

Decorreu na passada terça-feira, 11 de Dezembro, mais uma conferência da ADFERSIT, integrada no ciclo “Conetividade e Competitividade” e intitulada “Transporte Internacional de Mercadorias”.

Esta Sessão teve como convidados Gonçalo Vieira da Portucel-Soporcel, um das maiores empresas exportadoras de Portugal, e Jorge Carvalho da DB Schenker, o operador responsável pela única ligação ferroviária de mercadorias de Portugal à Europa central.

A Sessão foi aberta por Mário Lopes, Vice-Presidente da ADFERSIT, que expôs a perspectivas da ADFERSIT sobre a temática da Sessão, e tratou tanto o transporte marítimo como o terrestre, pois ambos são indispensáveis à competitividade das empresas.

No que diz respeito ao transporte marítimo, recordou as boas ligações marítimas à Europa, mas realçou que as ligações ao resto do mundo, dependentes da via marítima para o transporte de mercadorias, apresentam limitações, pois os grandes porta-contentores não escalam portos portugueses porque não há volumes de carga para carregar e descarregar que o justifiquem.

Assim nas importações/exportações para o oriente e outras zonas afastadas, a mercadoria é enviada por via marítima ou rodoviária para portos no norte da Europa, para aí ser embarcada em navios que passam em frente à nossa costa. Mostrou que para atrair os grandes porta-contentores, Portugal deve apostar no único porto com capacidade para isso (por ser um porto de águas profundas) que é Sines. Mas para gerar maiores volumes de carga são necessárias melhores ligações ferroviárias a Espanha, e como este país está a mudar a bitola ferroviária, estas linhas deverão ser em bitola europeia. A atractividade do porto de Sines pode ser aumentada tirando partido do espaço livre na sua vizinhança para actividades de valor acrescentado, que no entanto só será atractiva se dispuser de ligações terrestres competitivas a Espanha e ao centro da Europa, só possíveis com a ferrovia de bitola europeia.

No que diz respeito ao transporte terrestre internacional de mercadorias salientou o facto de se efectuar quase exclusivamente por via rodoviária, que se está a tornar cada vez menos competitivo por causa das condicionantes ambientais e energéticas. O transporte ferroviário também é pouco competitivo devido a uma séria de factores (pendentes elevadas, diferenças de bitola, sinalização e sistema eléctrico para outras redes ferroviárias, e linhas de resguardo e cruzamento sem capacidade para comboios de 750m). Destes problemas o de resolução mais difícil é o da bitola, que obriga a transbordos de carga ou mudanças de rodados aos vagões de mercadorias na fronteira entre a França e a Espanha. Este sistemas são viáveis, embora com perdas de tempo e custos acrescidos, para pequenas quantidades, mas inviáveis para as grandes quantidades que se gerariam se uma parte significativa da mercadoria transportada por via terrestre se transferisse para a ferrovia.

Assim se nada se alterar os elevados custos de transporte de mercadorias influenciarão negativamente o investimento em Portugal e a deslocalização de empresas, conduzindo a uma albanização progressiva e invisível da economia portuguesa. A forma mais rápida e eficiente de resolver todos os problemas que tornam a ferrovia pouco competitiva é construindo a nova rede ferroviária de bitola europeia.

Face aos tráfegos internacionais de mercadorias, Mário Lopes identificou o itinerário Aveiro-Salamanca-Irun como o mais importante para a economia portuguesa, pois é o caminho mais directo para o centro da Europa e tem o potencial para servir todo o país e não apenas o sul, como a linha Lisboa-Madrid. No entanto salientou que Portugal deve construir rapidamente a ligação a sul (a partir do Poceirão) por uma questão de credibilidade, porque senão a Espanha poderá não ligar Salamanca a Vilar Formoso e assim não teríamos ligação nem a norte nem a sul. Além disso, a ligação a sul permitirá antecipar as ligações dos portos e plataformas logísticas do sul mais rapidamente ao centro da Europa.

