EDIÇÃO ESPECIAL - VOLUME 1 - TESES

5º CONGRESSO NACIONAL

Lisboa - Fundação Calouste Gulbenkian- 16 e 17 de Março de 2004

O Transporte de Mercadorias: Liberalização e Logística

5º CONGRESSO NACIONAL

O Transporte de Mercadorias: Liberalização e Logística

Presidente da Mesa do Congresso
Engº Luis Braga da Cruz

COMISSÃO EXECUTIVA

Presidente
Dr. Duarte Silvestre Amândio (Pres. APSS)

Secretário Geral
Eng. Fernando Alegria da Mota (DG da STIFA)

Vogais:
Eng. Luís Miguel Silva (Adm. REFER)
Eng. Castanho Ribeiro (Adm. RAVE)
Sr. Alberto Álvaro Teixeira (Pres. ANTRAM)
Sr. Luís Simões (Emp. LUIS SIMÕES)
Dr. Ana Palinhos (Sec. Geral APLOG)
Dr. Rogério Alves Vieira (Pres. Exec. APAT)
Dr. Bruno Bobone (Pres. AGEPOR)
Dr. João Carvalho (Pres. AAMC)
Sr. Carlos Umbelino (Pres. CPC)
Dr. Monteiro de Morais (APP)
Eng. José Manuel Pires da Fonseca (Adm. CP)
Dr. André Henriques (Pres. GABLOGIS)
Eng. Ângelo Esteves (Adm. TAP)

Entidade Promotora: ADFER - Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário

PATROCINADORES

Entidade Promotora:

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Patrocinador Principal

SIEMENS

Patrocinador de Sessão

Caminhos de Ferro Portugueses, EP

Patrocinadores Gerais

Porto de AVEIRO

Direcção Geral de Transportes Terrestres

EFACEC

FORÇA MOTRIZ
Consultores de Comunicação

fernave

EMEF
EMPRESA DE MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTO FERROVIÁRIO, SA

IOT

LS
Grupo Luis Simões

ALSTOM

transinsular
Transportes Marítimos Insulares, S.A.

accenture
High performance. Delivered.

porto de sines

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL REFER EP

FUJITSU

PORTO DE LISBOA

ALCATEL

MLP

IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

SECIL

Porto de Leixões

PORTO DE SETÚBAL

GabLogis
PORTUGAL

SPdH, S.A.

Programa do Congresso

5º CONGRESSO NACIONAL

O Transporte de Mercadorias: Liberalização e Logística

Sessão de Abertura

Dia 16
15:00

Dr. Franquelim Alves - Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia
Eng. Luís Braga da Cruz - Presidente da Mesa do Congresso
Eng. Arménio Matias - Presidente da Direcção da ADFER
Dr. Duarte Amândio - Presidente da Comissão Executiva

Programa da Sessão A

«O Transporte de Mercadorias na União Europeia»

Dia 16
16:30

Mesa da Sessão:

* Presidente - Eng. Falcão e Cunha
* Vice Presidentes - Dr. João Carvalho - Presidente da AAMC
* Dinamizador - Dr. Abel Marques

Oradores:

* Engº Miguel Anacoreta Correia - Presidente da Comissão Parlamentar das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
* Dr. Jose Garcia Fernandez - Representante do Director Geral dos Transportes e Energia da U.E.
* Mr. Hubert Linssen - Representante da IRU junto da Comissão Europeia

Programa da Sessão B

«O Transporte de Mercadorias e a Logística como Suporte ao Desenvolvimento Económico»

Dia 17
09:30

Mesa da Sessão:

* Presidente - Eng. Mira Amaral
* Vice Presidentes - Sr. Alberto Alvaro Teixeira - Presidente da ANTRAM e Dr. Bruno Babone - Presidente da AGEPOR
* Dinamizador - Dr. Victor Carvalho

Oradores:

* Eng. Luis Cunha «A Automação no Transporte Ferroviário Contentorizado»
* Prof. J. A. Diaz Fernandez «El Transporte de Mercancias en la Euroregion Galícia - Norte de Portugal»
* Eng. Pedro Nuno de Jesus «A Agenda Estratégica de Investigação Ferroviária»
* Dr. Jorge Almeida «O Porto de Laem Chabang - Caso de Estudo»
* Dr. J. Costa Faria «Pensar Transportes e Logística a partir de um Novo Paradigma»
* Eng. Ricardo Félix e Dr. António Vasconcelos «Novas Teses para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Mercadorias em Portugal»
* Eng. J. Alberto Franco «Cargas Perigosas - A Multimodalidade e a Segurança»
* Prof. Alvaro Costa «O Futuro do Negócio do Transporte de Carga Aérea nos Aeroportos Portugueses»

Programa da Sessão C

«Impacto da Liberalização na Prestação do Serviço de Transporte de Mercadorias»

Dia 17
09:30

Mesa da Sessão:

* Presidente - Prof. Augusto Mateus
* Vice Presidentes - Dr. Braancamp Sobral - Presidente da REFER e Eng. Rosado Catarino - Presidente do IEP
* Dinamizador - Eng. Castanho Ribeiro

Oradores:

* Eng. Paulo Viçoso «A Interoperabilidade Ferroviária conseguida através de Tracção Multitensão»
* Eng. Carlos Alberto Pinto «Condicionantes da Directiva 16/2001, no âmbito da Telemática, para o Processo de Liberalização»
* Eng.ª Ana Paula Coelho «Para a Gestão da Dependência Externa...Uma Resposta Global»
* Sr. Eugénio Prieto «Desafios e Oportunidades da Liberalização do Transporte de Mercadorias»
* Dr. Francisco Costa Lopes «Liberalização, Concorrência e Interesse Nacional»
* Eng. Pires da Fonseca «Liberalização - A Mudança Necessária»
* Dr. Rogério Alves Vieira «Impacto da Liberalização no Ordenamento Jurídico Português»
* Sr. Lívio Ambrogio «O Impacto da Liberalização no Desenvolvimento dos Transportes Europeus. A Experiência Italiana»

Programa da Sessão D

«Que Política para o Transporte de Mercadorias e a Logística em Portugal»

Dia 17
14:30

Mesa da Sessão:

* Presidente - Dr. Pina Moura
* Vice Presidentes - Eng. Martins de Brito - Presidente da CP e Eng. Monteiro de Morais - Presidente da APP
* Dinamizador - Prof. João Menezes

Oradores:

* Sr. Alberto Álvaro Teixeira «Integração e Complementaridade dos Modos de Transporte para uma Política Global»
* Sr. Henrique Neto «As Empresas e uma Nova Política Logística»
* Dr. António Brito da Silva «A Logística e a Competitividade»
* Prof. Crespo de Carvalho «Que Política de Transporte de Mercadorias sem Política de Logística?»
* Dr. António Marques «Uma nova Política Integrada para o Transporte de Mercadorias do Minho»
* Dr. Manuel Moura «O Contributo da Nova Rede de AV para uma Política Integrada de Transporte de Mercadorias»
* Dr. Rui Moreira «O Transporte Ferroviário de Mercadorias como Factor Condicionante da Competitividade Nacional»
* Prof. J. Augusto Felício «Contributos para uma Política de Transportes de Mercadorias e a Organização dos Transportes em Portugal»

Sessão de Encerramento

Dia 17
18:30

* Prof. Carmona Rodrigues - Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação
* Eng. Luís Braga da Cruz - Presidente da Mesa do Congresso
* Leitura das Conclusões do Congresso pelo Sr.
  Dr. Duarte Amândio - Presidente da Comissão Executiva

ÍNDICE

Patrocinadores do Congresso 03
Programa do Congresso 04
Editorial 07
Figuras Publicas Participam no 5º Congresso da ADFER 08
Zona de Exposição 10
Sócios Beneméritos da ADFER 12

Programa Sessão Abertura **13**
Dr. Franquelim Alves
Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia 14
Eng. Luís Braga da Cruz
Presidente da Mesa do Congresso 16
Eng. Arménio Matias
Presidente da Direcção da ADFER 18
Dr. Duarte Amândio
Presidente da Comissão Executiva 20

Programa Sessão Encerramento **23**
Prof. Carmona Rodrigues
Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação 24
Eng. Luís Braga da Cruz
Presidente da Mesa do Congresso 28
Leitura das Conclusões do Congresso pelo Sr.
Dr. Duarte Amândio - Presidente da Comissão Executiva 30

Programa Sessão « A » **33**
Transporte de Mercadorias no Espaço Europeu
Engº Miguel Anacoreta Correia 34

Programa Sessão « B » **37**
O Porto de Laem Chabang - Caso de Estudo
Dr. Jorge Almeida 38
Pensar Transportes e Logística a partir de um Novo Paradigma
Dr. J. Costa Faria 44
Novas Teses para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Mercadorias em Portugal
Eng. Ricardo Félix e Dr. António Vasconcelos 54
O Futuro do Negócio do Transporte de Carga Aérea nos Aeroportos Portugueses
Prof. Alvaro Costa 60
Cargas Perigosas - A Multimodalidade e a Segurança
Eng. J. Alberto Franco 66

Programa Sessão « C » **69**
Desafios e Oportunidades da Liberalização do Transporte de Mercadorias
Sr. Eugénio Prieto 70
Liberalização - A Mudança Necessária
Eng. Pires da Fonseca 76
Impacto da Liberalização no Ordenamento Jurídico Português
Dr. Rogério Alves Vieira 82
O Impacto da Liberalização no Desenvolvimento dos Transportes Europeus. A Experiência Italiana
Sr. Lívio Ambrogio 86

Programa Sessão « D » **93**
A Logística e a Competitividade»
Dr. António Brito da Silva 94
Uma nova Política Integrada para o Transporte de Mercadorias do Minho
Dr. António Marques 98
O Transporte Ferroviário de Mercadorias como Factor Condicionante da Competitividade Nacional
Dr. Rui Moreira 100

Lista dos Participantes do 5º Congresso Nacional 108

Ficha Técnica

Propriedade
ADFER – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário - Estação do Rossio, 7.º Piso, 1200-147 Lisboa

Director
Eng. Natal da Luz

Directores Adjuntos
Eng. Victor Martins da Silva, Dr.ª Conceição Marques, Prof. Paulino Pereira, Eng.ª Marta Araújo, Dr. Gilberto Gomes, Eng. Pedro Ribeiro, Eng. Pitacas Leonardo e Eng. Felício Gabriel.

Director de Imagem
Dr. Rui Duque Ribeiro

Conselho Editorial
Dr. Manuel Caetano, Eng. Aparício dos Reis, Eng. Filipe de Pina, Eng. Seabra Ferreira, Eng. Quaresma Dias, Prof. Nunes da Silva, Eng. António Proença, Dr.ª Marina Ferreira e Dr. Rui Santos.

Colaboradores Permanentes
Eng. Oliveira Martins, Eng. Marques da Costa, Eng. Anacoreta Correia, Prof. Eng. Almeida e Castro, Eng. Tiago Ferreira, Dr. Rodrigues Coelho, Eng, Simões do Rosário, Eng. Campos Moura, Eng. Manuel Soares Lopes, Eng. Martins de Brito, Eng. Hormigo Vicente, Eng. Xavier de Campos, Eng. Carlos Reis, Dr. Américo Ramalho, Eng. Guimarães da Silva, Eng. Campos Costa, Eng. Vítor Lameiras, Dr.ª Maria Constantina, Eng. Eduardo Frederico, Eng. Castanho Ribeiro, Dr. Maurício Levy, Eng. Luís Mata, Eng. Líbano Monteiro, Eng. António Parente, Eng. Brasão Farinha, Eng.ª Maria Guilhermina Mendes, Eng. Silva Neves, Eng. Baptista da Costa.

Distribuição
Gratuita

Tiragem
3.000 exemplares

Depósito Legal
134694/00

Fotografia
Manuel Ribeiro

Design e Paginação
Cassio Augusto A. Melo

Impressão
Impresse 4 - Soc. de Edições e Impressão, Lda.

ADFER:
dias úteis das 15h00 às 17h00
Morada: Estação do Rossio, 7º piso
1200-147 Lisboa
Telefone: 213 261 029 Fax: 213 261 030
Email: mail@adfer.cp.pt
Internet: http://adfer.cp.pt

FER XXI:
dias úteis das 10h00 às 12h00
Morada: Estação do Rossio, 6º piso
1200-147 Lisboa
Telefone: 213 261 018 Fax: 213 261 022
Email: 3ferxxi@mail.cp.pt

O TRANSPORTE DE MERCADORIAS E A LOGÍSTICA:

UM SECTOR À PROCURA DE UMA NOVA POLÍTICA E DE UMA NOVA ESTRUTURA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Editorial

Os cerca de 600 participantes presentes no 5º Congresso Nacional promovido pela ADFER, a colaboração nas Mesas das Sessões, em que se organizou o Congresso, de algumas das mais destacadas Individualidades ligadas ao Sector, a apresentação de teses de notável qualidade técnica, científica, empresarial, económica e política, a intervenção como Oradores de destacadas Figuras do mundo empresarial, universitário e técnico e as presenças do Senhor Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia na Sessão de Abertura e do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação na Sessão de Encerramento, contribuíram para o êxito desta realização.

Em nome da ADFER dirijo uma palavra de agradecimento a todos quantos dedicaram o seu esforço, emprestaram o seu prestígio, ou conferiram o seu patrocínio a esta importante realização. Seja-me permitido destacar o apoio dos Senhores Eng. Luís Braga da Cruz, Dr. Duarte Amândio e Eng. Fernando Mota, bem como da Siemens, da CP e da Fundação Gulbenkian.

É com satisfação que verificamos ter sido possível congregar, numa iniciativa conjunta, todos os modos (marítimo, rodoviário, ferroviário e aéreo) e todas as Entidades, públicas e privadas, com interesses no transporte de mercadorias e na logística.

Assim foi possível, partindo de interesses muitas vezes contraditórios e de visões à partida divergentes, começar a esboçar um caminho comum que possa servir bem o País.

Nesse novo caminho comum há três aspectos que entendo dever destacar e que foram, no meu entendimento, geradores de largo consenso:

- É imprescindível que o País disponha de uma nova política para o transporte de mercadorias e logística, assente numa visão global e integrada, ao serviço do País, da sua economia, das suas empresas, dos seus cidadãos. Uma nova política que estimule a complementaridade, que se oriente pela racionalidade económica e que seja amiga do meio ambiente. Uma política clarificadora da responsabilidade do Estado e do papel da Iniciativa privada;
- É imperioso que a Administração Pública possua Estruturas permanentes que assegurem a regular preparação e implementação da política do sector. Essas Estruturas não devem ser espartilhadas por modos de transportes mas antes inspiradas numa visão integradora;
- É necessário que o Governo tenha um Secretário de Estado que seja o responsável pela política do País para o transporte de mercadorias e a logística.

À semelhança do que sucedera com o 4º Congresso Nacional, relativamente ao transporte metropolitano e regional, também o 5º Congresso, ao abordar de modo inovador o transporte de mercadorias e a logística, ajudou a construir os alicerces para uma nova política de transportes para Portugal.

O próximo Congresso Nacional, que vai abordar o tema do transporte interurbano de passageiros e que vai ter como Presidente da Mesa o Senhor Dr. Victor Constâncio e como Presidente da Comissão Executiva o Senhor Dr. Manuel Caetano, será certamente o coroar de uma nova política para o Sector dos Transportes.

Engº. Arménio Matias
(Presidente da Direcção da ADFER)

«SECRETÁRIO DE ESTADO ADJUNTO DO MINISTRO DA ECONOMIA PRESIDIU À SESSÃO DE ABERTURA »

«MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS; TRANSPORTES E HABITAÇÃO PRESIDIU À SESSÃO DE ENCERRAMENTO»

Dr. Rui Moreira
Presidente da Associação
Comercial do Porto

O Transporte Ferroviário de Mercadorias como Factor Condicionante da Competitividade Nacional

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

1

- A Associação Comercial do Porto (ACP) tem acompanhado, desde sempre, a evolução da ferrovia em Portugal.
- Nos últimos anos, a questão da nova rede ferroviária de alta-velocidade tem merecido da Associação inúmeros estudos, posições públicas, entrevistas e artigos de opinião dos seus directores e técnicos.
- A ACP concorda, genericamente, com o desenho que resulta dos recentes acordos ibéricos.
- Considera que o facto de o transporte de mercadorias estar contemplado responde a um designio nacional, atendendo à nossa posição periférica.
- Discorda, contudo, da calendarização proposta, bem como de algumas das opções apresentadas pelo Governo, no documento "REDE FERROVIARIA PARA O SECULO XXI".

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

2

- Crise estrutural da economia portuguesa.
- Modelo industrial de baseado em mão de obra barata condenado pela abertura do comércio internacional.
- Perificidade crescente atento o alargamento da União.
- Desvantagens no plano da formação.
- Riscos de desindustrialização. Iguais aos que afectaram o sector da agricultura há 20 anos.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

3

- Transformar Portugal numa plataforma de indústria, comércio e serviços de valor acrescentado.
- Urgência de concentrar meios num plano estratégico.
- Não bastam infra-estruturas, estas tem que ser coerentes e seguir critérios de prioridade.

