvolvimento de instalações de transbordo e no acesso às vias navegáveis, é necessário oferecer apoio, especialmente nos novos Estados-Membros e nos países candidatos à adesão. O apoio deverá concentrar-se nos segmentos de mercado em crescimento. São também necessárias estratégias inovadoras e investimentos significativos para melhorar o acolhimento das embarcações de navegação interior nos portos marítimos. Convirá aplicar, aos níveis federal, regional e local, planos de ordenamento territorial e políticas económicas que salvaguardem os locais à beira de água para fins logísticos.

#### *Instaurar serviços de informação fluvial*

Os serviços de informação fluvial apoiam o planeamento e a gestão do tráfego e das operações de transporte. Contribuem para uma utilização mais eficiente e mais segura das vias navegáveis, eclusas, pontes e terminais, através da optimização da transferência electrónica de dados e das operações de logística. O seu valor é inestimável para as autoridades responsáveis pela navegação interior, que o utilizam como apoio à gestão do tráfego e à monitorização das mercadorias perigosas, para além de ter grande utilidade para os actores comerciais. O sistema de informação fluvial contribuirá para aumentar a competitividade e melhorar a segurança e deve ser instaurado e desenvolvido de modo coordenado no âmbito das redes transeuropeias.

<b>Instrumentos</b>	<b>Actores responsáveis</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plano europeu de desenvolvimento para a melhoria e a manutenção das infra-estruturas de navegação interior e das instalações de transbordo</li> </ul>	UE/EM
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Coordenador europeu</li> </ul>	CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Financiamento a título da rede transeuropeia de transportes (RT-T) dos projectos prioritários n.ºs 18 e 30, outros projectos de interesse comum, desenvolvimento dos portos e dos terminais</li> </ul>	UE/EM
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Directiva e projectos sobre os serviços de informação fluvial (programa plurianual indicativo para a RT-T)</li> </ul>	UE/EM
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programas comunitários de IDT e de apoio (7.º PQ, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)</li> </ul>	UE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regimes nacionais de financiamento do melhoramento e da manutenção das infra-estruturas</li> </ul>	EM
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quadro para a tarifação da utilização das infra-estruturas</li> </ul>	UE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plano de ordenamento que atribua a maior prioridade ao (re)desenvolvimento das zonas industriais próximas das vias navegáveis</li> </ul>	EM
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diálogo interdisciplinar ao nível do planeamento e dos projectos</li> </ul>	CE/EM

#### IV. MODERNIZAÇÃO DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

O programa de acção proposto prevê acções tão diversas como a harmonização da regulamentação, a promoção estratégica e medidas específicas de apoio e coordenação. O programa apenas pode desenvolver plenamente o seu potencial se executado de um modo coerente.

A presente estrutura organizacional caracteriza-se, no entanto, por uma fragmentação de recursos e esforços a diferentes níveis. Hoje em dia, um mestre confronta-se com conjuntos de regras coexistentes emanadas do legislador europeu ou nacional, da Comissão Central para a Navegação do Reno ou da Comissão do Danúbio<sup>7</sup>. Daqui resulta uma falta geral de eficiência e de impacto político.

É consensual que o actual quadro tem de ser modernizado. O processo já se iniciou<sup>8</sup>. Para serem viáveis, as eventuais alterações a introduzir deverão, por um lado, respeitar o que de positivo já foi conseguido e, por outro, oferecer valor acrescentado em termos de eficiência, legitimidade, estratégia política e relação custo-eficácia, e fazer avançar a harmonização regulamentar numa perspectiva europeia. Tais alterações deverão igualmente ter em conta as obrigações previstas em acordos internacionais relacionados com o Reno e o Danúbio, e outras vias navegáveis, dos quais os Estados-Membros e países terceiros são signatários. Estão actualmente em discussão diversas opções:

1. **A intensificação da cooperação** entre as comissões fluviais internacionais e a Comissão Europeia, com base em “memorandos de entendimento”, manteria o quadro e métodos de trabalho actuais, mas exigiria uma maior coordenação dos trabalhos de todos esses organismos.

Tal cooperação é já uma realidade no domínio dos requisitos técnicos para as embarcações. Estão a ser estudados outros domínios. No entanto, esta opção manteria a fragmentação das bases jurídicas para o TVNI e os diferentes conjuntos de regras para zonas geográficas diferentes dentro do mercado único.