De seguida salientou os planos espanhóis para colocar a bitola europeia em Badajoz, Salamanca e Vigo e respectivas plataformas logísticas em 2020. Mostrou dados do orçamento de Estado de Espanha para 2013, que envolve um investimento de mais de 3300 milhões de euros na ferrovia de bitola europeia. Mostrou que as principais linhas que interessam a Portugal se incluem no corredor prioritário nº 7 da União Europeia, elegível para participações de 85% da UE nos troços portugueses. Nestas condições considerou urgente desenvolver os projectos das ligações Aveiro-Vilar Formoso, Aveiro-Porto e das respectivas ligações aos portos e plataformas logísticas do norte de Portugal. Com base numa estimativa grosseira de 6000 milhões de euros para estas obras, concluiu que poderiam ser executadas em 6 anos com uma participação do OE português de 150 milhões de euros por ano, que o Estado recuperaria em impostos e redução de encargos sociais, e 850 milhões de euros da UE. Considerou importante não perder esta oportunidade de aproveitar os elevados co-financiamentos da UE, e salientou que, em termos relativos, este é um esforço muito inferior ao que a Espanha faz para construir a sua rede de bitola europeia.

Manifestou preocupação perante os sinais de descredibilização de Portugal junto da opinião pública e do Governo de Espanha, que pode levar ao adiamento por tempo indefinido da ligação internacional que mais interessa Portugal, ou seja, a Vilar Formoso. Isto deriva de Portugal ter desistido do projecto da alta velocidade e tê-lo substituído pela linha de altas prestações, que apenas reduzirá os custos da obra em 2%. Já há notícias sobre o adiamento da parte ainda não construída da linha Badajoz-Madrid e da não apresentação de candidatura a Fundos europeus da estação internacional Elvas-Badajoz. Considerou importante corrigir este erro.

Referiu também que o argumento que se apresenta para justificar o erro, que “não há dinheiro”, é falso, pois aplica-se à ferrovia de bitola europeia mas não a muitas outras actividades, pois o Orçamento de Estado português é da ordem de 80 000 milhões de euros. Ou seja, trata-se de uma questão de prioridades, e a inexistência de dinheiro não é um facto, mas o resultado de uma decisão política.

A representar a Portucel-Soporcel, o Dr. Gonçalo Vieira procedeu a uma apresentação centrada nas oportunidades que a complementaridade entre os meios de transporte representa, dado que o modelo actual de transporte para o centro da Europa, assente na rodovia, será a prazo insustentável e tornará as exportações portuguesas menos competitivas. Por isso considerou que tornar sustentável a actividade de transporte de mercadorias a partir de Portugal, deverá ser um desígnio e uma prioridade estratégica, para responder aos desafios futuros.

Considerou que é fundamental para Portugal construir uma rede ferroviária em bitola Europeia

para o transporte de mercadorias (modelo “normal” e Ro-Ro ferroviário), contribuindo para criar um espaço ferroviário Europeu único e uma cultura ferroviária de complementaridade entre os diversos modos de transporte, para:

- Sustentar o crescimento das exportações de mercadorias e portanto da economia nacional.
- Não correr o risco de isolamento/dependência.
- Potenciar os investimentos e acelerar o desenvolvimento dos principais portos nacionais.

Para o sucesso e otimização dos investimentos a realizar considerou importante que qualquer plano estratégico Nacional para o transporte ferroviário em bitola Europeia (médio/longo prazo), deve ser feito tendo em conta os interesses dos “donos” da carga – os verdadeiros dinamizadores da Economia Nacional, feitos num “racional” empresarial e não político, coordenado com o plano de desenvolvimento ferroviário da Espanha.

O terceiro interveniente foi Jorge Carvalho, representante da DB Schenker, um dos grandes responsáveis pela única ligação ferroviária atual entre Portugal e o centro da Europa. Começando por destacar que, a nível rodoviário, a Schenker tem dois tipos de ofertas para ligações à Alemanha - uma direta e outra via Barcelona - Jorge Carvalho centrou-se então na ligação ferroviária num serviço que, realçou, foi "pioneiro" e que por tal acarretou uma série de desafios.

Sobre a questão do transbordo, vista por muitos como o grande obstáculo às ligações ferroviárias ao centro da Europa devido às diferenças de bitola, referiu que actualmente não é dos maiores entraves para este serviço: a mudança das caixas em Irún tem um custo de 5% no total da operação e faz-se em 8 horas se nenhum dos comboios se atrasar, pois na realidade são 2 comboios de bitolas diferente que tentam chegar à fronteira franco-espanhola à mesma hora para trocar a mercadoria.

Contudo, admitiu que haverá grandes dificuldades se o volume de carga aumentar significativamente, porque a capacidade do sistema de transbordo é limitada.

Sobre as virtudes deste produto, o destacou os tempos de trânsito "quase imbatíveis face ao modo rodoviário".