Dr. Rui Moreira

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

4

Objectivos estratégicos:

- Desenvolver uma nova centralidade Euro-Atlântica;
- Disponibilizar alternativas de transporte competitivas e sustentáveis à indústria nacional;
- Desenvolver massa crítica de tráfego para novos serviços;
- Fixar bases de processamento de distribuição em território nacional;
- Fixar actividades de valor acrescentado em território nacional;
- Captar investimento directo estrangeiro;

Fonte: Estudo apresentado ao MOPTH por L.Tadeu, J. Bebiano e A.Duarte Silva

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

5

Isto implicará uma forte aposta no desnvolvimento logístico integrado

- Apostar nas grandes redes transeuropeias de transportes
- Desenvolver o multimodalismo através de uma articulação entre o sistema portuário nacional, a rodovia e a ferrovia.
- Ligar estes aos grandes centros de consumo e de produção.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

6

Novas oportunidades

- Neste momento, as empresas procuram novas soluções, combinando as possibilidades:
  camião-comboio, navio-comboio, avião-comboio-camião etc.
  Em consequência destas possibilidades, novas oportunidades de mercado surgiram para as companhias do sector ferroviário. No futuro, estas terão a possibilidade de entrar em novas actividades associadas ao transporte, como a distribuição e armazenagem
- A liberalização do transporte ferroviário de mercadorias, permitirá, que qualquer empresa europeia ferroviária utilize a rede portuguesa para efectuar transportes de um qualquer porto nacional para a Europa.
- Actualmente, este sector orienta-se para uma actividade cada vez mais especializada e para maiores distâncias e vem-se concentrando no Transporte **Combinado**

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

7

Tipos de transporte ferroviário

- O **transporte combinado** permite coordenar os meios de transporte por estrada, ferrovia, mar e, recentemente, aéreo, facilitando a sua intermodalidade. Os meios que utiliza são contentores, caixas móveis, camiões e semi-reboques sobre carruagens e navio. Já se utiliza, também, o transporte de camiões TIR sobre vagões. Em França, esta operação tem o nome de *Ferroutage*.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

8

Constrangimentos da Ferrovia

- O comboio transporta menos de 3% das mercadorias da Península Ibérica para o resto da Europa, sendo a rodovia responsável por 55% e o transporte marítimo por 42 %. Um número revelador da gravidade desta situação é o facto de, actualmente, os Pirinéus serem percorridos por mais de 15 mil camiões TIR, por dia, podendo esta situação vir a tornar-se insustentável
- A baixa competitividade da Ferrovia é devida às baixas velocidades e, principalmente, à diferença de bitola (distância entre carris) o que obriga, na fronteira francesa, a dispendiosas operações de mudança de contentores entre vagões. Para resolver este grave problema só há uma solução: mudar a bitola das linhas que se dirijam para o resto da U.E.

RAZÕES PARA CONSTRUIR UMA NOVA REDE

9

Interoperabilidade. O que é?

- A U.E. prepara medidas que visam promover o transporte ferroviário de mercadorias em condições de total interoperabilidade, que é a possibilidade de existir a conexão dos sistemas ferroviários dos diferentes países, o que permitirá uma redução nos custos de exploração de 30 a 40 %, um aumento do mercado de 33% e uma forte redução nos custos dos respectivos equipamentos. Com um sistema único de gestão, os comboios podiam circular livremente pela U.E, mas, por estas condições não existirem, a vel. média é de apenas 18 Km/h o que não permite ao transporte ferroviário de mercadorias competir com a rodovia
- Portugal tem a máxima urgência em possuir uma rede ferroviária que apresente total interoperabilidade com as redes europeias

Dr. Rui Moreira

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

10

- Actualmente, mais de 50 % das nossas exportações são transportadas por rodovia. Caso se opte por uma alternativa, que apresente menores custos, significa que estamos a criar condições para que os nossos produtos sejam mais competitivos.

Custo médio total de factores externos

OBJECTIVOS DA NOVA REDE

- Ligar as principais cidades portuguesas, os seus portos, aeroportos e plataformas logísticas entre si, em bitola europeia, substituindo a actual rede obsoleta de bitola Ibérica e assumindo-se como alternativa, no território nacional, à rodovia e ao transporte aéreo.
- Coordenar-se com a futura rede espanhola, por forma a melhorar as ligações de Portugal ao resto da Europa
- Permitir a livre circulação das mercadorias do nosso território para a U.E,. o que não é possível com a actual rede, e uma total interoperabilidade, que é a capacidade de conectar os sistemas ferroviários dos diferentes países (bitola, sinalização, electrificação etc)
- Reduzir a poluição, o consumo de energia, os acidentes e os custos externos ao travar o crescimento dos outros modos de transporte.

11

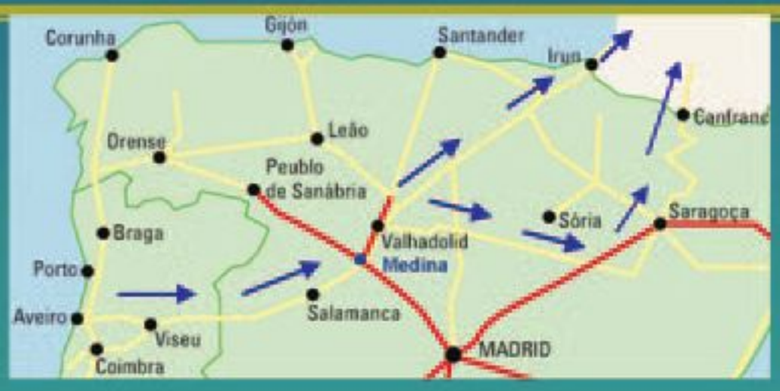
PARTINDO DAS ANTERIORES PREMISSAS

Será essencial dar prioridade à ligação a Medina del Campo (Valladolid) porque dá acesso directo à Europa, Madrid ou Norte e Sul de Espanha

LINHA PRIORITÁRIA

É Aveiro-Salamanca porque dá um acesso mais directo da nossa rede a Medina Del Campo, sendo a porta de entrada e saída para todas as mercadorias para a Europa. É, sem dúvida, um investimento decisivo, à semelhança do que se verificou, em termos rodoviários, na prioridade dada à construção do IP5

Saída e entrada das mercadorias para a U.E. em bitola standard



13

Rede ibérica mista a construir até 2015

Atentas as anteriores circunstâncias:

Os investimentos que forem efectuados, nos próximos anos, serão os passos iniciais que deverão obedecer ao objectivo final, que passará por Portugal se integrar na seguinte Rede de mercadorias.

Autoria: Manuel Cachan
Especialista em Logística e Transportes

A INTEGRAÇÃO NESTA REDE DEVERÁ OBEDECER AOS SEGUINTES CRITÉRIOS:

As linhas a construir deveriam ser linhas mistas para passageiros e mercadorias

A linha Lisboa-Madrid deverá ser em Alta Velocidade com Vmáx de 350 km/h, devido à distância e por forma a que as duas cidades fiquem a menos de 3 horas.

Porto-Lisboa, dado o seu elevado tráfego, poderá ser, numa 2ª fase, explorada em Alta Velocidade

Todas as outras linhas devem ser construídas para Vmáx de 220/250km/h, por razões de economia.

15

Dr. Rui Moreira

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

15

- As linhas de AV, em Espanha, estão preparadas para suportar cargas até 17 toneladas por eixo, ou 25 ton/eixo nas linhas italianas. Transporte de veículos terminados, correio e contentores pode ser possível, desde que se respeite a carga acima referida. Aliás, os comboios de passageiros AV têm um peso por eixo igual ou inferior a 17 ton/eixo. A linha de AV Barcelona-França será mista.

Fonte: TAV – Treno alta Velocità

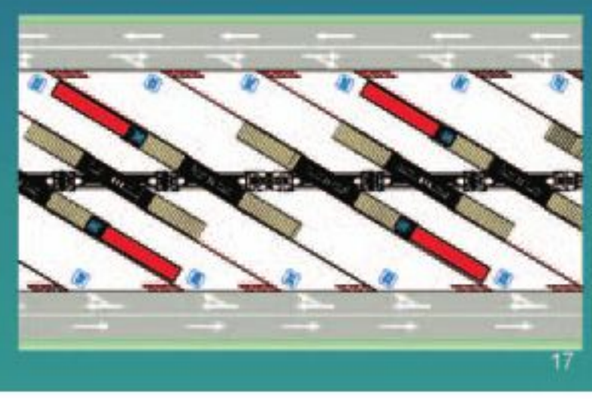
As linhas de AV podem ser mistas se o nº de comboios de passageiros for inferior a 30 por sentido e por dia. Em Portugal esse valor nunca será atingido

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA FUTURA REDE ITALIANA DE AV	
Tipo de tráfego	misto (passageiros e mercadorias)
Velocidade máxima	300 Km/h
Raio de curvatura mínima	5.450 m (em Espanha será de 7250 m para Vmáx de 350 Km/h
Pendentes máximas	18 metros por 1000 m
Pendentes máximos em túnel	15 metros por 1000 m
Carga máxima por eixo	25 toneladas
Largura da plataforma	13,6 m
Alimentação electrica	25 kv ac. 50 hz

FERROUTAGE. MODALOHR

Actualmente, uma empresa francesa, a Modalohr, criou um sistema inovador que transporta qualquer tipo de camiões e atrelados, com carga e descarga muito rápidas, realizadas pelos próprios motoristas, sendo o tempo da operação independente do número de veículos. Este sistema permite que os motoristas trabalhem apenas nos terminais, ou sejam transportados juntamente com a carga, em vagões com restaurante e cama

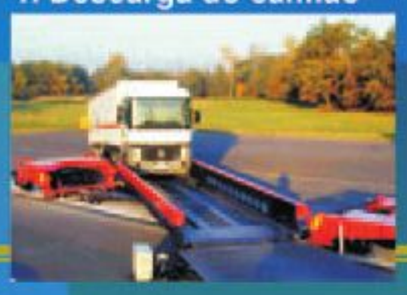
Um terminal Modalohr (ver figura) é barato e simples de construir porque basta colocar uma linha quase ao mesmo nível (altura) da rodovia. Não é necessário pórtico. O tempo de carga e descarga de 30 camiões pode ser efectuado em cerca de 20 minutos.



17

FERROUTAGE. MODALOHR

1. Descarga do camião



2. Separação do contentor

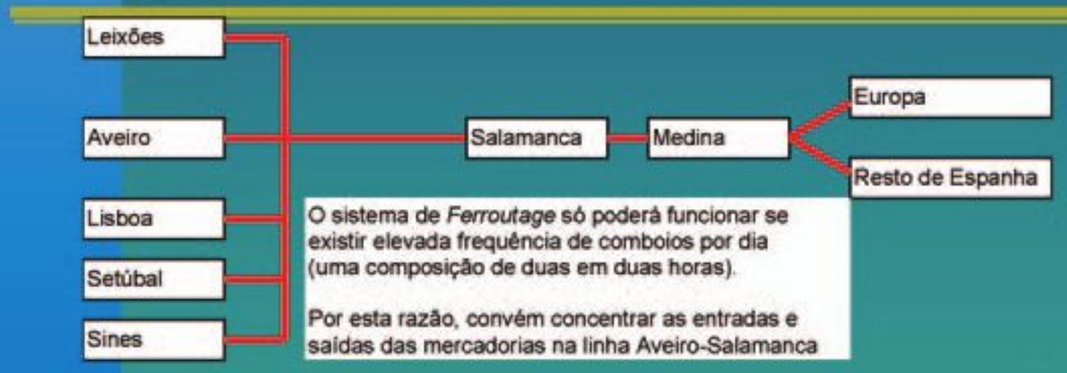
3. Rotação do contentor

4. Partida do comboio

18

FERROUTAGE

Quando toda a rede em território nacional estiver terminada e em bitola europeia, o transporte de mercadorias, provenientes do Sul e Norte do nosso País circulará de e para a Europa, através da linha Aveiro – Salamanca, via Irun ou Canfranc, tornando-se este eixo o mais importante e uma autêntica "auto-estrada ferroviária" na ligação para a U. E.



O sistema de *Ferroutage* só poderá funcionar se existir elevada frequência de comboios por dia (uma composição de duas em duas horas).

Por esta razão, convém concentrar as entradas e saídas das mercadorias na linha Aveiro-Salamanca

19

FERROUTAGE. MODALOHR

As empresas Norte e Centro poderiam deslocar os seus contentores por estrada até um porto seco (terminal) fazendo rapidamente a carga e descarga para a ferrovia de bitola europeia

Camiões completos (aceita maioria dos camiões até 4 m de altura)

	Tipo de bogie	Vmáx	Carga/eixo
Vagões Modalohr	Y25	120 Km/h	22,5 Ton/eixo
	Y33	120 Km/h	17 Ton/eixo

20

O QUE FICOU ACORDADO NA CIMEIRA DA FIGUEIRA DA FOZ

Portugal e Espanha estabeleceram as 4 seguintes ligações internacionais em bitola europeia:

- Porto-Vigo para 2009
- Aveiro-Salamanca para 2015.
- Lisboa-Madrid para 2010 tendo sido resolvido que esta ligação será construida próximo das cidades de Elvas-Badajoz. Por esta fronteira será efectuada a ligação dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines a Puertolano-Madrid.
- Faro-Huelva para 2018
- O Governo espanhol garantiu que terá concluida a electrificação da linha convencional, e em bitola europeia, de Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, em 2008, o que permitirá a circulação de comboios de mercadorias até Irun e França

21

Dr. Rui Moreira

COMO PROCEDER AGORA COM AS NOVAS CONDICIONANTES.

A ACP sempre defendeu como prioritárias as ligações Lisboa-Badajoz e Aveiro-Salamanca. Após a Cimeira da Figueira da Foz estamos perante uma nova realidade

Os acordos já estão assinados e ambos os Países terão que os cumprir, caso contrário, seria uma perda de credibilidade internacional para quem não os respeitar.

A ligação Porto-Vigo não é prioritária para Portugal, mas foi assumida para 2009, e só tem sentido quando a linha Lisboa-Porto estiver terminada

A resolução deste problema poderá passar por se construir simultaneamente Lisboa-Porto e Porto-Vigo, iniciando-se a construção deste troço a partir do Porto

A entrada e saída das mercadorias, para a U.E., terá que ser efectuada pela linha da Beira Alta, mudando-lhe a bitola, até à conclusão de Aveiro-Salamanca.

Convém recordar que o financiamento, já garantido para este projecto, poderá atingir cerca de 80%. Tendo em conta os impostos que o Estado vai receber tais como o IVA, IRC etc, na prática, a comparticipação quase atinge a totalidade do investimento. Esta será uma das principais razões para este projecto avançar

O QUE ACONTECERÁ SE NADA SE FIZER?

23

- Neste caso Portugal ficará, em termos ferroviários, completamente isolado da U. E. e as consequências económicas serão bastante graves, uma vez que será menos atraente para o investimento nacional e estrangeiro

- Provavelmente, até algumas empresas se irão deslocar para o País vizinho, por forma a terem acesso a um meio de transporte que lhes coloque os seus produtos a mais baixo custo nos restantes países da U. E.

CONCLUSÃO

- A Cimeira da Figueira da Foz definiu as ligações a Espanha com garantias de financiamento deste projecto.

- Teria sido mais realista ter dado prioridade às ligações transversais. Perante o que ficou decidido, Portugal vai ter que fazer um esforço suplementar para antecipar a construção da linha Lisboa-Porto, já que a ligação a Vigo, isoladamente, não tem sentido

- É urgente lançar os projectos de execução de acordo com os prazos anteriormente indicados

- Este projecto é estratégico para Portugal e, dadas as actuais limitações financeiras, justificará o adiamento de outras obras públicas, como o novo aeroporto de Lisboa, melhorando-se apenas o da Portela.

O sistema de transportes integrado português já possui aeroportos internacionais e portos bem situados e com capacidade de crescimento e uma rede de estradas e auto-estradas que será terminada nos próximos anos. Falta o elo de interligação dos anteriores meios de transporte, que irá distribuir os passageiros e mercadorias pelo nosso território e deste para a Europa a custos mais baixos, que será:

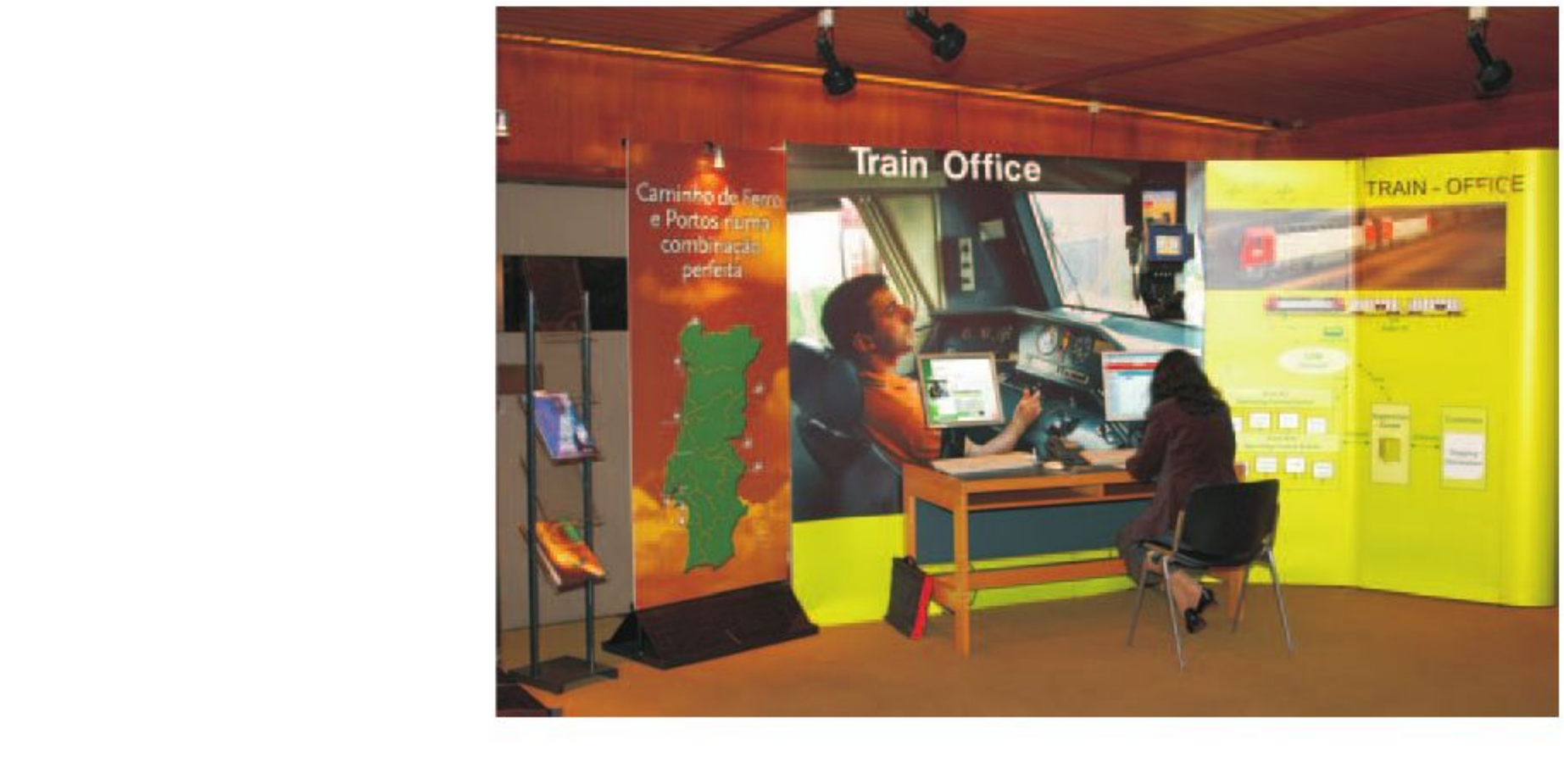
A futura rede ferroviária de alta velocidade e velocidade elevada com linhas de bitola europeia

EXPOSIÇÃO

O Alfa Pendular
dispomibiliza:
ALFA PENDULAR
ar connosco.
omboio chamado desejo.
Venha viajar
connosco.

