



**DIREÇÃO-GERAL DAS POLÍTICAS INTERNAS**  
**DEPARTAMENTO TEMÁTICO B: POLÍTICAS ESTRUTURAIS E DE**  
**COESÃO**

**TRANSPORTES E TURISMO**

**REPARTIÇÃO MODAL NO TRANSPORTE**  
**DE MERCADORIAS**  
**DE E PARA OS PORTOS DA UE**

**SÍNTESE**

**Resumo**

O presente estudo explana a repartição modal do tráfego portuário da UE. Reúne dados sobre o tráfego portuário e as respetivas características e analisa os vários modos utilizados para ligar os portos aos destinos finais das mercadorias, incluindo transbordos, operações de navegação de curta distância e portos interiores.

Serve de apoio à avaliação dos progressos registados no cumprimento dos objetivos políticos sobre a transferência modal das vias rodoviárias para opções alternativas.

O presente documento foi solicitado pela Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu.

## **AUTORES**

Enrico Pastori, Itália

## **ADMINISTRADOR RESPONSÁVEL**

Piero Soave  
Departamento Temático das Políticas Estruturais e de Coesão  
Parlamento Europeu  
B-1047 Bruxelas  
Correio eletrónico: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu).

## **ASSISTÊNCIA EDITORIAL**

Adrienn Borka

## **VERSÕES LINGUÍSTICAS**

Original: EN.

## **SOBRE O EDITOR**

Para contactar o Departamento Temático, ou para assinar o respetivo boletim informativo mensal, escrever, por favor, para: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu).

Manuscrito concluído em março, 2015.  
© União Europeia, 2015.

O presente documento está disponível na Internet em:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **DECLARAÇÃO DE EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE**

As opiniões expressas no presente documento são da exclusiva responsabilidade do autor e não representam necessariamente a posição oficial do Parlamento Europeu.

A reprodução e a tradução para fins não comerciais são autorizadas, mediante menção da fonte e aviso prévio ao editor, a quem deve ser enviada uma cópia.

## SUMÁRIO EXECUTIVO

As linhas gerais incidem especialmente nas questões específicas do modo utilizado: transporte ferroviário, transporte rodoviário, transporte por via navegável interior e transporte marítimo de curta distância (TMCD) de e para os portos da UE. O estudo inclui uma análise do tráfego nos portos marítimos, nos portos interiores e nos terminais rodoviários-ferroviários e realça algumas diferenças entre os Estados-Membros e as regiões. Finalmente, fornece informações úteis sobre os desafios enfrentados atualmente pelos portos da UE no que diz respeito ao aumento do tráfego, ao congestionamento e à acessibilidade.

As características dos portos e das infraestruturas de conexão dos portos com o interior, o tipo de mercadorias movimentadas e a dimensão das zonas portuárias têm grande influência na escolha do modo e no potencial de transferência modal.

A UE está altamente dependente dos portos marítimos para as trocas comerciais com o resto do mundo e no âmbito do seu mercado interno: Transitam pelos portos marítimos 74% das mercadorias trocadas com o resto do mundo (importadas e exportadas) e cerca de 37% das trocas entre Estados-Membros da UE. Os portos garantem a continuidade territorial da UE, servindo o tráfego marítimo regional e local na interligação das áreas periféricas e insulares. Estes são os nós a partir dos quais podem ser organizados fluxos logísticos multimodais da rede transeuropeia, utilizando ligações por TMCD, transporte ferroviário e transporte por via navegável interior para reduzir o congestionamento rodoviário e o consumo de energia.

O tráfego marítimo dos portos da UE ascende a mais de 3 mil milhões de toneladas por ano.

O Livro Branco sobre os Transportes, de 2011, defende que são necessários pontos de entrada mais numerosos e eficientes nos mercados europeus, obviando a que correntes de tráfego supérfluo cruzem a Europa. Os portos marítimos desempenham um papel fundamental como centros logísticos e necessitam de ligações eficientes com o interior. O seu desenvolvimento é crucial para assegurar a movimentação de um volume de carga crescente por TMCD na UE e para o resto do mundo. As vias navegáveis interiores, cujo potencial não é ainda inteiramente explorado, deverão assumir um papel crescente, em especial no transporte de mercadorias para o interior e na interligação dos mares da Europa. Em termos de fluxos de carga no sistema de portos marítimos europeu, podem distinguir-se cinco mercados principais: o mercado de contentores, o mercado ro-ro, o mercado de carga geral convencional, o mercado de carga líquida a granel e o mercado de carga sólida a granel. Cada mercado tem a sua própria dinâmica. O encaminhamento dos vários tipos de transporte marítimo de mercadorias através dos portos europeus para o interior é orientado por interações complexas entre um amplo conjunto de fatores e agentes. Porém, todos os portos e tipos de comércio possuem dois fatores comuns subjacentes que influenciam o encaminhamento para o interior: a conectividade do porto com o interior e o grau de desempenho do próprio porto.