2. **A adesão da Comunidade Europeia às Comissões do Reno e do Danúbio**<sup>9</sup> reforçaria a participação da Comunidade, que ultrapassaria assim o seu mero estatuto de observadora que possui actualmente. No entanto, não foi ainda possível chegar a um acordo político sobre esta abordagem. Esta adesão reflectiria com maior autenticidade o facto de a Comunidade já possuir competência exclusiva numa série de domínios.

---

<sup>7</sup> A Comissão Central para a Navegação do Reno tem por base a Convenção de Mannheim de 1968 revista. Os seus membros são: a Bélgica, a França, a Alemanha, os Países Baixos e a Suíça. A Comissão do Danúbio tem por base a Convenção de Belgrado de 1948. Os seus membros são: a Alemanha, a Áustria, a Eslováquia, a Hungria, a Croácia, a Sérvia e Montenegro, a Roménia, a Bulgária, a Moldávia, a Ucrânia e a Rússia.

<sup>8</sup> Ver Recomendação da Comissão ao Conselho, de 1 de Agosto de 2003, para que este autorize a Comissão a iniciar e conduzir negociações sobre as condições e modalidades de adesão da Comunidade Europeia à CCNR e à Comissão do Danúbio, SEC(2003) 897; Relatório do Grupo EFIN: “A new institutional framework for the European Inland Navigation”, Outubro de 2004.

<sup>9</sup> Como proposto pela Comissão em 2003 (ver nota 8).

3. A criação de uma **organização pan-europeia intergovernamental para a navegação interior**, com base numa nova convenção internacional, teria como objectivo envolver num único órgão de coordenação todos os países e organizações europeus interessados no TVNI.

Esta opção teria a vantagem de aumentar a visibilidade política e valorizar o perfil estratégico do TVNI, mas não evitaria a carga de trabalho que representa a harmonização dos diferentes conjuntos de regras. Além disso, acrescentaria um novo nível institucional aos quadros jurídicos existentes, o que seria um processo demorado, já que exigiria a assinatura e a ratificação de todas as partes interessadas.

4. Outra opção seria confiar à Comunidade a tarefa de traçar uma estratégia para o desenvolvimento do TVNI na Europa. Dos actuais intervenientes, a Comunidade é o único com poderes para adoptar um único conjunto de regras aplicáveis a todo o território da União. Nessas circunstâncias, a Comunidade estaria em posição de desenvolver uma política estratégica global em matéria de TVNI para o mercado único. No entanto, o mercado comunitário do transporte por vias navegáveis interiores tem ligações a países terceiros (Suíça, Croácia, Sérvia e Montenegro, Roménia, Bulgária, Moldávia, Ucrânia e Rússia), cujos interesses devem ser tidos em conta. Além disso, há que ter na devida conta o facto de, historicamente, as comissões fluviais internacionais terem adquirido importantes conhecimentos e competências especializadas que convém aproveitar.

Com base nas discussões que continuarão a ter lugar com todas as partes interessadas e tendo em conta os progressos realizados na implementação do presente programa de acção, a Comissão apresentará uma proposta destinada a estimular a modernização da estrutura organizacional do transporte por vias navegáveis interiores.

## V. CONCLUSÃO

Para que o transporte por vias navegáveis interiores possa explorar todo o seu potencial e dar o seu pleno contributo para os objectivos da política de transportes, há que melhorar uma série de condições-quadro.

Na presente Comunicação, a Comissão apresenta um programa de acção integrado, centrado em cinco domínios estratégicos fundamentais para o desenvolvimento do sector do transporte por vias navegáveis interiores. Expostos esses domínios-chave, a Comunicação culmina com um capítulo dedicado ao problema da modernização da estrutura organizacional, considerada necessária para facilitar a aplicação do programa.

As várias acções e medidas indicadas no programa serão mais bem trabalhadas após deliberação no Conselho e no Parlamento. Nessa base, a Comissão apresentará, se necessário, propostas legislativas e porá em prática as medidas políticas. Cada uma das referidas propostas será precedida de uma avaliação de impacto exaustiva. O período previsto para a execução do programa é 2006-2013.

Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, o programa tem como destinatários todos os responsáveis a vários níveis pelo transporte por vias navegáveis interiores, o próprio sector, incluindo os parceiros sociais, os Estados-Membros que têm a responsabilidade pelas redes infra-estruturais, a Comissão Europeia e as outras instituições. Em cooperação com

estes actores, a Comissão monitorizará regularmente os progressos realizados na aplicação do programa de acção.

A Comissão convida o Parlamento Europeu e o Conselho a aprovarem a presente Comunicação e a apoiarem o Programa de Acção.

## A. INSTRUMENTOS LEGISLATIVOS

Harmonização	
▪ dos requisitos técnicos para as embarcações	Em curso
▪ das unidades de carregamento intermodais (ILU)	2006
▪ das estatísticas do transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores	2007
Orientações sobre auxílios estatais no caso dos regimes de apoio, e possivelmente regras mínimas para o TVNI	2007
Harmonização	
▪ do transporte de mercadorias perigosas;	2007
▪ das emissões dos motores	2007
Reforço da posição e do quadro normativo do TVNI	2008
Harmonização	
▪ dos certificados dos mestres	2008
▪ da responsabilidade intermodal	2008
▪ dos requisitos para as tripulações	2009
▪ da eliminação dos resíduos	2009
▪ das normas de ensino e formação	2009
▪ da documentação intermodal	2010
▪ da tarifação da utilização das infra-estruturas	2013
▪ da qualidade dos combustíveis	

## Grandes linhas do Programa de Acção «NAIADES»

### B. INSTRUMENTOS POLÍTICOS

Coordenador RT para as vias navegáveis	2006
Manual de financiamento para o sector do TVNI	2006/7
Detecção de barreiras na legislação actual e na nova legislação europeia e nacional	2006/7
Balcões únicos administrativos e “pontos focais” TVNI	2006/7
Diálogo social dentro do sector	2006/7
Observação do mercado do TVNI	2008
Plano Europeu de Desenvolvimento para as infra-estruturas de navegação interior e as instalações de transbordo	2009
Campanhas de recrutamento	
Plano de ordenamento que atribua a maior prioridade ao (re)desenvolvimento das zonas industriais próximas das vias navegáveis	
Diálogo interdisciplinar ao nível dos projectos	

## APÊNDICE 1

### C. INSTRUMENTOS DE APOIO

Fundo Europeu de Reserva para o TVNI	2007/8
Programas nacionais de apoio	
▪ Promoção da mudança modal, facilitação do investimento	
▪ Tecnologias que visem a eficiência energética, a protecção do ambiente e a segurança	
▪ Organismos de promoção e desenvolvimento	
▪ Melhoria e manutenção das infra-estruturas	
Programas europeus de IDT e de apoio	
▪ Serviços: Marco Polo, CIP, INTERREG, etc.	
▪ Frota: Programas de IDT (7.ºPQ), etc.	
▪ Empregos e qualificações: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, etc.	
▪ Infra-estruturas	
- Projectos prioritários 18&30 da RT-T	2013
- RIS (programa plurianual indicativo (MIP) para a RT-T)	
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, etc.	



## APÊNDICE 2

### Empresas de transporte por vias navegáveis interiores

2002

	País	Número de empresas	Volume de negócios Milhões de €	Número de pessoas empregadas
1	Bélgica*	235	163,1	735
2	República Checa			
2	Alemanha	1257	1690,7	11223
4	França	1176	476,7	
5	Itália	711	211,9	2959
6	Luxemburgo	103	42,7	1212
7	Hungria	105	66,1	1920
8	Países Baixos	3510	1374	9207
9	Áustria	59	83	330
10	Polónia			
11	Portugal	26	23,4	838
12	Eslovénia	20	0,4	26
13	Eslováquia			
14	Finlândia	85	21,6	252
15	Suécia	393	69,5	1021
16	Reino Unido	217	165,5	1921
	<b>EU 25</b>	<b>7662</b>	<b>4225,5</b>	<b>30909</b>
17	Bulgária	12		
18	Roménia	102	77,8	4123

\* 2001

Fonte: Eurostat (actividade económica segundo a classificação NACE Rev. 1)