SIEMENS
Transportation
Systems
www.siemens.pt

FUJITSU


Train Office
Caminho de Ferro
e Portos numa
combinação
perfeita
TRAIN - OFFICE

EXPOSIÇÃO

ADFER.CP.P

EFACEC

Porto de Lisboa
From Iberia to the World

accenture
accenture.com
• Consulting

LISTA DOS PARTICIPANTES DO 5º CONGRESSO NACIONAL

Abel Marques
Abílio António Cabral Da Cunha-CP - UMAT
Abílio Coelho Rodrigues-CP - GRS
Acúrcio Mendes Dos Santos-CP - UMAT
Adriano Rafael De Sousa Moreira-CP - CONSELHO DE GERÊNCIA
Aires Pinto São Pedro-CP - UTML
Albano Figueiredo E Sousa-CP - UMAT
Alberto Álvaro Teixeira
Alberto Barbosa - Efacec
Alberto De Sousa Aroso-REFER
Alberto Espingardeiro-EMEF
Alberto Gameiro Jorge-SINAFE
Alex Nataniel Ramos Evora Fortes-IP Trans
Alexandre Parracho Ramos-IP Trans
Alfeu Pimentel Saraiva-CP - DFC
Alfredo Manuel Silva Rocha-CP - UMAT
Álvaro Costa-
Álvaro Moreira Da Silva-REFER
Álvaro Roberto Costa-REFER
Álvaro Santos-Siemens
Álvaro Vale-Agência Lusa
Amadeu Rocha-APDL - Administração dos Portos do Douro e Leixões
Amélia Castro-APDL - Administração dos Portos do Douro e Leixões
Américo Campos Costa-Ferbritas
Ana Barros-
Ana Catarina Reis-Accenture
Ana Cristina S. F. Reis E Cunha-APL
Ana Isabel Higino Fernandes Caria-APL
Ana Lúcia Pinhal Pereira Silva-CP - DPS
Ana Margarida Furtado-INTF
Ana Maria Praça-Siemens
Ana Palinhos-
Ana Paula Coelho-
Ana Paula Rana Rodrigues-APL
Ana Rita Monteiro De Carvalho-IP Trans
Ana Suspiro-Jornal de Negócios
Anabela Barroso-SGG - Serviços Gerais de Gestão, S.A.
Anabela Ventura Melão-IGOPTC
André De Quiroga-
André Frederico-Siemens
André Henriques-Gablogis
André Louro-Alcatel
André Miguel Nicolau Mirrado-IP Trans
André Rocha-
Andreia Vanessa Moreira-IP Trans
Anerosi Graça Neto Cruz-IP Trans
Ângela Alves Moreira-IP Trans
Ângela Sofia Correia Assunção-IP Trans
Ângelo Esteves-
António Alfredo Pais Silva Rosinha-CP - CONSELHO DE GERÊNCIA
António Borges-Alcatel
António Brito Da Silva-
António Figueiredo-Siemens
António Gonçalves -Siemens
António Gonçalves Conde-CP - GAI
António Grangeia-Efacec
António Inácio Moniz Leitão-Cisterpor, S.A.
António João Fonseca Pontes-MOPTH - Gabinete do Ministro
António Jorge Carvalho Silva Vilaverde-CP - ASSESSORES DO CG
António José Carvalho Custódio-CP - UTML
António José Machado Lopes-Tradegal
António José Portela Gouveia-CP - ASSESSORES DO CG
António José Proença-Rodocargo
António José Sequeira De Almeida Coragem-CP - GJC
António Manuel Caldeira Lucas-APSS
António Manuel Gaspar-CP - UTML
António Manuel Pascoal Ribeiro Medeiros-CP - DFC
António Manuel Simões Freitas-CP - UTML
António Manuel Toureiro Mineiro-CP - DPS
António Marques-
António Martins Silva-CP - DCT
António Mira Feyo-Ferbritas
António Nabo Martins-CP - UTML
António Nunes Dos Santos-CP - UMAT
António Paiva Morão-NEC Portugal, S.A.
António Pontes-Gablogis
António Rebolo-Ferbritas
António Ribeiro-APSS
António Vasco Guimarães Silva-INTF
António Vasconcelos-
António Victor Marques Archer De Carvalho-CP - DPS
Aquiles Pinto-Vida Económica
Arlindo António Da Rocha Lopes Basto-Luís Simões
Arlindo Crespo Rodrigues-CP - USGL
Armando Fonseca Neves-CP - ASSESSORES DO CG
Armando Martins-Ferbritas
Arménio Costa-Promorail
Arménio Jerónimo Martins Matias-CP - ASSESSORES DO CG
Arménio Leonel Caseiro-CP - UTML
Arnalda Martins Ramos-REFER
Arne Kleverssat-Siemens
Artur Bívar -Alstom
Artur Pedrosa-Rodocargo
Augusto Mateus-
Áurea Batista Gonçalves-INTF
Avelino Antunes Paulo-Quimigal
Beatriz Martins -APSS
Bernardo Matos-CP - UTML
Boris Wenzel-
Brancamp Sobral-
Bruno Bobone-
Bruno Filipe Pedra Amado-IP Trans
Bruno Miguel Gomes Ferreira-IP Trans
Bruno Miguel Santos Da Cruz-IP Trans
Caetano Rosa-Soporcel
Caldeira Dos Santos-Siemens
Cândido Lameiras-Transinsular
Carina Isabel Monteiro-IP Trans
Carla Alexandra Rasteiro Louro-IP Trans
Carla Patrícia Almeida-CP - UTML
Carlos Alberto Ferreira Rodrigues-CP - UTML
Carlos Alberto Galamba Palma Pinto-CP - GID
Carlos Alberto Nunes-Fergrupo
Carlos Alberto Oliveira Penim-CP - GSP
Carlos Alberto Rodrigues Dos Santos-CP - EQUIPA DO RESCUE TEAM
Carlos André Santos Martins-IP Trans
Carlos Anjos-Siemens
Carlos António Lopes-CP - UTML
Carlos Chambel-Siemens
Carlos Cipriano-Jornal O Público
Carlos Correia-Ferbritas
Carlos Eduardo Machado-CP - DCT
Carlos Eurico Aguiar Teixeira De Sousa-CP - DPS
Carlos Gaivoto -Alstom
Carlos Jorge Garcia Madeira-CP - EQUIPA DO RESCUE TEAM
Carlos Lopes-Siemens
Carlos Manuel Costa Nunes-CP - UMAT
Carlos Manuel Fernandes Rodrigues-DGTT
Carlos Moura Pedro-Transportes em Revista
Carlos Paiva De Carvalho-CP - DIP
Carlos Pato Das Neves-EMEF
Carlos Paz-Accenture
Carlos Rodrigues-CP
Carlos Santos-TVT, S.A.
Carlos Simões-EMEF
Carlos Teodoro-Siemens
Carlos Umbelino-
Carmelita Helena Fernandes Gonçalves Andrade Papoula-DGTT
Carmona Rodrigues-MOPTH
Carrasquinho De Freitas-
Cássio Melo-
Castanho Ribeiro-
Catarina Piedade-Gibb Portugal
Cátia Filipa Rebelo Moutinho-IP Trans
Cecília Jacinto-Secil
Célia Maria Rebelo Piedade Barros-APL
Celina Inácio-Tex
Cerdeira Baptista-Siemens
Clara Esquível-
Claudia Alexandra Espada Narciso -IP Trans
Cláudia Baptista Moreira De Freitas-CP - UVIR
Cláudio Bacalhau-Accenture
Conceição Espadinha-Siemens
Crespo De Carvalho-
Cristina Dias-MOPTH
Cristina Laginha-Ferbritas
Cristina Maria Estrela Roberto-IP Trans
Cristina Patrício-Fundação Calouste Gulbenkian
Cristina Pinto Dias-IEP - Instituto de Estradas de Portugal
Cristina Rodrigues-Logística Hoje
Daniel Antunes-Alcatel
David Martins-Alcatel
Delfim Ferreira-Siemens
Deolinda Oliveira-
Dias Agudo-Siemens
Dina Maria Nascimento De Brito Alves-DGTT
Dionísio Cerqueira Correia-Amorim - Lage
Domingos Serpa Dos Santos-Somafel
Dora Assis-Logística Moderna
Dora Helena Simões Peralta-CP - DCT
Duarte Ladeira-IOT
Duarte Martins-Siemens
Duarte Silvestre Amândio-APSS
Edmundo Costa-Siemens
Eduardo Ferreira-Ferrovias
Eduardo Frederico-RAVE
Eduardo Pinhanços Dos Santos-APL
Elísio Carmona-EMEF
Elsa Maria Roncon Santos-Fernave
Elvira Maria Oliveira Neves Pedroso-CP - GAI
Emanuel Filipe Rebelo Paulino -IP Trans
Emília Mateus Militão Morais Branco-CP - GEP
Ernesto Carneiro -APSS
Ernesto Martins De Brito-CP - CONSELHO DE GERÊNCIA
Eugénio Prieto-
Eurico Santos Barreto-Quimigal
Falcão E Cunha-
Felício Gabriel-Siemens
Ferial Hamid-Banco Efisa
Fernanda Macedo-APL
Fernando Alegria Da Mota-
Fernando Durão-Alcatel
Fernando Fonseca-Fernave
Fernando Gonçalves-Transportes e Negócios
Fernando Grilo-Sociedade de Consultores Marítimos, Lda
Fernando José Vieira Lau-CP - ASSESSORES DO CG
Fernando Manuel Cabrita Silvestre-SINFA
Fernando Mena Gravito-Partex-Consultoria em Engenharia, S.A
Fernando Moreira-Siemens
Fernando Nunes Da Silva -Alstom

Fernando Silva-SPC - Serviço Português de Contentores, S.A.
Figueiredo Sequeira-Gablogis
Filipa Alexandra Silva Candeias-IP Trans
Filipe Barros-Logística Moderna
Filipe Cardoso-Jornal O Independente
Filipe Daniel Geraldes Correia-IP Trans
Filipe Duarte-Revista Cargo
Filomena Vieira Da Silva Rui-INTF
Fiorenzo Livio Ambrogio-
Firmino Costa-Siemens
Francisco Asseiceiro-Ferbritas
Francisco Costa Lopes-
Francisco Domingos Nogueira Leite -Fernave
Francisco Fernandes-Fernave
Francisco Fortunato-Tex
Francisco José Silveira Ramos-
Francisco Serafim-APSS
Franquelim Alves-Ministério da Economia
Franz Mairhofer-SIEMENS
Germano Martins-IOT
Gomes Ferreira-APSS
Gonçalo Constantino De Freitas-G. C. Freitas, Lda
Gonçalo Salazar Leite-Secil
Graça Maria De Albuquerque Fernandes-DGTT
Graça Sousa-IOT
Gualdino Egídio Martins-CP - DPS
Hamilton Ned Pereira Bragança Gomes-IP Trans
Helena Figueiredo-Fernave
Helvídio Araújo-IP Trans
Henrique Alvim-Intercontainer
Henrique Manuel Teles -REFER
Henrique Megre Costa Ramos-CP - USGP
Henrique Neto-
Herbert Seelmann-Siemens
Herculano Afonso Lima-CP - GJC
Hermenegildo Silva Rico-CP - UVIR
Hilário Vieira-Soporcel
Homero Passos Shröder-CP - DIP
Hubert Linssen-
Hugo Filipe Teixeira-IP Trans
Hugo Miguel Francisco Laranjeira-IP Trans
Hugo Miguel Nunes Simões-IP Trans
Humberto Estevez-Secil
Idalino Sabido José-APS
Ilda Maria Veloso Mendes-CP - UTML
Isabel Garcia-CP
Isabel Matalonga-Gablogis
Isabel Rodrigues-Accenture
Ismael Garcia De Sá-IP Trans
J. A Diaz Fernandez-
J. Alberto Franco-
J. Costa Faria-
Jacinto Carlos Santos Lima-CP - UMAT
Jack Roosevelt-Alstom
Jackes Miller Freite De Melo G. Afonso-IP Trans
Jácome Nogueira-NEC Portugal, S.A.
Jaime Vieira Dos Santos-Terminal de Contentores de Leixões
Javier Antela Riviera-Transfesa
Jean Pocelet-Câmara de Comércio Luso - Belga - Luxemburguesa
João Araújo-Alcatel
João Bernardo Gonçalves Henriques-RAVE
João Biencard Cruz-Direcção Geral Ordenamento do Território
João Candeias Fernandes-Alcatel
João Carlos Da Luz Antunes-INTF
João Carlos Nascimento Borges-IP Trans
João Carlos Oliveira Alves-REFER
João Carlos Quaresma Dias -APSS
João Carvalho-
João Delgado-
João Dias Diogo-REFER
João Diogo Rodrigues Andrade Correia-CP - GIC
João Filipe Barros Mendonça Pedrosa-IP Trans
João Filipe Ramos Pereira-IP Trans
João Gentil Dos Santos Pereira-IP Trans
João José Pereira Cardoso Lemos-DGTT
João Madeira-Jornal de Notícias
João Manuel Da Silva Valente-REFER
João Martins-Ferbritas
João Menezes-
João Moreira-Gablogis
João Neves-Fernave
João Paulo Borges Alves-CP - UTML
João Paulo Ribeiro Bento -REFER
João Paulo Rosas Da Silva Libano Monteiro-ESTAC
João Pedro-Siemens
João Pedro Araújo-Terminal de Contentores de Leixões
João Pedro Braga Da Cruz-APA - Administração do Porto de Aveiro
João Piussa-Alcatel
João Ramos-Palmetal
João Rodrigues-Siemens
João Salgueiro-Alcatel
João Soares-Gablogis
João Valério-Ferbritas
Joaquim Dias Amaro-Futrifer
Joaquim Gaspar-Transinsular
Joaquim José Henriques Polido-CP - DPS
Joaquim José Sousa Marques-CP - DSI
Joaquim Manuel Fonseca Matias-Câmara Municipal de Palmela
Joaquim Paulo Rodrigues-EMEF
Joaquim Ventura-Siemens
Jorge Albano-APSS
Jorge Almeida-PSA
Jorge Andrade Martins-INTF
Jorge Bicó-Gablogis
Jorge Evelino Sousa Andrade Vieira-Mota - Engil
Jorge Humberto Fernandes-Siemens
Jorge Jacob-
Jorge Miguel Gomes Caetano-IP Trans
Jorge Nandim De Carvalho-Planege, S.A.
Jorge Paulo Marques Sequeira-CP - DSI
Jorge Rosa-Siemens
Jorge Sarafana-Ferbritas
Jorge Vieira-Efacec
José Alves Baptista-Siemens
José António Amaral Da Silva-REFER
José António B. Santos Argolinha-Fergrupo
José António Contradanças-APS
José António Portela-IOT
José António Viegas Costa Faria-Luís Simões
José Augusto Felício-
José Augusto Mira Galvão-
José Baptista-EMEF
José Barros-Gibb Portugal
José Campaniço-Siemens
José Carlos Carvalho -APSS
José Carlos Pereira Rei-FENTCOP
José Carvalho Silva E Serpa-CP - UTML
José Castela Viegas-DGTT
José Catarino-Transinsular
José Eduardo Peno-Siemens
José Fernandez Garcia-
José Jesus Fradique-CP - DIP
José Joaquim Geraldes Flacho-CP - UMAT
José Limão-Transportes em Revista
José Luís Costa Ramalho-CP - DFC
José Luís Nunes-Pengest
José Luís Soares Simões-Luís Simões
José Manuel Borges Rayarga-Typsa
José Manuel Canelas Lopes-CP - GAI
José Manuel Carreira Miguel-Siemens
José Manuel Da Silva-Efacec
José Manuel Lopes Tomé-Siemens
José Manuel Oliveira Monteiro-CP - EGSQ
José Manuel Pires Da Fonseca-CP - CONSELHO DE GERÊNCIA
José Manuel Rodrigues Gaspar-CP - DSI
José Maria Bourbon-FPTR - Federação Portuguesa Transp. Rodoviários
José Montalvão -Alstom
José Monteiro De Morais-APS
José Pedro Castanheira Rodrigues-Ferrovias
José Pedro Ferreira Jorge-Socarpor
José Pinheiro-Clube dos Entusiastas dos CF
José Reizinho-Comissão de Trabalhadores CP
José Silva Godinho-SINFESE
José Sousa-Efacec
José Valério Vicente Jr.-
José Veloso-Siemens
José Victor Natal Da Luz-CP - UMAT
José Vitor Artur Pereira-Fergrupo
Juan Alfonzo Lopez Cerrato-CP - UTML
Júlio Jorge Monteiro Vieira Marques-ASCEF
Júlio Lobo Da Costa-Somague
Júlio Valdemar-Efacec
Justino Esteves-EMEF
Leal Sequeira-Siemens
Lenine Jorge Costa Gonçalves-IP Trans
Leonor Matias-Diário de Notícias
Leopoldo Joaquim Medeiros Rabaçal-CP - UTML
Lídia Isabel Vieira-SGG - Serviços Gerais de Gestão, S.A.
Lídia Maria Das Neves Soares-
Lídia Sequeira-IOT
Lígia Henriques Ferreira-IP Trans
Liliana Alexandra Barata-IP Trans
Liliana Peres Duarte-IP Trans
Lopo Maria Castro Feijó-Terminal de Contentores de Leixões
Luís Abrunhosa Branco-PressTrans
Luís Braga Da Cruz-
Luís Cadilha-Siemens
Luís Carlos Cruz-Fernave
Luís Carlos Cunha Pacheco-IP Trans
Luís Coimbra -Alstom
Luís Costa-Siemens
Luís Cunha-SIEMENS
Luís Eugénio Da Silva Beato-CP - ASSESSORES DO CG
Luís Figueiredo-Alcatel
Luís Filipe Palmeira Costa-CP - USGL
Luís João Guerreiro Ferreira-Luís Simões
Luís Manuel Cidade Pereira De Moura-M.Moura Consultores
Luís Martins Carneiro-Sacor Marítima S.A.
Luis Mata-Ferbritas
Luís Miguel De Castro Gagliardini Graça-CP - GIC
Luís Miguel Pinto-Fergrupo
Luís Miguel Silva-
Luís Monteiro-Siemens
Luís Nunes-EMEF
Luís Reboredo-Efacec
Luís Seixas-IP Trans
Luísa Costa-DGTT
Luísa Resina-Neopul
Luísa Vagas Da Rosa Códices-REFER
M. Tomás-Siemens
Madalena Sequeira-Jornal Fórum Empresarial
Maia Pires-Siemens

