

MULTIMODALIDADE: PORTOS E LOGÍSTICA: Novas oportunidades?

A propósito da sessão organizada em conjunto pela ADFERSIT e pela APL no passado dia 4 de Abril, tinha alinhado algumas notas para enquadrar o debate. Como infelizmente não pude estar presente devido a razões familiares, entendi que talvez fosse útil dar público conhecimento dessa reflexão, sintetizada nas referidas notas.

A pandemia do COVID-19 veio provocar uma significativa interrupção das cadeias de abastecimento e pôr em evidência que a globalização económica, com a deslocalização de importantes setores industriais para países de mão-de-obra mais barata, nomeadamente da Ásia, também teve efeitos negativos na economia europeia.

Por outro lado, a erupção de uma guerra na Europa, em resultado da invasão da Ucrânia pela Rússia, veio agravar esta situação, não só em termos de abastecimento de cereais como, sobretudo, pelo corte no abastecimento de produtos energéticos, como o gás natural e o petróleo, devido às sanções aplicadas pela UE e pelos EUA à Rússia.

A posição geográfica de Portugal na fachada atlântica da Europa, dispondo de bons portos de águas profundas e inserindo-se nas rotas transatlânticas entre os continentes americano, asiático e africano, coloca o país numa situação privilegiada para ambicionar desempenhar um papel de relevo no abastecimento de alguns produtos ao centro da Europa a partir dos seus portos.

Para que tal seja possível é absolutamente imprescindível assegurar boas ligações ferroviárias entre os portos portugueses, nomeadamente Sines, Lisboa e Leixões, e os corredores transeuropeus.

Tal implica dotar essas ligações de linhas férreas com pendentes adequadas ao transporte de mercadorias e que permitam a circulação e cruzamento de comboios com 750 metros, como já está sendo concretizado em algumas linhas, bem como de condições de interoperabilidade ferroviária, como é o caso da implantação do sistema europeu de gestão de tráfego ferroviário (ERTMS).

Por outro lado, para que o transporte ferroviário possa ser competitivo com a alternativa rodoviária que tem dominado o mercado das mercadorias, é necessário que o custo associado ao uso da infraestrutura ferroviária não

introduza distorções que favoreçam o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário.

Se pretendemos ter sucesso nessa transição modal, parece justificar-se a adoção de apoios públicos ao uso da infraestrutura ferroviária, nomeadamente enquanto este modo de transporte não consolide uma quota de mercado que viabilize financeiramente a sua competitividade com a rodovia. O modo como esses apoios se devem revestir e operacionalizar é, sem dúvida, uma questão a estudar com prioridade e não faltarão exemplos noutros países europeus para o respetivo suporte.

Ao nível interno, para além de alguns serviços ferroviários dedicados, a aposta mais eficiente poderá orientar-se para a promoção da multimodalidade entre o transporte marítimo – através dos principais portos – o transporte ferroviário – na ligação a “portos secos” e à rede das principais plataformas logísticas – e a distribuição mais fina pelo modo rodoviário.

Em que medida a promoção desta multimodalidade poderá conduzir ao desenvolvimento de novos operadores, ou de plataformas associativas entre operadores especializados nos diferentes modos, é uma questão a analisar, tanto em termos da sua viabilidade e eficiência, como dos aspetos legais e operacionais que lhe estejam associados.

7 de Abril de 2024

Fernando Nunes da Silva

Presidente da Direção da ADFERSIT