A legibilidade dos dados relativos ao tráfego portuário é difícil mercê de dois aspetos intrinsecamente ligados: o transbordo e o TMCD.

*O «transporte marítimo de curta distância» consiste no tráfego marítimo de mercadorias e passageiros entre portos situados na Europa geográfica ou entre esses portos e portos situados em países não europeus com faixa costeira nos mares confinados que banham a*

*Europa. O conceito de transporte marítimo de curta distância abrange também o transporte marítimo entre os Estados-Membros da União e a Noruega, a Islândia e outros Estados do Mar Báltico, do Mar Negro e do Mediterrâneo. (CE, 1999)*

No caso dos contentores, a quota de TMCD é importante, dado que

- o transporte marítimo de curta distância (que representa cerca de 60% do tráfego dos portos da UE) se destina ao interior imediato de um porto (ou é gerado por este). Por conseguinte, os portos devem estar equipados para gerir os fluxos correspondentes e encaminhar os contentores para os seus destinos finais. Esta quota inclui fluxos trocados com destinos próximos, de acordo com a definição da UE de TMCD, e fluxos decorrentes de operações de transbordo.
- A quota de longo curso requer uma análise mais cuidada, podendo ser dividida entre i) tráfego com escala no porto para transbordo e ii) tráfego com escala no porto para encaminhamento para o interior, até ao seu destino final. Por esta razão, é fundamental tomar em consideração a percentagem de transbordos.

Em contrapartida, o transporte ro-ro é essencialmente um transporte co-modal que integra uma extensão interior por via rodoviária e um transporte marítimo que, com algumas exceções, percorre pequenas distâncias (sendo, pois, incluído no transporte marítimo de curta distância).

A utilização do transporte de mercadorias por via ferroviária e por via marítima é muito díspar nos vários países da UE. As razões desta disparidade são, entre outras:

- i) geográficas (geralmente, os países insulares utilizam o transporte por via ferroviária em menor escala, ao contrário das regiões sem litoral do centro da Europa, utilizadas como países de trânsito para os principais portos);
- ii) económicas/políticas (por norma, os países cujo desenvolvimento incluiu indústria pesada utilizam mais o transporte por via ferroviária; os países bálticos e escandinavos têm uma percentagem mais elevada de transporte ferroviário);
- iii) ambientais (em geral, os países com uma política ambiental de longo prazo utilizam mais o transporte por via ferroviária). Embora se considere que a transferência modal para a opção ferroviária é vantajosa por questões de sustentabilidade, admite-se que seja por razões económicas e políticas (ver ii) *supra*) que alguns países registaram efetivamente transferências significativas do frete ferroviário para o frete rodoviário. Assim, entre 2000 e 2010, o transporte ferroviário aumentou a sua repartição modal em oito Estados-Membros da UE. Contudo, em muitos outros Estados-Membros, deu-se uma transferência modal considerável para o transporte rodoviário.

O desempenho de cada porto realça que

- o transporte rodoviário é o mais utilizado para ligar os portos da UE aos destinos do interior. A percentagem elevada de tráfego marítimo de curta distância, que, geralmente, serve uma região interior menos extensa, pode explicar em parte este fenómeno, mas a opção rodoviária é escolhida sobretudo devido a uma maior flexibilidade e fiabilidade, a par de um acesso mais fácil a todos os destinos do interior.
- As vias navegáveis interiores são amplamente utilizadas pelos portos nos casos em que a disponibilidade e o nível das infraestruturas são adequados para o transporte de grandes volumes de mercadorias. É este o caso dos portos localizados no delta dos rios Reno e Escalda (Antuérpia, Roterdão e Amesterdão), cuja repartição modal

das vias navegáveis interiores é constantemente superior a 30%. Outros exemplos incluem o porto de Constança, na Roménia, os portos de Le Havre e Marselha, em França, e, em menor grau, os portos de Brema e Hamburgo, na Alemanha.

- Muitos portos já apresentam elevadas percentagens de transporte por via ferroviária. Uma repartição modal particularmente elevada pode ser encontrada nos portos bálticos de Taline e Riga (com fluxos baixos em termos absolutos), caracterizada por uma maioria de fluxos de trânsito a granel. Observando os portos que gerem fluxos mais elevados em termos absolutos, os melhores casos podem ser encontrados na Alemanha (Brema e Hamburgo, que acolhem um máximo de 250 comboios por dia), no delta dos rios Reno e Escalda (Roterdão, Antuérpia e Zeebrugge) e noutros portos que, no seu conjunto, gerem um número de comboios consideravelmente inferior (Koper, na Eslovénia; Gdansk e Gdynia, na Polónia; Trieste e La Spezia, em Itália; Felixstowe e Southampton, no Reino Unido).

Em suma, os portos abrangidos pelo presente estudo apresentam, em muitos casos, níveis satisfatórios de repartição modal da via ferroviária e das vias navegáveis interiores.