LISTA DOS PARTICIPANTES DO 5º CONGRESSO NACIONAL

Mamede Matos Fernandes-CP - USGP
Manuel Aguiar De Carvalho-CP - CONSELHO DE GERÊNCIA
Manuel Alvim-Efacec
Manuel Amador Gomes Ramos-CP - UTML
Manuel Ferreira Caetano-CP - ASSESSORES DO CG
Manuel João Sá Almeida-CP - DAC
Manuel Marques Da Silva-
Manuel Miguel Jorge-IEP - Instituto de Estradas de Portugal
Manuel Monteiro Lorga-CP - UMAT
Manuel Pedreiro-APSS
Manuel Pinto Machado-EMEF
Manuel Vaz Pinto -Alstom
Manuela Lopes-Fernave
Manuela Sousa Da Luz-IP Trans
Marcelino Guerreiro-Fernave
Marco Lopes-Siemens
Margarida Maria Da Cunha Ferreira Arantes-CP - SECRETARIA GERAL
Margarida Veloso-IOT
Maria Adelina Rocha-DGTT
Maria Angélica Maniéis Dias-CP - DSI
Maria Clara Xavier Rosa Correia-APL
Maria Constantina Baptista-Fernave
Maria Da Assunção C. F. Mogárrio-APL
Maria Da Graça Pacheco Martins-ASGM - Engenheiros Associados, Lda
Maria Da Graça Pereira Bartolomeu-CP - GAI
Maria De Fátima Évora Queirós -APSS
Maria De Jesus Alves-Siemens
Maria De Jesus Lopes-CP - USGL
Maria Do Carmo Lisboa Santos-IEP - Instituto de Estradas de Portugal
Maria Do Carmo Santos Ramos Vilaça Lopes-CP - GID
Maria Ema Mendes Ruivo-CP - UTML
Maria Filomena Lima Silva Mata-DGTT
Maria Graciosa Silva Farinha-DGTT
Maria Helena Evangelista-APS
Maria Helena Reis Nabais Ferreira-APL
Maria Janeiro Reis Dias-CP - GEP
Maria João Carmelo Rosa Calado Lopes-CP - GEP
Maria João Serrano-Gablogis
Maria João Tender-CP - GJC
Maria José Duarte Nunes-CP - GJC
Maria Manuela Coelho De Abreu Garcia Botinas-DGTT
Maria Manuela Silva Figueiredo-CP - DAC
Maria Margarida Guerra Pinto-CP - ASSESSORES DO CG
Maria Paula Pelicas Soares-CP - GEP
Maria Romana Vasconcelos-EMEF
Maria Rosário Macário-TISPT
Mário Almeida-Oracle
Mário Branco-CP - UTML
Mário Cardoso-Secil
Mário Silva-SPC - Serviço Português de Contentores, S.A.
Marisio César Silva Lopes-IP Trans
Marta Filipa Ferreira Veloso-IP Trans
Martins Marques -Alstom
Maurício Besel Levy-INTF
Maurício Frederico-Siemens
Melo Ribeiro-Siemens
Miguel Alexandre -IP Trans
Miguel Anacoreta Correia-
Miguel Dinis Da Fonseca-Secil
Miguel Moura E Silva-INTF
Miguel Sena E Silva-VTM Portugal
Miquel Llevat-Fergrupo
Mira Amaral-
Mónica Vicente-Accenture
Nádia Lina Neves Castro-IP Trans
Nelson De Souza Serrão-IP Trans
Nuno Filipe Figueiredo-IP Trans
Nuno Freitas-Siemens
Nuno Manuel Da Silva Leandro-Fernave
Nuno Pereira-Siemens
Nuno Rodrigues-Accenture
Odete Abrantes-Alstom
Odília De Jesus M. Camacho Lança-APL
Óscar Gaspar -Alstom
Óscar Tesouro-Fergrupo
Otília Maria De Oliveira Matos Queirós E Sousa-CP - UVIR
Palma Féria-Gablogis
Patrícia Sofia Soares-IP Trans
Paula Cristina Neves Pereira Vertic-CP - SECRETARIA GERAL
Paulo Alberto Martins Alves Rocha-REFER
Paulo Aldeia-APSS
Paulo António-Accenture
Paulo Custódio-Alcatel
Paulo Dinis-Accenture
Paulo Dinis Pedrosa Paulino-CPK - Companhia Produtora de Papel Kraftsack, S.A.
Paulo Fernando Ribeiro-SGG - Serviços Gerais de Gestão, S.A.
Paulo Ferreira-Siemens
Paulo Jorge Carvalho Niza-CP - UTML
Paulo Lopes-
Paulo Monteiro-Siemens
Paulo Oliveira-CP - UTML
Paulo Rafael Silva Simões-IP Trans
Paulo Rodrigues-Alstom
Paulo Serra E Silva-Gablogis
Paulo Viçoso-SIEMENS
Pedro Acácio Domingos Carreira-CP - DCT
Pedro Caldeira Ferreira-REFER
Pedro Correia-Siemens
Pedro Domingos Custódio Alves Rodrigues-CP - GIC
Pedro Faria-Siemens
Pedro Fernando Gomes Pires-REFER
Pedro Galvão-Secil
Pedro Jorge Pereira Filipe Correia-Trageo
Pedro Lopo Ermida Mano-VTM Portugal
Pedro Manuel Faria Dos Santos-CP - UTML
Pedro Manuel Franco Ribeiro-CP - UMAT
Pedro Miguel Morais Diogo Vaz-CP - GIC
Pedro Miguel Tavares Manuel-IP Trans
Pedro Montalvão-Efacec
Pedro Moutinho-Grupo Parlamentar PSD
Pedro Nuno Inácio Conceição-CP - UTML
Pedro Nuno Maia Oliveira De Jesus-CP - GID
Pedro Pita-Siemens
Pedro Ribeiro-Siemens
Pedro Ricardo Pires Barata Duarte -IP Trans
Pedro Silva Marques-TISPT
Pedro Soares-Efacec
Pedro Valente-Siemens
Pina Moura-
Pissarra Nunes-Gablogis
Ramalho De Almeida-Siemens
Raul Martins Matias-APL
Raul Vilaça Moura-INTF
Ricardo A. Asper Paixão Figueira-APL
Ricardo Aires-Siemens
Ricardo Félix-
Ricardo Jorge Da Luz Drummond Borges-CP - EGSQ
Ricardo Jorge Da Silva Rodrigues-IP Trans
Ricardo Jorge Francisco Marques-IP Trans
Ricardo Jorge Marques Suzano-IP Trans
Ricardo Jorge Monteiro-IP Trans
Ricardo Nunes-Siemens
Ricardo Soares-Siemens
Ricardo Teixeira Oliveira-COBA
Rita Pereira-Accenture
Rita Soares Vaz-IP Trans
Rodrigo Miguel Ferreira Laranjeira-IP Trans
Rogério Alves Vieira-
Rogério Gomes-Siemens
Rogério Monteiro Nunes-Consulgal S.A.
Rogério Ruiz-Tex
Rosa Adelaide Mendes Varela-DGTT
Rosado Catarino-IEP - Instituto de Estradas de Portugal
Rui Cabrita-Diário Económico
Rui Carneiro-Siemens
Rui Daniel Reis Barros-CP - GRS
Rui Jorge Moreira Da Silva Lopes-Transporta
Rui Jorge Moreira De Andrade-Garland Logística, Lda
Rui Manuel Correia Simões-IP Trans
Rui Manuel Dos Santos Mil - Homens-INTF
Rui Morais Torres-Rodocargo
Rui Moreira-
Rui Pedro Profirio Pereira-IP Trans
Rui Sabino-EMEF
Rui Vilar-Fundação Calouste Gulbenkian
Rulza Isabel Sá Amarante -IP Trans
Ruy Moreira Cravo-ISEL
Salomé Faria-Siemens
Sandra Almeida-Gabinete de Advogados António Vilar e Associados
Sandra Fernandes-Transinsular
Sandra Melo-Faculdade Eng. Porto
Sandra Nunes-IOT
Sandra Oliveira-Siemens
Sandra Rebelo-Accenture
Sandro Miguel Cunha Esteves-IP Trans
Santos Cunha-EMEF
Sebastião Gaiolas-Accenture
Serafim Lopes Alves-CP - DIP
Sérgio Pissarra Santos-Siemens
Sigénia Lima Rocha -IP Trans
Silva Neves-
Silva Romão-Siemens
Silvia Cristina Miguel Silva -REFER
Sónia Suzete Silva Baessa-IP Trans
Susana Reis Coimbra -Semaly Portugal
Teresa Casal Ribeiro-INTF
Teresa Ferrão Ribeiro-Siemens
Teresa Violante -Jornal Fórum Empresarial
Thorsten Sponholz-Siemens
Tiago Lousada-Accenture
Ulisses Carvalhal-CP - UTML
Valdemar Tomáz-Clube dos Entusiastas dos CF
Valter Do Carmo Duarte-REFER
Vanessa Alexandra Mesquita Saraiva-IP Trans
Vasco Manuel Franco E Abreu-IEP - Instituto de Estradas de Portugal
Vera Faria-Siemens
Victor Carvalho-
Victor José João Santa-Fergrupo
Victor Távora-EMEF
Virgílio Castanheira-APSS
Vitor Cruz-Alcatel
Vitor Gonçalves-
Vítor Jorge Da Silva Carvalho-REFER
Vitor Manuel Soares Martins Da Silva-CP - GID
Vitor Manuel Sousa Risota-CP - ASE
Vítor Miranda-Siemens
Vitor Paulo Oliveira Camilo-CSC - Computer Sciences (Portugal), Lda
Vitória Farola-Siemens
Volker Müller-Siemens
Wagner Daniel Bezerra-IP Trans
Yola Kadinga Vera Rocha-IP Trans

5º CONGRESSO NACIONAL

A ADFER - Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Caminhos de Ferro tem o prazer e a honra de anunciar a adesão do seguinte novo Sócio Benemérito:

NEC

SÓCIOS BENEMÉRITOS DA ADFER, ASSOCIAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

TIEX TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EXPRESSO
FERBRITAS
CDM
SOMAFEL
STCP
carris
EMEF
TVT TERMINAL DO VALE DO TEJO
SOPOL
EFACEC
METAL SINES
porto de sines
ETEC LDA
SIEMENS
fase
intecsa
tyco Engenharia
ATKINS
Porto de Leixões
GEOFER Produção e Comercialização de Bens e Equipamentos, S.A.
Metropolitano de Lisboa
GRID Consultas, Estudos e Projectos de Engenharia Lda.
spie batignolles
ALCATEL
BOMBARDIER TRANSPORTATION
ALSTOM
Porsol
Metro do Porto, SA
SEMALY PORTUGAL
Balfour Beatty Rail
PORTO DE SETÚBAL
JACOBS GIBB
rav
Transtejo
Caminhos de Ferro Portugueses, EP
Fergrupo Construções Ferroviárias
neopul
Somague
Portugal
TECHNIP-COFLEXIP TECHNIP PORTUGAL
Ferrovias
TERTIR GRUPO
FERTAGUS

ABERTURA

Dr. Franquelim Alves - Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia
Eng. Luís Braga da Cruz - Presidente da Mesa do Congresso
Eng. Arménio Matias - Presidente da Direcção da ADFER
Dr. Duarte Amândio - Presidente da Comissão Executiva

Dr. Franquelim Alves

Discurso do Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia na Sessão de Abertura

Queria começar por agradecer, em meu nome e em nome do Senhor Ministro da Economia, o convite para presidir à Sessão de Abertura do V Congresso da ADFER e naturalmente felicitar esta Associação pela oportunidade de realização deste evento e da sua temática subjacente ao Transporte de Mercadorias, Liberalização e Logística.

Julgo que não será novidade para nenhum dos presentes o reconhecimento, cada vez mais óbvio, da importância da logística e dos transportes na economia global e a alteração qualitativa que se verificou no sentido da percepção que transportes e logística, numa economia moderna são, do ponto de vista da competitividade e da cadeia de valor, factores críticos de sucesso.

É curioso, aliás, notar que num estudo realizado pela Comissão Europeia se refere a área dos transportes, da logística e da distribuição como uma das que apresenta um gap de produtividade entre os Estados Unidos e a Europa é mais significativo. Isso resulta, acima de tudo, da grande capacidade de incorporação tecnológica que os Estados Unidos conseguiram na optimização da sua cadeia de distribuição.

Efectivamente, na época actual, a cadeia de distribuição, e a logística são factores fulcrais para o aumento da rotação dos activos, redução da imobilização de capitais e prestação de serviços de qualidade diversificados e formatados em função do consumidor.

Naturalmente, para Portugal essa é também uma matéria crítica. Estamos numa fase em que os objectivos de ganho de competitividade e de produtividade foram determinados como metas centrais da política económica do actual Governo.

Temos um gap global de 47 pontos percentuais em relação à média dos países mais avançados da Europa e o Governo pretende que esse gap seja ultrapassado até 2010. Naturalmente que a vertente dos transportes e da logística é neste puzzle um factor determinante de sucesso.

O panorama português, em termos do transporte e da logística, é de alguma forma diferente do europeu. Já foi referido que na Europa cerca de 8% do transporte de mercadorias é feito com recurso à ferrovia, mas penso, que a grande assimetria entre Portugal e a média europeia é de facto o peso predominante do transporte rodoviário no nosso País - 87%, contra uma média europeia de 44% para o transporte rodoviário e 41% para o transporte marítimo.

A actual situação é explicada pelas características geográficas e dimensão do nosso País e também como consequência natural de um conjunto de opções de desenvolvimento, adoptadas nas últimas décadas centradas na aposta em infra-estruturas rodoviárias que foram determinantes para o sucesso de Portugal, mas que implicam novos desafios nesta nova fase de desenvolvimento.

O alargamento da Europa a mais 10 Países, já a partir deste ano, vai constituir um desafio significativo para Portugal, criando uma obrigação crescente dos empresários portugueses encontrarem novos mercados, apostarem mais nas exportações e isso significará ter uma visão diferente e distinta para a dimensão do transporte e a capacidade de distribuição que os empresários portugueses têm nessa matéria.

Colocam-se, em termos mundiais e particularmente em termos europeus, desafios fundamentais do ponto de vista dos transportes. Os grandes desafios já foram referidos e eu limitar-me-ei a fazer

Dr. Franquelim Alves

breves referências, dado não ser especialista na matéria. É reconhecido por todos e pela própria política definida pela União Europeia que o transporte rodoviário não tem capacidade para um crescimento adicional. O seu peso actual, com o fenómeno de saturação e da segurança rodoviária cria já problemas de insustentabilidade.

Considerando o impacto ambiental estima-se, que 84% do incremento de emissões de CO2 sejam originadas pelo crescimento do transporte rodoviário em termos comunitários. No caso português os transportes no seu conjunto registaram na última década, um aumento nas emissões de CO2 de 115%. Por outro lado há na maior parte dos países cada vez mais apoio à imposição de portagens diferenciadoras. Também do ponto de vista da dependência energética dos combustíveis no transporte rodoviário é incompatível com as opções de diversificação que têm vindo a ser assumidas. Em nenhum caso, e também nos transportes, é boa política dependermos de uma única opção. É inevitável caminharmos no sentido da diversificação, apostando nas frentes do transporte ferroviário do transporte marítimo.

Esse desafio é também no caso português fundamental. Curiosamente nas iniciativas para o crescimento e nomeadamente nos programas de arranque rápido chamados quick start programmes uma das grandes apostas da Comissão Europeia foi exactamente a aposta nas auto-estradas marítimas e nas auto-estradas ferroviárias. O que significa que há aqui, se quisermos, uma mudança de política centrada na percepção que esta predominância do transporte rodoviário tem que ser alterada.

Diria que isto são boas notícias para Portugal não só por aquilo que referi anteriormente em relação à crescente dimensão das transacções e dos transportes entre Portugal e o conjunto da União Europeia, como também, na combinação transporte marítimo/transporte ferroviário. O nosso posicionamento geográfico nesta matéria pode dar-nos uma vantagem competitiva. Costumamos sempre dizer que temos problemas de periferia, mas é óbvio que esta aposta, no transporte marítimo, pode colocar-nos, numa posição estratégica do ponto de vista de um elemento central de ligação entre o Continente Europeu e os demais Continentes, nomeadamente África e América e mesmo a própria Europa.

O Governo tem vindo a apostar, com a adopção de políticas claras, no transporte Ferroviário e Marítimo: Neste último caso relevo o apoio à criação de portos marítimos competitivos, nomeadamente em Sines e no norte do País. Não quero deixar de referir que o Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação amanhã poderá, com mais precisão elucidar os Senhores Congressistas sobre essas políticas. Mas gostaria de salientar que efectivamente há uma aposta determinante nesta matéria que obrigará também a um outro grau de exigência, de rigor, competitividade e flexibilidade de estruturas. Sabemos que em alguns casos o custo dos factores de algumas infra-estruturas, nomeadamente na vertente portuária, estão ainda longe daquilo que é pretendido e esse é um desafio que todos temos de vencer, pugnando pela flexibilização de mecanismos laborais e de funcionamento

No que diz respeito ao transporte ferroviário, o Governo aprovou, no final do ano passado, através do Decreto Lei nº 270/2003 o pacote ferroviário I. Este é o primeiro passo no sentido da liberalização do transporte ferroviário, da introdução de mecanismos de regulamentação e de regulação que são, imprescindíveis à competitividade deste sector.

Gostaria de terminar reafirmando que o Governo considera esta área crítica e fundamental para a melhoria dos padrões de competitividade da economia. Estamos num momento em que as expectativas de evolução económica são, a nosso ver positivas, embora devam ser vistas com cautela atendendo ao cenário político internacional de instabilidade e insegurança. Pensamos também que a política que temos vindo a adoptar nas diversas frentes para a criação de ambientes económicos mais liberalizados e mais regulamentados e em outras matérias, nos permitem antecipar que num cenário em que os factores de recuperação económica internacional começam a ser cada vez mais consistentes, a economia portuguesa também possa beneficiar dessa evolução, dado estar mais agora claramente mais bem preparada, do que nunca, para responder a esses desafios. E isso passa, não só pelas medidas que o Governo tem vindo a adoptar, mas também por aquilo que tem sido a atitude dos empresários, que têm aproveitado este período difícil, para adoptarem políticas de reestruturação e racionalização, e para repensarem mercados, produtos e conceitos.

Este Congresso vem no momento oportuno; será necessariamente um Congresso bastante rico e criativo, dada a natureza diversificada e polémica dos temas em análise.

Gostaria de terminar desejando a todos Senhores Congressistas uma óptima e profícua sessão de trabalho.

Engº. Luís Braga da Cruz

Intervenção do Presidente da Mesa do Congresso na Sessão de Abertura

A actividade dos transportes configura um sector económico de crescente importância. Qualquer debate que sobre ele se quiser fazer, ganhará em eficácia se privilegiar uma abordagem integradora das suas múltiplas componentes e se souber mobilizar uma visão global e adaptada à realidade contemporânea da nossa vida colectiva.

São propósitos deste Congresso estimular a reflexão em torno desta preocupação e dar um contributo útil para a construção de uma Política de Transportes no nosso País.

Um dos subsistemas do sector de transportes que ganha mais relevância no ordenamento do nosso desempenho económico e que reclama hoje uma atenção muito especial diz respeito ao Transporte de Mercadorias e à sua Logística. Porém, temos a noção que o reconhecimento da importância decisiva da problemática do transporte de mercadorias e da logística pode implicar alguns ajustes no modelo organizativo do Sector Público.

Tal reforça a convicção de que se justifica uma reflexão aprofundada sobre os indicadores da evolução recente nos movimentos de bens e produtos, das posições assumidas pelos agentes do sector e, muito particularmente, da percepção do sentido da mudança que está a ocorrer tanto a nível do mercado emergente mais próximo o Ibérico como daquele de quem somos tradicionalmente mais dependentes - o Europeu.

Nesta reflexão discursiva avulta claramente, como desígnio indispensável, a preocupação de definir responsabilidades e de partilhar competências entre o sector público e o domínio privado.

Todos reconhecemos que a actividade dos Transportes ganha com uma actuação esclarecida e eficiente, assumida por parte do Estado, em quatro grandes domínios:

contribuindo para a função de planeamento a médio prazo, a partir de uma interpretação de tendências e da exploração do nosso condicionamento geográfico,

regulando o exercício de uma actividade muito exposta aos inevitáveis efeitos das mudanças externas,

cumprindo a função fiscalizadora e de autoridade administrativa,

melhorando a dotação nacional em infra-estruturas para apoio ao sector através de uma equilibrada política de investimento.

Mas também reconhecemos que só com empresas modernas, bem dimensionadas e competitivas à escala europeia é possível atingir níveis de produtividade equivalentes às das suas congéneres comunitárias.

Naturalmente que se pode discorrer sobre qual o modelo de desenvolvimento que devemos consagrar para o futuro do nosso País. Qual se ajusta melhor à nossa vocação, perante as tendências de globalização que se esboçam? A que desafios devemos responder, em primeiro lugar? A resposta a estas questões pode parecer difícil pela carga de incerteza que envolve a escolha de uma especialização para Portugal, no contexto europeu e mundial. Tal recomendaria a exploração de virtudes específicas, de singularidades próprias, daquilo que saibamos fazer melhor que os outros e que, simultaneamente, salvaguarde caracteres de identidade e de cultura nacional.

Contudo, entendo que só há uma forma de fazer escolhas seguras nesta matéria. Pretendem-se opções que salvaguardem valores específicos e granjeiem o respeito pelo contributo do nosso País para o progresso do espaço europeu em que estamos envolvidos. A solução está em colocar a nossa ambição, num horizonte de médio prazo, justamente ao mesmo nível do que for a ambição da União Europeia para daqui a 20 ou 30 anos. Para isso será necessário aplicar o nosso esforço na valorização dos dois únicos recursos que só de nós próprios dependem. Refiro-me à preparação das pessoas e à organização do nosso território enquanto teatro de operações e de vida social.

Só com a atribuição de prioridade à formação técnica e humana dos portugueses e com uma organização administrativa do território

Engº. Luís Braga da Cruz

capaz de assumir competências de natureza mais estratégica e de planeamento é possível ter ganhos globais de competitividade.

É aqui que entra a importância da logística, isto é, da concepção física dos meios de apoio à movimentação de pessoas e de bens, em função da forma como se acentua a organização urbana e se define a rede dos equipamentos produtivos.

Pela própria voz dos agentes do sector dos transportes, quando constatam o contributo da sua actividade para a crescente procura na movimentação de cargas, ouve-se reclamar que tal se deve à especialização progressiva das empresas em parte específicas da cadeia de valor. Na verdade, as empresas de transportes tem-se vindo a adaptar a novos conceitos que concorrem para que os custos globais da actividade possam diminuir, mesmo quando muitos dos factores de produção tendem a crescer. Isto significa que tais acréscimos são compensados por ganhos de eficiência operacional.

O crescimento absoluto de actividade e a acentuação de tais preocupações de eficácia, implicando níveis de flexibilidade e de adaptação ás exigências de mercado, levaram a que nos últimos 30 anos o modo de transporte rodoviário se tenha vindo a acentuar sobre os modos ferroviário e marítimo e represente hoje cerca de 80% do total da carga transportada na União Europeia.

As empresas, para poderem corresponder a novos níveis de exigência que a liberalização irá introduzir, reclamam maior transparência nos procedimentos e condições para serem mais competitivas, eliminando ineficiências e criando sinergias entre diferentes modos de transporte, mas também redes logísticas flexíveis e bem adaptadas aos mais modernos quesitos.

Estamos num Congresso de Transporte promovido pela ADFER, que justamente defende o modo de transporte ferroviário, o qual se encontra em situação de desfavor, pelo seu peso relativamente pouco expressivo. Como sabemos, apenas 7% das 10.600 milhões de toneladas de mercadorias transportadas em 1998 na U.E., usavam o meio ferroviário. Por outro lado, é sabido que o transporte rodoviário alega ser mais barato, mais flexível e mais rápido, quando movimenta cargas a distâncias inferiores a 500 Kms, ou que 97% das cargas movimentadas na U.E. estão incluídas nesta gama de percursos curtos.

No entanto, todos os que conhecem a potencialidade do transporte ferroviário sabem que ele terá um papel incontornável no futuro. Às razões habituais em favor desta tese, nós, portugueses, devemos acrescentar mais uma. Estando Portugal numa posição periférica em relação aos centros logísticos do Centro e do Norte da Europa e assistindo-se a uma operação de renovação sem precedentes na rede de infra-estruturas ferroviárias e de centros logísticos a nível do nosso parceiro peninsular, há que esperar as vantagens desta solução, como a mais adequada para o transporte de longa distância.

Finalmente não podemos esquecer que o transporte é cada vez mais um conjunto de serviços que complementam a mera função de deslocação física de produtos, entre uma origem e um destino, tanto antes como depois dessa movimentação. A função transporte é hoje uma actividade complexa perante o mercado, integrando práticas específicas de gestão, recorrendo a sistemas de informação exigentes e na redução de impactos negativos em novos domínios de preocupação, tais como: ambiente, segurança, bem estar, eficiência energética.

Algumas destas preocupações vão obrigar a mudanças radicais de comportamentos, a uma transferência modal maciça, num prazo compatível com a adaptação à nova realidade, tendo consciência de que também aqui de trata de um percurso longo, que reclama fortes investimentos e uma progressiva introdução da concorrência, da qualidade e da produtividade no sector do caminho de ferro.

Antecipa-se uma importante mudança de comportamento de profissionais, empresários e agentes económicos, mas que tem de ser acompanhada de medidas de ajustamento em hábitos muito arreigados. Para isso vai ser necessário uma conjugação de esforços entre os sectores público e privado.

O Sector Público terá de promover investimentos em novas infra-estruturas alternativas, de natureza ferroviária, e em equipamentos de interface e intermodais. Mas também empreender uma aplicação rigorosa de regulamentações que introduzam, progressivamente, maior transparência na avaliação dos custos reais dos diferentes modos de transportes, com especial incidência no modo rodoviário.

A regulação sobre a intensidade do uso e a tarifação da utilização das infra-estruturas de transportes, em função da respectiva contribuição para as emissões de gases que contribuem para o efeito de estufa, poderá vir a ser uma forma de levar o sector a cumprir os compromissos de Quioto. Da mesma forma se impõe dar satisfação ao rigoroso cumprimento de normas de segurança rodoviária.

São objectivos deste 5.º Congresso discutir e apresentar soluções para reforçar a relação do transportes de mercadorias e da logística com o nosso desenvolvimento económico, num enquadramento de mercado cada vez mais liberalizado e concorrencial. Se tivermos contribuído com soluções úteis para a definição de uma nova geração de políticas de transportes, ficamos com o sentimento de ter cumprido o que nos propusemos.

Em nome pessoal quero felicitar a ADFER pela feliz oportunidade na escolha do tema, agradecer a distinção que me foi feita para presidir à mesa deste congresso, pedir o reconhecimento para todos os que o tornaram possível e desejar sinceramente êxito nos trabalhos que hoje aqui se iniciam.

Engº. Armenio Matias

Discurso do Presidente da ADFER na Sessão de Abertura

A ADFER iniciou em 2003 um ciclo de três Congressos nos quais está a promover a discussão de uma nova política assente numa visão global e integrada para cada um dos subsectores dos transportes.

O 4º Congresso Nacional abordou a política do transporte metropolitano e regional.

O 5º Congresso Nacional vai debater a política do transporte de mercadorias e da logística.

O 6º Congresso Nacional, a efectuar no 1º trimestre do próximo ano, vai ocupar-se do transporte interurbano de passageiros.

Graças à preciosa ajuda do Senhor Dr. Rui Vilar, na sua qualidade de Presidente da Assembleia Geral da ADFER, temos tido o privilégio de ter como Presidentes da Mesa dos Congressos algumas das mais notáveis Figuras Públicas.

O 6º Congresso Nacional vai ter como Presidente da Mesa o Senhor Dr. Victor Constâncio e como Presidente da Comissão Executiva o Senhor Dr. Manuel Caetano.

Agradeço ao Senhor Eng. Luís Braga da Cruz, um prestigiado Dirigente do País que desde sempre participou e apoiou as iniciativas da ADFER, o empenho que colocou na realização deste Congresso.

Agradeço ao Senhor Dr. Duarte Amândio e a todas as Personalidades que integram a Comissão Executiva a colaboração que deram à realização deste evento.

Ao trabalho abnegado e eficiente do Senhor Eng. Fernando Mota, Secretário Geral do 5º Congresso, se deve, em grande medida, o sucesso desta iniciativa, sendo meu dever testemunhar-lhe, em nome da ADFER, a nossa gratidão.

O transporte de mercadorias e a logística é um sector pleno de vitalidade que se desdobra em iniciativas e tem uma forte participação e influência nas actividades económicas do País.

Entendeu a ADFER, porém, ser importante congregar, numa acção conjunta, os intervenientes nos diferentes modos de transporte de mercadorias e nas várias componentes do sistema logístico nacional, tendo em vista a assunção de uma política e de uma estratégia comuns. Este constitui o objectivo fundamental deste Congresso.

Portugal não tem uma verdadeira política para o transporte de mercadorias e a logística.

A tutela do sector está espartilhada por duas Secretarias de Estado e por vários Departamentos da Administração Pública.

Embora com modelos estruturais diferentes, assim tem sido ao longo de sucessivos Governos.

Não existe integração, não existe equidade, não existe incentivo à complementaridade, não se proporcionando, desse modo, as melhores condições para o desenvolvimento interno, nem para a competitividade externa, nem para a protecção do meio ambiente, nem para a redução global dos custos de produção, nem para a excelência dos serviços prestados.

A Administração Pública tem que assumir, sem adiamentos nem subterfúgios, o planeamento integrado e a realização determinada e criteriosa do investimento nas infraestruturas adequadas a uma política global de transporte de mercadorias que sirva Portugal.

O País não pode continuar à espera da definição e da concretização de uma rede de plataformas multimodais, concebida à medida das necessidades e da projecção desejável para a nossa economia.

Uma plataforma a Sul do Tejo, bem articulada com os portos de Setúbal e de Sines e com as demais infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e aéreas, outra plataforma a Norte do Douro, devidamente articulada com o porto de Leixões e com as outras infraestruturas de transportes da região e uma plataforma na Zona Centro, adequadamente articulada com o porto de Aveiro e com os eixos de transporte dessa zona, apresentam-se como essenciais à nova política.

A articulação dessas plataformas logísticas com o sistema ferroviário nacional, tanto o velho como o futuro, é essencial a uma boa

Engº. Armenio Matias

política para o sector.

Mas quem seriamente acredita que o transporte ferroviário internacional de mercadorias, em bitola ibérica e via única, tem um papel a desempenhar no futuro?

Bastaria usar dois minutos a comparar mentalmente o que acontece com um comboio que parta das tais plataformas do Norte ou do Centro rumo a Lyon, por exemplo, ou que parta da plataforma do Sul, rumo ao mesmo destino, com as alternativas rodoviárias.

A verdadeira solução só pode estar nas novas linhas internacionais de bitola europeia que nos podem levar a todos os destinos da U.E.

Só essa opção dará competitividade ao transporte ferroviário.

Só essa opção criará soluções de transporte, necessariamente combinadas, capazes de conferir a máxima competitividade às nossas relações externas.

Bem avisados andaram os outros Países que não tiveram dúvidas sobre o caracter das novas ligações internacionais.

Não são para tráfego misto todas as novas ligações franco espanholas, franco italianas, italo germânicas?

A Espanha fez consagrar, já na Cimeira de Essen, como dois dos catorze projectos prioritários transeuropeus, duas novas ligações ferroviárias de AV e bitola europeia, ambas aptas para tráfego misto, uma a Oeste e outra a Leste dos Pirinéus.

Como foi possível que os Dirigentes portugueses não tenham percebido na altura (e não sei se já o compreenderam, entretanto!) que esses eixos deveriam prolongar-se até, respectivamente, ao Porto e a Lisboa e aos sistemas logísticos associados?

A aptidão da nova rede de AV e bitola europeia para o tráfego misto é uma das questões que mais tem influenciado o debate feito nos últimos anos.

Por falta de dimensão dos dirigentes que o País tem tido no sector e devido à errada opção estratégica feita com a modernização da Linha do Norte, Portugal está hoje com cerca de década e meia de atraso face a Espanha.

No final dos anos 80 o Governo, da altura, e a CP tinham criado as condições para que Portugal pudesse acompanhar a pedalada da Espanha nesse ousado projecto da AV e pudesse adoptar, no início dos anos 90, o essencial das decisões da recente Cimeira Ibérica.

A ADFER nunca vacilou na condenação das erradas opções feitas e, ao longo de 15 anos, efectuou acções, de Norte a Sul, procurando sensibilizar e mobilizar o País para um projecto que, como raros, pode marcar o nosso futuro.

Os 2º e 3º Congressos Nacionais, a que presidiram os Senhores Dr. Rui Vilar e Dr. Miguel Cadilhe, foram momentos altos deste combate.

Sem a aptidão para o tráfego de mercadorias dificilmente a maior parte da nova rede fará qualquer sentido.

Não posso deixar de prestar homenagem aos Dirigentes das Associações Empresariais que sempre nos acompanharam na defesa das opções que consideramos correctas.

Por isso sentimos particular orgulho em ter alguns deles como Oradores neste Congresso.

Apesar de a Cimeira Ibérica ter consagrado uma solução com a qual, no essencial, concordamos, ainda subsistem alguns equívocos que, se não forem rapidamente ultrapassados, sairão muito caros ao País.

Como é sabido a Cimeira Ibérica consagrou a conhecida solução em Pi.

A alternativa era uma solução em T, exclusiva para passageiros, que coexistia com duas ligações internacionais de mercadorias, uma pela velha Linha da Beira Alta e outra por uma linha nova Sines Badajoz. Fazer-se a opção pela solução em Pi, cujos ramos internacionais só podem ser aptos para tráfego misto, e manter a nova linha de mercadorias no Sul é pura delapidação de recursos públicos.

Mantenho a esperança de que o Governo, que demonstrou sabedoria e bom senso na preparação da Cimeira Ibérica, seja capaz de completar correctamente o processo de decisão.

Confio em que este Congresso venha a dar um forte contributo para que Portugal venha a dispor de uma real política para o transporte de mercadorias e a logística.

Faço votos para que, no futuro, o Governo venha a dispor de um rosto que responda por essa nova política.

Dr. Duarte Amandio

Discurso do Presidente da Comissão Executiva na Sessão de Abertura

Como Presidente da Comissão Executiva, deste 5º Congresso Nacional, realizado pela ADFER, quero, em primeiro lugar, agradecer a presença de todos neste Congresso.

Ele é subordinado ao tema - O Transporte de Mercadorias: Liberalização e Logística - e é consagrado, fundamentalmente, às mercadorias. É uma matéria que assumirá, sem dúvida alguma, um papel cada vez mais relevante, considerando o impacto que tem na actividade económica, quer nacional, quer internacional.

Por isso, pretende-se que este Congresso seja um ponto de encontro para o debate e, ao mesmo tempo reflexão, durante este dia e meio de trabalhos e, seja também um repto, para que todos os participantes contribuam com novas ideias para este sector de actividade, por forma a que venha a dispôr de ferramentas e soluções inovadoras para os seus problemas.

O programa é suficientemente abrangente, estamos convencidos disso, envolve todos os modos de transporte e vai desde o nacional ao comunitário; tem a presidir às Mesas das Sessões e como dinamizadores e oradores, pessoas de reconhecido mérito sendo também profundos conhecedores destas matérias o que assegurará, certamente, o elevado nível dos temas em debate.

A todos os que aceitaram o nosso convite para participar neste 5º Congresso Nacional promovido pela ADFER, o nosso muito obrigado.

Senhores Congressistas

Este Congresso encontra-se estruturado em 4 sessões, às quais irei introduzir seguidamente alguns comentários muito sucintos:

Sessão A - O transporte de mercadorias na União Europeia

Falar hoje de transportes sem termos presente o contexto europeu e internacional não faz sentido.

A globalização dos mercados e a crescente expansão do comércio internacional introduz novos objectivos, estando entre os mais importantes, o controle dos custos logísticos, especialmente os custos do transporte e das operações portuárias e a qualidade do serviço, que inclui hoje, sem dúvida, as novas e pertinentes questões de segurança.

A globalização do comércio, bem como as novas Tecnologias e Sistemas de Informação (SI/TI) têm sido, conjuntamente, as forças impulsionadoras do comércio multilateral que substituiu rapidamente o comércio tradicional bilateral.

Também a actual conjuntura com os seus desenvolvimentos tecnológicos, económicos e sociais específicos, se por um lado contém em si mesma as sementes de uma era de crescimento, o que conduzirá a um aumento das trocas comerciais, por outro, as incertezas relacionadas com as tensões geopolíticas podem retardar a recuperação económica em perspectiva.

A política de transportes do nosso país não pode deixar de estar integrada neste contexto, assim como, nas grandes linhas que s perspectivadas em relação na Política Comum de Transportes da UE, da qual fazem parte as Redes Transeuropeias de Transportes, e à qual o nosso modelo de desenvolvimento terá de estar necessariamente associado.

Sessão B - O Transporte de Mercadorias e a Logística como suporte do Desenvolvimento Económico.

Estimam-se que os custos logísticos do mercado internacional, que incluem todos os serviços e transacções físicas, necessárias para movimentar o comércio internacional excedem, actualmente, um trilião de dólares por ano, apresentando uma taxa de crescimento, também anual, entre 6 e 8%, na medida em que a globalização do comércio continue a crescer.

Por isso, esta rápida expansão introduz novos desafios aos quais o nosso país e as nossas organizações empresariais não podem ficar indiferentes e para os quais temos de estar preparados.

Para tanto, seria importante que as empresas do nosso sector dos transportes

Dr. Duarte Amandio

passassem, também, a controlar as cadeias e pirâmides de valor, com vista a assegurar o relacionamento e a fidelização do cliente final.

Apesar de, num ou noutro caso, algumas empresas e grupos nacionais já controlarem segmentos mais ou menos importantes dessas cadeias, não são ainda suficientes as que participam, no entanto, na gestão da Cadeia de Abastecimento global.

Como o tema deste Congresso vai além da análise dos Transportes, incluindo, deliberadamente a Logística, devemos, então, preocuparmo-nos com o sistema integrado no seu todo.

Nestas condições, ficar satisfeito apenas com a diminuição dos custos de transporte, poderia equivaler a aumentar o «trade-off» ou seja o custo total do sistema logístico e do produto; e isso, conforme se compreende, não corresponderia a uma vantagem competitiva. Trata-se pois de saber gerir fluxos, interfaces e «trade-offs»:

Sessão C - Impacto da liberalização na Prestação do Serviço de Transporte de Mercadorias.

A liberalização, não se encontra completamente consolidada em todos os modos de transporte, estando mais avançada nuns que noutros. No caso do transporte aéreo e ferroviário e nos sectores aeroportuários e portuário essa fase está ainda a ser processada e em curso.

São desafios, e ao mesmo tempo oportunidades para os empresários e, também, uma mudança necessária pelo impacto que certamente terá no desenvolvimento dos transportes em Portugal, à semelhança do que já acontece nalguns países europeus.

Sessão D - Que política para o transporte de mercadorias e a logísitica em Portugal.

O Livro Branco "Política Europeia de Transportes rumo a 2010" preconiza uma orientação política ao nível comunitário. Nesse sentido, Portugal não pode deixar de estar em sintonia com essa política, especificamente no que concerne à liberalização do mercado de transportes, que tem tido algum sucesso a nível europeu.

Por outro lado, a assumpção do desenvolvimento sustentável como emanação do conceito de crescimento económico irá influenciar, certamente, a repartição modal e deverá ser assumida de forma a não comprometer a competitividade económica.

O reequilíbrio entre modos, constituirá o núcleo dessa estratégia e a base da política comum de transportes, tendo no entanto sempre em conta a relação custo/benefício desta estratégia devendo, sem dúvida, incluir a internalização das externalidades na consideração dos referidos «trade-offs».

Hoje, outro factor a ter em conta é, sem dúvida, o da segurança (Safety & Security) em toda a sua dimensão, como um factor indispensável qualitativo da fiabilidade e da competitividade dos sistemas agora globais.

Pensamos, também, que o Estado deverá acentuar a sua função reguladora e fiscalizadora, bem como a criação de um adequado Quadro legal, para cada sector, que conduza por um lado a uma maior flexibilização e, por outro, à complementaridade possível, ou seja, àquela que potencie maior valor acrescentado e vantagem competitiva.

Senhores Congressistas:

Gostaria também de informar que paralelamente ao nosso Congresso está a decorrer um excelente "Workshop" onde algumas empresas apresentam o seu "stand" e, espero que os Senhores Congressistas tenham a oportunidade de visitar.

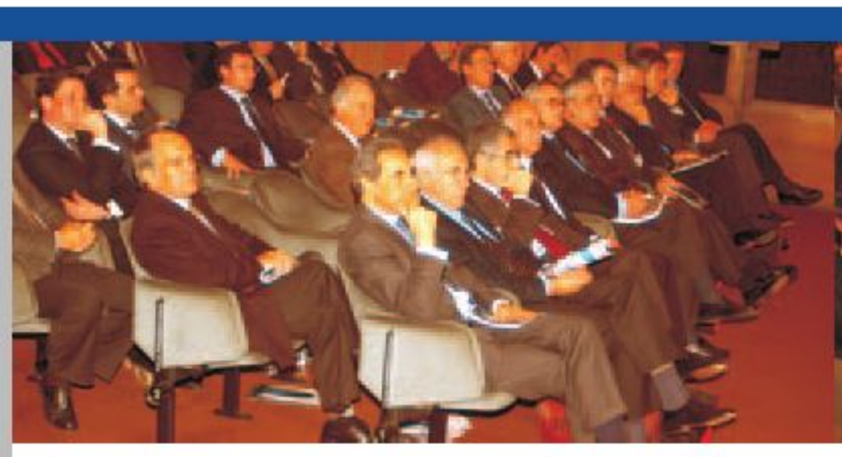
Foi neste enquadramento e com este objectivo, que estruturámos o presente Congresso, onde também estão representadas as principais Associações Empresariais do sector.

Também como Presidente da Comissão Executiva gostaria de agradecer o trabalho e o empenhamento de toda a Comissão, nomeadamente do seu Secretário Geral Sr. Engº Fernando Mota, bem como todo o apoio do Presidente da Direcção da ADFER, Senhor Engº Arménio Matias.

Quero ainda, em nome da Comissão Executiva, agradecer a todos os patrocinadores às pessoas que connosco têm colaborado assim como à presença da Comunicação Social, fazendo votos para que transmita à opinião pública informação de qualidade de maneira a sensibilizá-la, mais e melhor, sobre a importância deste sector de actividade.

Por último, quero desejar os maiores sucessos para este Congresso. Na Sessão de Encerramento apresentar-se-ão as conclusões, que espero, possam vir a ser um bom contributo para a política de transporte de mercadorias e da logística em Portugal.

ENCERRAMENTO



* Prof. Carmona Rodrigues - Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação
* Eng. Luís Braga da Cruz - Presidente da Mesa do Congresso
* Leitura das Conclusões do Congresso pelo Sr.
  * Dr. Duarte Amândio - Presidente da Comissão Executiva

Prof. Carmona Rodrigues

Intervenção do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação na Sessão de Encerramento

É com enorme satisfação que procedo ao encerramento dos trabalhos desta conferência promovida pela ADFER, cuja iniciativa aproveito para felicitar.

É particularmente gratificante partilhar convosco este momento, uma vez que considero-o de elevada oportunidade e actualidade face aos temas escolhidos para reflexão.

Minhas senhoras e meus senhores,

Vivemos uma época de profundas mudanças. É patente para todos, que nas sociedades ocidentais, o paradigma industrial deu lugar a um outro modelo de desenvolvimento económico.

Hoje, perceber as necessidades e aspirações dos consumidores, e como reter os clientes com mais valor, é a chave actual dos negócios. Esta abordagem orientada para o consumidor é fortemente apoiada pelo inusitado desenvolvimento das Tecnologias de Informação e Comunicação.

Este foco no consumidor resulta do lento crescimento dos mercados e do inerente aumento da intensidade concorrencial. Neste contexto, a inovação assume o único papel sustentado de suporte à diferenciação.

As empresas tenderam a ajustar-se a esta nova realidade oferecendo produtos com ciclos de vida mais curtos e de elevada variedade. Ao fazê-lo, viram-se igualmente obrigadas a minimizar o investimento e o risco inerente a esta diversidade, diminuindo a existência de stocks, atrasando a forma final do produto, partilhando recursos, riscos e competências em rede com outras organizações.

A Logística apresenta-se assim como o garante da integração destas várias actividades: Transporte; Armazenagem; Gestão de Stocks; Movimentação em Plataformas; Gestão de Sistemas de Informação e Comunicação, numa óptica de custo global e não individual em cada actividade, com o objectivo nuclear de disponibilizar valor para os clientes.

É exactamente por reconhecer este contexto que o XV Governo Constitucional de que tenho a honra de fazer parte, atribui carácter estratégico para Portugal ao desenvolvimento da Inovação e da Logística como factores essenciais da competitividade nacional.

É com particular agrado, que vos quero dizer a este propósito, que o tema desta conferência me traz uma enorme satisfação. Centrar o debate do Transporte de Mercadorias no âmbito da logística e da liberalização de mercados corresponde ao desafio das sociedades modernas e às necessidades do país.

Mas como transparece do que vos acabei de referir, os desafios das actividades logísticas cabem essencialmente aos Privados. Ao Estado cumpre apoiar e incentivar a racionalidade e a eficiência económica potenciando a competitividade nacional através da regulamentação das actividades logísticas, a regulação dos mercados sem se imiscuir na esfera privada da disponibilização do serviço, do ordenamento e da infraestruturação do território neste âmbito.

Os principais desafios com que nos confrontamos, enquanto comunidade logística, da qual fazemos parte, residem em:

· Garantir eficiência, agilidade e rapidez às cadeias de abastecimento do comércio internacional português, enquadradas nas oportunidades que o alargamento aos novos países membros trará, nomeadamente pela intensificação dos fluxos de transporte;

· Assegurar competitividade logística ao território nacional, para que seja possível fixar actividades de valor acrescentado;

· Promover condições para que o serviço de abastecimento aos centros produtivos se realize de forma globalmente eficiente e que as cidades logísticas sejam realidades, garantindo o respeito pelo ambiente e pela qualidade de vida dos cidadãos.

Esta realidade não pode ser dissociada da orientação preconizada no âmbito da União Europeia de realização do mercado interno e que visa uma mudança profunda na Política

Prof. Carmona Rodrigues

Comum de Transportes.

Assim, e tendo como principais objectivos a satisfação da procura crescente pelo transporte de mercadorias e, simultaneamente, o combate aos problemas ambientais, de segurança e de congestionamento associados a esse aumento de procura, torna-se de grande relevância a orientação comunitária nesta matéria, nomeadamente, no que refere à criação de condições para a supressão de fronteiras à livre circulação e à livre prestação de serviços.

As realizações alcançadas no domínio da liberalização de transportes foram adaptadas, no que se refere aos métodos e à especificidade de cada modo de transporte. No transporte aéreo, a liberalização iniciou-se mesmo antes, em 1980. A abertura do mercado da cabotagem marítima iniciou-se gradualmente a partir de 1993 e no transporte rodoviário de mercadorias, desde 1 de Janeiro de 1993, que um transportador estabelecido num Estado membro pode transportar livremente mercadorias para outro Estado membro, com base em licenças comunitárias de transporte.

No que refere ao transporte ferroviário, está hoje em discussão no Parlamento Europeu o "Segundo Pacote Ferroviário", aprovado pelo Conselho em 2003, onde é concedido às empresas de transporte ferroviário o acesso à Rede Transeuropeia de Transporte Ferroviário de Mercadorias. O acesso a toda a rede ferroviária para fins de exploração de serviços internacionais de mercadorias está previsto para 2006 e para 2008 o direito de acesso em condições equitativas à infra-estrutura da totalidade dos Estados membros.

Para dar resposta aos desafios referidos é fundamental que se tenha uma estratégia de actuação coerente, reflectindo-a no desenho, implementação e supervisão de um novo quadro regulamentar nacional que permita o ajustamento e fortalecimento da actividade do transporte de mercadorias.

Assim, é propósito do Ministério das Obras Publicas, Transportes e Habitação, levar a cabo uma política activa de desenvolvimento da actividade e de formulação de procedimentos e realização de acções que permitam o desenvolvimento de um mercado competitivo, que sirva o crescimento sustentado dos restantes sectores económicos e com uma produtividade crescente.

Neste âmbito, é essencial entender que um dos objectivos centrais desta politica é o incentivo à eficiência e criação de condições para uma evolução racional das estruturas empresarias dos transportadores, sejam eles privados ou empresas públicas, para organizações de maior valor acrescentado e de dimensão ajustada aos mercados internacionais, em que a operação logística assume um papel estratégico no desenvolvimento.

Esta evolução organizacional não tem obviamente que ser idêntica em todos os casos, por exemplo, as transportadoras públicas deverão focar-se progressivamente na integração de soluções, constituindo parcerias para a realização da operação.

Estamos cientes do papel determinante do Governo nas funções específicas de planeamento, supervisão, controlo e coordenação do Sistema Logístico Nacional, no âmbito de um quadro estratégico de desenvolvimento e evolução do sector dos transportes, de modo a assegurar equilibradamente a reestruturação do tecido empresarial ligado ao sector, promovendo o ajustamento normativo necessário e garantindo-se concomitantemente elevados níveis de competitividade e de qualidade da oferta na óptica do consumidor final que somos todos nós.

Como instrumento concertador destas acções creio ser imprescindível um claro entendimento de todos, Associações, Administração Pública, Universidades e Empresas - sobre quais os verdadeiros desafios e necessidades que se colocam a Portugal no âmbito da Logística e do Transporte de Mercadorias, pelo que é fundamental que entre as entidades representativas desta área e o Governo exista um intercâmbio de ideias, sempre o melhor instrumento para avançar na solução dos problemas ou na adaptação ou criação das medidas que em cada momento resultem as mais ajustadas para o País.

Deve-se pois, combinar equilibradamente uma concepção de progresso e de defesa da nossa estrutura empresarial no sector logístico e dos transportes, nos termos do quadro regulamentar Comunitário existente, mas com o realismo que exigem as próprias particularidades do nosso mercado e da nossa posição no contexto europeu e mundial da actividade logística.

Senhoras e Senhores Congressistas

O desenvolvimento de um sistema logístico torna-se essencial e incontornável, sendo que este está directamente relacionado com o desenvolvimento das acessibilidades e dos transportes. Pelo que compete ao Estado responder aos objectivos de integração das regiões e de Portugal, num sistema de ligações transeuropeias envolvendo todos os modos de transporte e contribuir, através do investimento em infra-estruturas, para o crescimento e desenvolvimento económico conforme foi assumido por este Governo nas Grandes Opções do Plano para 2004.

Neste contexto, os Aeroportos e os Portos são elementos essenciais nas cadeias de abastecimento em especial por que são pontos de interconexão modal.

A constituição nos principais Aeroportos de centros de carga aérea modernos e ajustados aos desafios do país no contexto mundial constituem elementos fundamentais desta política. Não se compreende como, até agora, não existem ligações ferroviárias aos aeroportos.

Penso, igualmente, não existirem duvidas que os Portos não se podem resumir à simples movimentação de cargas, sua actividade nuclear, podendo alargar o seu âmbito de acção, nomeadamente à actividade logística, quer baseados nos seus próprios recursos quer mediante parcerias estratégicas a estabelecer com os operadores privados nacionais e internacionais.

O Governo tem em fase de conclusão um estudo estratégico que visa apresentar um novo modelo de gestão para os Portos Nacionais.

Estão em curso acções para a constituição de uma "Plataforma Comum Portuária", que visa a realização de um sistema de informação único para as respectivas comunidades portuárias, pela criação de uma plataforma centralizadora de informação, a "janela única" portuária. Este é um instrumento importante no desenvolvimento do sector portuário e na criação de condições de competitividade e transparência nos portos portugueses.

Pretende-se também, levar a cabo a concretização de estratégias de promoção dos corredores que vierem a ser definidos no âmbito do projecto das Auto-estradas marítimas AEMAR (Auto-estrada Marítima do Atlântico), em particular a promoção do Transporte Marítimo de Curta Distância e a criação de plataformas logísticas associadas aos portos, e que permitirão promover novas alternativas para o transporte, fomentando o nosso comércio com o exterior.

No âmbito Ferroviário têm vindo a ser realizados investimentos direccionados para a sua adequada modernização e que potenciarão maiores níveis de serviço à nossa economia. Tal como é considerado pela Comissão Europeia, no Livro Branco dos Transportes, este modo de transporte é estratégico há que revitalizá-lo.

Neste sentido, estão em curso, as obras de construção do Terminal de Cacia e da ligação ferroviária aos portos de Aveiro e Leixões; em conclusão a instalação da electrificação e de novos sistemas de sinalização e telecomunicações na Linha do Sul, estabelecendo a ligação ferroviária directa em via electrificada entre Lisboa e o Algarve, concretizando assim o designado "Eixo Atlântico" (atravessamento longitudinal BragaFaro).

Este eixo ferroviário que liga o Norte ao Sul do país apresenta-se como um elemento estruturante da restante rede, aproximando as regiões do interior aos principais pólos de desenvolvimento nacionais, favorecendo a ligação dos portos e plataformas logísticas, bem como dos eixos inseridos na rede internacional que nos liga a Espanha e por essa via à restante Europa.

De salientar, no âmbito das ligações internacionais ferroviárias, o acordo recentemente alcançado com o país vizinho quanto à electrificação do troço Vilar Formoso Salamanca (um desejo português de há muitos anos) e, igualmente, a modernização da ligação a Madrid, Valência e Barcelona para transporte de mercadorias.

Paralelamente, o avanço dos trabalhos no âmbito da implementação da nova rede ferroviária de alta velocidade é hoje indiscutível.

Como é do vosso conhecimento as diligências efectuadas no ano transacto por este Governo, foram fundamentais para aproveitar a janela de oportunidade proporcionada no âmbito da revisão de projectos prioritários da rede Transeuropeia de Transportes e das acções denominadas de Quick Start, ancorando o Projecto AV como uma realidade incontornável em termos europeus.

A visão estratégica que tenho para este investimento no que respeita à movimentação de mercadorias, é a de constituir uma nova rede que garanta a acessibilidade das nossas empresas, neste novo paradigma competitivo, ás economias europeias principais destinos do nosso comércio internacional.

A rede AV garantirá uma melhoria do transporte de mercadorias, quer pela própria libertação de canais na linha ferroviária convencional quer pelas oportunidades que se abrirão para este se posicionar em novos mercados com a disponibilização de novos serviços, focados em produtos de médio e alto valor, em que as exigências de prazo, fiabilidade e tempo são elementos críticos, sobretudo nos eixos internacionais mistos definidos Aveiro-Salamanca-França e Lisboa/Sines-Madrid.

Estes factos não nos podem fazer esquecer que o nível de infraestruturação rodoviária ainda apresenta necessidades de melhoria, nas quais estamos a trabalhar. É disso exemplo, o esforço que este Governo se encontra a realizar na reconversão do IP5.

O modo rodoviário tem sido líder no mercado de transporte de mercadorias, com uma atitude organizacional dinâmica, positiva e pró-activa face à mudança. A sua inigualável competitividade reside fundamentalmente nos percursos de curta e média distância, é este o seu segmento de mercado preferencial, num contexto de dinâmica empresarial em que cada modo deverá assumir uma intervenção na cadeia de abastecimento global, de acordo com as suas vantagens comparativas num quadro de complementaridade modal.

O Governo tem actuado com medidas concretas nesta área, por exemplo, no passado dia 18 de Fevereiro foi proferido um despacho fixando o prazo até final de Abril, para que no âmbito da Comissão Intermenisterial, fossem apresentadas propostas para a concretização do príncipio de diferenciação positiva do transporte rodoviário público profissional, face ao particular, por forma a que estas possam vir a ser equacionadas na preparação do Orçamento de Estado para 2005.

Nas instâncias comunitárias, nomeadamente ao nível do Concelho de Transportes, a posição que temos assumido, é no sentido de que as propostas legislativas apresentadas pela Comissão que tem como objectivo estratégico promover a mobilidade sustentável, não podem aumentar de forma desproporcionada o preço do transporte rodoviário penalizando, em particular, a própria competitividade da economia dos países periféricos.

Defendemos todavia, que é importante harmonizar as regras comunitárias em matéria de tarifação pelo uso das infra-estruturas como instrumento para a promoção de um sistema de mobilidade sustentável, no atento de soluções que se configurem equilibradas face à posição geográfica de Portugal no contexto Europeu, dou como exemplo, a posição assumida por

Prof. Carmona Rodrigues

Portugal no Conselho dos Transportes sobre a Euro-Vinheta,

Neste contexto, existe uma peça fundamental que permite garantir a lógica, a coerência global e articulação deste conjunto de infra-estruturas e modos de transporte. Refiro-me claramente à rede de plataformas logísticas.

A rede de plataformas logísticas cuja proposta de enquadramento legal está em ultimação, assenta numa matriz de localizações e tipologia hierarquizada de infra-estruturas logísticas, que garantam a integração do território nacional com a vizinha Espanha, com a Europa (e com resto do mundo).

Com efeito, estão previstos projectos prioritários, alguns dos quais já em concretização, como o da Zona de Actividades Logísticas de Sines, considerada como complementar ao Terminal XXI.

São incluídos nestes projectos os Centros Logísticos para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, vocacionadas para a racionalização da distribuição de mercadorias nas áreas metropolitanas, onde as Autoridades Metropolitanas de Transporte terão o seu contributo. É ainda de considerar as necessidades de reordenamento logístico em algumas zonas do país.

Estes elementos agregadores constituirão, sem dúvida, a pedra de toque para a racionalização do sistema e desenvolvimento efectivo da logística e intermodalidade no nosso país.

Senhoras e Senhores Congressistas

Temos pela frente o desafio de transformar a nossa posição geograficamente periférica na Europa numa oportunidade, constituirmo-nos como uma plataforma de prestação de serviços de valor acrescentado nos fluxos logísticos internacionais, para o que devem ser desenvolvidas medidas que permitam fixar e processar estes fluxos da Europa para a América e África, e vice-versa.

Acredito que o desenvolvimento de um sistema logístico e intermodal efectivo, irá conduzir a uma nova cultura empresarial assente nas suas reais potencialidades para a criação de riqueza, podendo vir a colocar em evidência a necessidade de se equacionarem novas formas organizacionais para o Sector.

O Governo está atento e determinado em discutir soluções consentâneas com as necessidades, de acordo com a oportunidade e no cumprimento dos princípios de sustentabilidade social, económica e ambiental para o desenvolvimento e a coesão social de Portugal.

Senhoras e Senhores Congressistas

Por tudo aquilo que acabei de ouvir e de referir, não tenho dúvidas em afirmar que estes dois dias de conferência vieram trazer importantes contributos para pensar a Logística e o Transporte de Mercadorias.

Pela minha parte aguardo com expectativa para ler as actas que resultam das teses apresentadas, mas não tenho a menor dúvida em afirmar que estas serão muito importantes para o reforço e aperfeiçoamento da Política para a Logística e para o Transporte de Mercadorias que o Governo está determinado em concretizar.

... "Como é do vosso conhecimento as diligências efectuadas no ano transacto por este Governo, foram fundamentais para aproveitar a janela de oportunidade proporcionada no âmbito da revisão de projectos prioritários da rede Transeuropeia de Transportes e das acções denominadas de Quick Start, ancorando o Projecto AV como uma realidade incontornável em termos europeus.

A visão estratégica que tenho para este investimento no que respeita à movimentação de mercadorias, é a de constituir uma nova rede que garanta a acessibilidade das nossas empresas, neste novo paradigma competitivo, ás economias europeias principais destinos do nosso comércio internacional.

A rede AV garantirá uma melhoria do transporte de mercadorias, quer pela própria libertação de canais na linha ferroviária convencional quer pelas oportunidades que se abrirão para este se posicionar em novos mercados com a disponibilização de novos serviços, focados em produtos de médio e alto valor, em que as exigências de prazo, fiabilidade e tempo são elementos críticos, sobretudo nos eixos internacionais mistos definidos Aveiro-Salamanca-França e Lisboa/Sines-Madrid."...

Engº. Luis Braga da Cruz

Discurso do Presidente da Mesa na Sessão de Encerramento

O Congresso que agora termina pode dizer-se que constituiu uma manifestação de grande coerência pela sábia associação de diferentes interesses - pessoais, profissionais e empresariais que a ADFER tão bem tem demonstrado saber reunir, ao longo dos seus dezasseis anos de vida, sempre a favor de um modo de transporte tradicionalmente desfavorecido: o Transporte Ferroviário.

Nas suas iniciativas a ADFER tem conseguido estabelecer uma relação racional e lógica entre o modo ferroviário e outras problemáticas críticas para o desenvolvimento do nosso País.

Como exemplo desta sua aplicação prática podem citar-se os temas que convoca para as suas reuniões:

- As questões da mobilidade das pessoas, tanto ao nível da sua circulação entre os principais centros urbanos nacionais, como nas movimentações de caracter pendular diário nas duas áreas metropolitanas;
- O planeamento das infra-estruturas específicas de transportes;
- A racionalização dos meios necessários à boa solução dos problemas envolvidos, numa perspectiva de sustentabilidade dos resultados e de satisfação de preocupações sociais e económicas.

Os dois dias de trabalho deste Congresso constituíram uma oportunidade para fazer uma reflexão aberta e de muita qualidade. Quanto aos oradores que fizeram intervenções e aos participantes nos debates, destaca-se a circunstância de terem forte representatividade no sector dos transportes, quer por serem lideres de associações empresariais representativas de diversificadas especializações, quer por terem autoridade e valor reconhecido, conferido pela experiência manifestada. O mesmo se pode dizer do mérito qualitativo das várias comunicações produzidas, com especial ênfase para o facto de estarem sintonizadas como os problemas que o congresso visava cobrir.

A vantagem destas reuniões, que conseguem reunir um elevado nível de competências técnicas e operacionais de um sector especializado, é serem capazes de produzir contribuições para melhorar a política e o desempenho do sector. Em relação a este objectivo, penso que o Congresso foi especialmente bem conseguido por ter sabido proceder a uma abordagem integrada das questões que se propôs tratar: a Logística e os Transportes de Mercadorias.

Como se sabe, estes dois temas interagem com as outras formas de organização física do território e da sua geografia social. Trata-se de duas importantes variáveis de um processo mais complexo de ordenamento e de regulação operacional, com fortíssimas implicações nas actividades económicas de Portugal.

Portugal, dada o caracter periférico e excêntrico da sua posição geográfica, em relação ao espaço económico europeu com que tem uma relação comercial privilegiada, não pode deixar de equacionar as questões da Logística e dos Transportes de Mercadorias a diferentes escalas. De forma muito particular, terá de valorizar como realidade emergente um novo conceito de mercado específico, cada vez mais relevante para os referidos sectores, que se entrepõe entre o nosso pequeno e tradicional mercado interno nacional e o mercado europeu. Refiro-me ao Mercado Ibérico, que teremos de passar a assumir como uma espécie de mercado interno alargado e do qual a nossa economia está também cada vez mais dependente.

Tratou-se de um Congresso que exaltou a importância da função dos transportes na actividade do País e na sua produtividade. Nessa medida, as conclusões podem reflectir sugestões para o próprio modelo de organização do Estado, apontando para a necessidade de cultivar uma atitude mais prospectiva em relação às políticas públicas para o sector.

Saber ouvir é uma virtude humana e um bom atributo democrático. Pessoalmente estou seguro que o Senhor Ministro Carmona Rodrigues, pessoa que tenho o privilégio de conhecer há muitos anos, saberá aproveitar bem o resultado do trabalho que aqui foi feito, porque já demonstrou noutras ocasiões ser capaz de seguir aquele bom princípio. Desta forma o esforço desenvolvido nestes dois dias poderá ter o mérito de contribuir para melhores políticas e as conclusões, a serem retidas, terem efeitos muito positivos para Portugal. Podemos todos regozijar-nos com isso.

Dr. Duarte Amandio

Leitura das Conclusões do Congresso pelo Presidente da Comissão Executiva

Este 5º Congresso Nacional promovido pela ADFER subordinado ao tema: "O Transporte de mercadorias: Liberalização e Logística, decorreu ao longo de dia e meio, nestas instalações, e reuniu cerca de 650 participantes.

Foi um momento de debate e de reflexão onde estiveram presentes todos os modos de transporte e estamos certos que foram atingidos os objectivos que estiveram na base da sua organização.

Como Presidente da Comissão Executiva quero agradecer aos Senhores Congressistas, aos autores das comunicações e membros das mesas o seu contributo e o seu empenho para o elevado nível das sessões e para o sucesso alcançado.

Agradeço aos Patrocinadores o apoio recebido, fundamental para a sua concretização.

O meu agradecimento também à Comunicação Social sempre presente e que contribuiu para a divulgação da informação produzida, dando a conhecer melhor a importância deste sector de actividade.

Também à Comissão Executiva, nomeadamente ao seu Secretário Geral bem como a todo o Secretariado pelo seu empenhamento e pelo trabalho desenvolvido.

Uma palavra de agradecimento à ADFER pela sua capacidade mobilizadora e pela função que tem desempenhado no arranque de projectos inovadores e na promoção dos transportes em Portugal.

Senhores Congressistas

Pensamos que neste Congresso foram dados contributos muito positivos, alguns deles bastante ambiciosos, ou até polémicos, dos quais podemos tirar, no nosso entendimento, importantes conclusões.

A globalização dos mercados e a crescente expansão do comércio internacional introduz novos objectivos, estando entre os mais importantes, a qualidade do serviço, especialmente a ligação ao consumidor, que inclui hoje, sem dúvida as novas e pertinentes questões de segurança, o controlo dos custos logísticos e do transporte.

A assumpção do desenvolvimento sustentável como emanação do crescimento económico irá influenciar a repartição modal e deverá ser assumida de forma a não comprometer a competitividade económica.

O reequilibro entre modos, constituirá o núcleo desta estratégia e o fundamento da política comum de transportes, tendo sempre em conta a relação custo/benefício desta estratégia devendo, sem dúvida, incluir a internalização das externalidades.

Neste âmbito, é indispensável definir responsabilidades e partilhar competências entre o Público e o Privado. Ao Estado cabem quatro grandes domínios:

O planeamento a médio prazo, a partir de uma interpretação de tendências e da exploração do nosso condicionamento geográfico;

A regulação do exercício da actividade, cada vez mais exposta aos inevitáveis efeitos das mudanças externas;

A fiscalização no âmbito da autoridade administrativa;

A infra-estrutura, através de uma política equilibrada de investimentos.

Estando Portugal numa posição geograficamente periférica em relação aos centros logísticos da Europa e assistindo-se a uma operação de renovação sem precedentes na rede de infra-estruturas ferroviárias e de centros logísticos a nível peninsular, há que esperar que os novos eixos ferroviários Transeuropeus, sejam factor decisivo para a construção de uma solução logística para a Europa.

Senhores congressistas,

Vivemos uma época de profundas mudanças. É patente para todos, que nas sociedades ocidentais, o paradigma industrial deu lugar a um outro modelo de desenvolvimento económico.

Neste contexto, onde a inovação assume o

Dr. Duarte Amandio

único papel sustentado para garante da diferenciação, os produtos têm ciclos de vida curtos e elevada variedade, as empresas tendem a ajustar-se partilhando recursos, riscos e competências em rede.

A liberalização vai acelerar o processo de transformação do caminho de ferro, actualmente muito lento, para modelos e práticas de gestão de perfil privado.

A liberalização abre assim espaço à entrada de novos actores, estabelecimento de fusões e alianças, levando consequentemente a novas opções de negócio que abrangem toda a cadeia de valor.

A liberalização num quadro de construção da Europa Comunitária competitiva constitui um importante instrumento para o desenvolvimento de empresas de transporte mais eficientes e rentáveis, mas garantindo-se o pressuposto de melhoria da qualidade de vida global dos cidadãos, ou seja garantindo uma Europa ambiental e socialmente mais desenvolvida.

A liberalização do transporte de mercadorias e a interoperabilidade do sistema ferroviário europeu, levarão a uma crescente afirmação de soluções logísticas baseadas na intermodalidade. Contudo, a esta realidade está subjacente uma maior complexidade nas operações das cadeias logísticas, confronto para o qual a telemática é instrumento necessário e indispensável à garantia da gestão eficaz do conhecimento, dos recursos e à construção do serviço.

Espera-se que a liberalização do transporte ferroviário, à sua dimensão venha a contribuir para a transparência de vantagens para o mercado à semelhança da experiência da liberalização do transporte rodoviário, ainda que neste último modo tenham emergido ou subsistam alguns problemas estruturais importantes, nomeadamente capacidade de oferta excedentária, pouca evolução tecnológica, e número excessivo de empresas, a operar, levando à fragmentação do sector.

O Congresso espera que tenha um forte contributo para a reafirmação do transporte ferroviário de mercadorias, o qual deve ser acompanhado de um novo quadro regulamentar e de investimento selectivo na infra-estrutura, de modo a melhorar a produtividade dos operadores ferroviários e garantir-lhes condições de acesso e uso de infra-estrutura equivalentes à do modo rodoviário.

Que ao nível da regulação se abandone o carácter regulamentarista e seja definido um quadro de operações para o conjunto dos modos que impeça distorções no plano de uma desejada concorrência e integração dos modos, sendo que se considera ajustada a existência de uma única Entidade Reguladora do sector.

O enfoque cada vez mais importante no Transporte de Mercadorias na Europa deriva da sua importância económica crescente veiculado sobretudo pelo nível dos serviços oferecidos pelos vários modos de transporte.

É conhecido o potencial do Caminho de ferro cujo desenvolvimento depende:

Da harmonização das infra-estruturas num sistema integrado;

-De novos actores num mercado liberalizado e com novas filosofias de gestão que valorizem uma "gestão virada para o utente";

Da melhoria significativa da intermodalidade, ao nível infraestrutural, nomeadamente a execução das plataformas logísticas e da interoperacionalidade;

- Continuação da política de promoção das redes transeuropeias por parte da Comissão Europeia.

O futuro do Caminho de Ferro, como um dos principais pilares da economia europeia, a par com os outros modos de transporte depende sobretudo do seguinte:

-Da rapidez com que as medidas de correcção, tanto infraestrutural como de processos sejam implementadas, nomeadamente as que resultem das constantes mutações do próprio espaço europeu e que obrigam a reconfigurações do sistema integrado de ferrovia;

- O colmatar das deficiências operacionais face, sobretudo aos outros modos de transporte;

- A diminuição dos custos nos investimentos das infra-estruturas ferroviárias e que sejam estas competitivas face os custos rodoviários;

- Finalmente a verdadeira chave de sucesso para o sistema ferroviário é uma aposta inequívoca nos elevados níveis de serviço ao cliente.

Os operadores logísticos de transporte são actores fundamentais na concepção e exploração de cadeias complexas de serviços logísticos, que sirvam a economia europeia e a sociedade.

Considera-se necessário e urgente organizar toda a cadeia Logística Nacional neste domínio.

No âmbito da U.E. o Programa Marco Pólo é catalisador da multimodalidade ao potenciar:

-Auto estradas marítimas;

Serviços de transporte ferroviário internacional;

Transporte ferroviário internacional de alta velocidade;

Integração dos serviços marítimos com os serviços terrestres através de standards qualitativos elevados;

Desenvolvimento do sector portuário;

Criação de uma infra estrutura integrada entre portos e transporte terrestre.

A estratégia do desenvolvimento sustentável, consagrado no Livro Branco dos Transportes da União Europeia é alcançado numa arquitectura estratégica assente em três pilares de "perfil em I"

- Incentivos

- Inovação

- Infra-estruturas

Todos os aspectos políticos que foram sendo testados com resultados altamente desencorajadores tiveram falhas em pelo menos um destes conceitos.

Exemplos disso são os modelos actuais de transferência modal que não conseguem combater os fenómenos que geraram essa solução nomeadamente, a poluição e o

congestionamento das estradas.

È necessária pois uma intervenção conjunta e equilibrada de todos os modos para os objectivos inadiáveis da integração e complementaridade.

A reflexão sobre a política de transportes deverá ser articulada com a definição de um plano logístico nacional orientado para o mercado, o qual exige hoje soluções integradas independentemente dos modos de transporte envolvidos.

Os sistemas de informação suportados em infra-estruturas tecnológicas de apoio constituem a ferramenta indispensável ao desenvolvimento e sustentabilidade dos negócios.

A necessária desburocratização dos processos assume importância decisiva na concretização da interoperabilidade.

Os desafios na cadeia de valor como o tempo, o serviço ao cliente, a velocidade, a fiabilidade das operações e o custo associado determinam o funcionamento em redes numa lógica de integração e gestão de fluxos.

O novo paradigma de crescimento, decorrente da globalização, desregulamentação e alargamento da União Europeia, assenta na promoção e concentração dos nós principais das redes rodoviárias e logísticas, com a presença indispensável da ferrovia.

O benchmarking com outros países contribui para a consolidação de uma visão estratégica para o sector.

A Logística apresenta-se assim, como o garante da integração de várias actividades, como o Transporte numa óptica de custo global e não individual e com o objectivo nuclear de disponibilizar valor para os clientes.

A Logística e os transportes de mercadorias, devem ser com a qualificação do factor humano, a inovação e o acesso rápido e barato de informação através de telecomunicações, os factores fundamentais para o desenvolvimento de um novo modelo económico para o país, tendo em conta a sua posição geoestratégica, nomeadamente no seio da Europa e em ligação ao Atlântico Sul.

A constituição de uma nova rede ferroviária é um factor decisivo na constituição deste novo modelo para o país. Esta rede tem de garantir o tráfego de mercadorias e passageiros, numa rede de bitola europeia e numa lógica de interoperabilidade, construída de raiz, de modo a permitir o encaminhamento de mercadorias através da península Ibérica para a Europa.

Neste contexto, torna-se imperioso completar o processo de decisão iniciado com a cimeira Ibérica da Figueira da Foz, por forma a proporcionar ao país uma solução integrada, global e ao menor custo para o cidadão.

Portugal necessita de uma política e de um rosto no governo para a Logística e o Transporte de Mercadorias, bem como de um plano nacional de Logística e Transportes, que constitua um todo integrado e equacione a actividade do Estado ao nível da regulação, regulamentação e construção de infra-estruturas, devidamente interligadas, com as dos nossos vizinhos europeus.

A realização do referido Plano Integrado para a Logística e os Transporte de Mercadorias, suportado por eficaz programa financeiro, que equacione e permita consagrar as novas directrizes de posicionamento do Estado na actividade e considere a articulação das várias infra-estruturas modais, sem esquecer os portos, aeroportos e a futura rede ferroviária de bitola europeia, com uma rede de plataformas logísticas com massa crítica suficiente para vingar. Tal deverá ser a base para uma nova política nesta área.

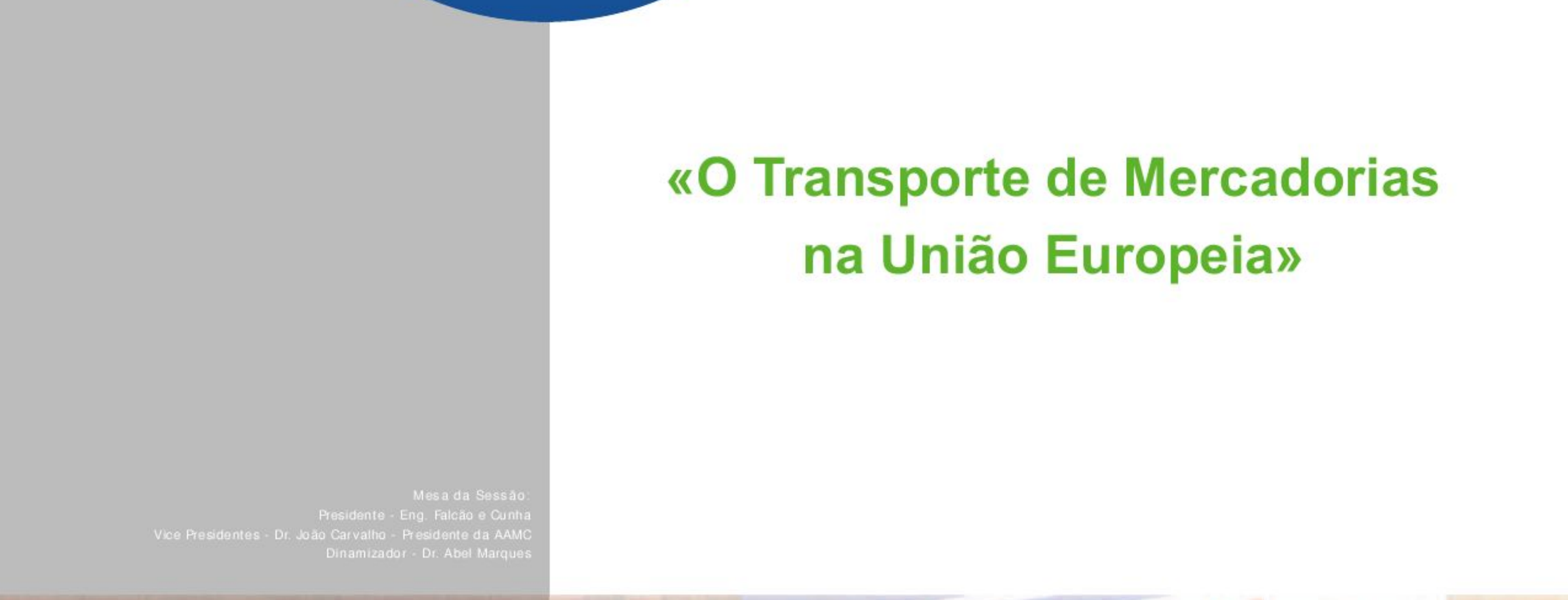
Oradores:

* Engº Miguel Anacoreta Correia - Presidente da Comissão Parlamentar das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
* Dr. José Garcia Fernandez - Representante do Director Geral dos Transportes e Energia da U.E.
* Mr. Hubert Linssen - Representante da IRU junto da Comissão Europeia

A

«O Transporte de Mercadorias na União Europeia»

Mesa da Sessão:
Presidente - Eng. Falcão e Cunha
Vice Presidentes - Dr. João Carvalho - Presidente da AAMC
Dinamizador - Dr. Abel Marques



Engº. Miguel Anacoreta Correia

Transportes de Mercadorias no Espaço Europeu

1. As minhas palavras iniciais são de agradecimento aos organizadores do V Congresso da ADFER por me terem dado a oportunidade de fazer uma reflexão sobre a temática dos "Transportes de Mercadorias no Espaço Europeu".

Ao longo da minha vida e para vos falar a verdade, este domínio não constituiu o centro das minhas preocupações. É um tema - há que reconhecê-lo que foi durante muitos anos - e mal! - o "parente pobre" da atenção da generalidade dos técnicos de Transportes, muito mais solicitados pelo Transporte de Passageiros, mas que hoje e ainda bem! surge na primeira linha das nossas preocupações.

Este Congresso, para além da sua oportunidade tema a que ainda desejava dedicar uma palavra , tem duas outras razões de peso que me levam a felicitar os seus organizadores:

A primeira é a de que houve a preocupação de fazer uma reflexão aberta sobre este tema e não apenas pelo "clube" ferroviário. Permitam-me, a este propósito, que dê conta da minha satisfação em estar numa sessão, dinamizada pelo Presidente da ANTRAN, Dr. Abel Marques e de ter nesta mesa um representante da IRU;

A segunda é a de que o Congresso propõe duas questões para debate: A Liberalização e as Questões Logísticas, temas fundamentais se queremos ter um debate virado ao futuro e, sobretudo, útil.

Finalmente, a palavra que há momentos havia querido dizer sobre a actualidade do Congresso, tanto a nível nacional como a nível europeu.

A nível nacional, fala-se hoje no Plano Nacional de Transportes Ferroviários; há poucos meses foi anunciada a Rede de Alta Velocidade; realizam-se trabalhos importantes para a modernização da rede; promoveu-se a transposição de directivas europeias. Não faltam ideias e a opinião pública e os decisores compreenderam que o Transporte Ferroviário será um actor incontestável na garantia de uma Mobilidade Sustentável.

No plano europeu, discutem-se as perspectivas financeiras para mais 6 anos. Aprovou-se o macro-esquema de Redes Transeuropeias de Transportes. No passado dia 3, a Comissão Europeia aprovou a proposta do 3º pacote ferroviário e, hoje mesmo, começaram os trabalhos de conciliação de posições entre o Parlamento Europeu e o Conselho no que diz respeito ao 2º pacote ferroviário. Sobre estes temas falar-nos-á e certamente com muito interesse o Sr. Fernandez Garcia, da Comissão Europeia.

2. E por que é que existe uma atenção reforçada pelo Transporte de Mercadorias na Europa?

Poderia responder à questão da seguinte forma:

- A importância económica dos transportes não pára de crescer: eles têm de ser fiáveis fornecendo serviços a custos interessantes, sem o que não haverá Mercado Único.
- O grande aumento nas prestações de transporte fez-se com base na capacidade e na prontidão de resposta do transporte rodoviário, acentuando o desequilíbrio entre os diferentes modos.
- Em vastas zonas da Europa, há situações de congestão permanente. Os transportes estão a deixar de ser fiáveis e baratos.

Fecha-se o ciclo, e começa a falar-se em "rodo-enfarte". Ou seja, o transporte rodoviário pode vir a ser vítima do seu sucesso, bloqueando-se…

3. Entre 1970 e 2000, na Europa dos Quinze, o transporte de mercadorias evoluiu, esquematicamente, da seguinte forma:

- Nas trocas com o exterior da Comunidade, é a navegação de longo curso que assegura 70% dos serviços;
- Nas trocas no interior da Comunidade, a

Engº. Miguel Anacoreta Correia

estrada e a navegação costeira (de cabotagem ou "short sea") tiveram sensivelmente o mesmo "percurso" de crescimento.

Em 1970, cada um destes dois modos era responsável por cerca de 500.000 Milhões de Ton.x Km. Em 2000, atingiam valores em redor dos 1300;

O transporte em águas interiores, bem como o transporte em pipe-line mantiveram-se, com algum acréscimo, em redor dos 100.000 milhões.

O transporte ferroviário continuou o diminuir em valores absolutos e relativos.

4. Estes são os "grandes números" do Transporte de Mercadorias no espaço europeu, que traduzem é bom não esquecê-lo um aumento de mais de 30% em 10 anos.

   Durante muitos anos, acreditou-se que o crescimento económico tinha um reflexo em pequena escala no tráfego de mercadorias. A deslocação do sector industrial para o de serviços reforçou essa convicção.

   Os estudos que foram feitos nos últimos anos revelaram que entre o crescimento do Produto e o tráfego de mercadorias a relação era, porém, intensa. Por exemplo, no ano de 1996 a um aumento de riqueza de 2.8% correspondeu um aumento do frete de 5.3%!

   A globalização leva à procura de custos finais mais baratos. Frequentemente as empresas decidem substituir factores de produção de mais elevado custo, como o terreno e a mão-de-obra, por factores mais económicos como o transporte.

   Esta tendência foi particularmente sentida na Europa com o Mercado Único a partir de 1992. Os números são perfeitamente claros!

   A competitividade ganhou-se em larga medida à custa dos transportes que têm vindo a tornar-se mais baratos.

   As mercadorias "passaram" a circular sofrendo sucessivas transformações. O que antes se encontrava concentrado fisicamente passou a estar disperso e o transporte a ter de assegurar movimentos sincronizados no quadro dos novos processos produtivos.

   A logística passou a ser determinante, porque grande parte da actividade económica passa a depender deste novo quadro de organização do Transporte.

   É obvio que os valores em "toneladas x Km" continuaram a ser valores de referência. Passaram a ser também importantes o número de "toques", e a velocidade (mesmo sem estarmos a falar do "just in time"…) As roturas de cargas ou transbordos, mal resolvidos tecnicamente, são de evitar.

   Além do baixo custo para o "cliente" (porque não estão internalizados muitos dos custos), a facilidade do controlo das operações e a comodidade do "porta a porta" estão na base do sucesso da camionagem.

   Esta "agilidade", e a plena consideração do valor tempo levaram a uma segmentação do valor da mercadoria por modo de transporte. Os valores mais elevados de tonelada transportada estão na camionagem, seguem-se as da navegação costeira e, o modo ferroviário e finalmente, as da navegação interior.

   Todavia, alterações nas regras de jogo da economia e nos processos produtivos não chegam para explicar o declínio do Caminho-de-Ferro. Existe, é claro, um grande potencial de crescimento para a via férrea, mas que devemos, todavia, analisar com prudência:

   Os caminhos-de-ferro terão de alterar-se profundamente!

   Fruto duma má imagem, resultado também de uma ausência de políticas comerciais, o utente tem do Caminho-de-ferro uma imagem que está longe de ser falsa de um modo lento e irregular. O contrário daquilo que hoje se precisa: serviços rápidos e de qualidade.

   Após um século em que se impôs na paisagem da economia europeia, o caminho-de-ferro transporta hoje a carga à velocidade de caracol (18KM/h em média e 20 a 30 KM nos principais corredores internacionais). Se os transportes ferroviários fossem feitos a 40Km/h seriam perfeitamente concorrenciais com a camionagem, e a 60Km/h imbatíveis!

5. Como não vai ser possível continuar a construir estradas ao ritmo a que se construíram nas últimas décadas, por razões de custo (recordemos o elevado custo das operações de manutenção que asfixia o pacote financeiro destinado às vias rodoviárias) e por outras razões, predominantemente ambientais e porque a congestão ameaça o sistema de transportes (fragilizando-o e perturbando as operações logísticas), há que procurar novas alternativas ou procurar aproveitar capacidades existentes, mas sub-aproveitadas.

   A congestão já é sentida hoje em 10% das estradas europeias e é seriamente encarada pelos governos dos países que a suportam mais directamente. Neste particular, os Alpes e os Pirinéus constituem duas situações verdadeiramente graves.

   A Comissão Europeia propõe que o Sistema de Transportes se expanda através do melhor aproveitamento da navegação costeira e fluvial e dos Caminhos-de-ferro, onde existem capacidades adormecidas.

   Os novos tráfegos existirão pelo crescimento da economia, embora seja minha esperança que a Estratégia de Desenvolvimento, baseada fundamentalmente na economia do conhecimento, onde a Europa pode, de facto, ser competitiva e mesmo líder, a chamada "Estratégia de Lisboa", comece a dar os seus frutos.

   O próximo alargamento vai trazer novos fluxos e novas operações transfronteiriças, em especial com a Rússia. Nos países do Leste Europeu, o tráfego ferroviário de mercadorias, tem vindo a diminuir mas, mesmo assim, ainda se situa em redor dos 30 a 40%. 51% em 1995. Nos países da CEI

(Rússia) situa-se ao redor dos 70 a 80% (em boa parte por efeito da dimensão continental das distâncias).

Segundo o CEMT, o transporte de mercadorias na Europa central e oriental poderia aumentar de 50 a 60% entre 2000 e 2015 (um numero similar para a UE). O transporte rodoviário deveria aumentar de 60 a 70% contra 20 a 30% no Caminho-de-ferro.

Se nada for feito e rapidamente no domínio ferroviário e no domínio da intermodalidade, o espaço europeu, já congestionado, será invadido por novos tráfegos. Nessa situação todos perderão, mas particularmente os países mais periféricos como é o nosso caso - pela maior distância, dificuldades de penetração e risco de práticas discriminatórias.

6. O Caminho-de-ferro tem, pois, uma oportunidade à sua frente. Hoje, ainda não é uma alternativa interessante. Não estamos perante um sistema ou uma rede integrada, mas perante uma justaposição de segmentos onde as bitolas, as tensões de alimentação, os esquemas de sinalização divergem, onde os maquinistas têm níveis de formação diferente e os critérios de segurança não estão harmonizados.

A entrada de novos actores através da liberalização e da privatização é muito importante. Novos critérios de gestão, nova articulação com os outros modos de transportes, novas regulamentações, particularmente laborais, são essenciais.

A intermodalidade tem de ser altamente melhorada. Todos depositamos as maiores esperanças nas "caixas móveis" e nos esquemas de "fer-routage", para só citar dois exemplos.

A interoperabilidade parece estar no centro destes novos conceitos, procurando, através de novos sistemas de operação e de material de tracção e circulante, com elevado grau de polivalência, ultrapassar os obstáculos históricos, como a bitola, as tensões de alimentação, que há pouco referia.

Finalmente, a Comissão Europeia tem promovido o financiamento de redes transeuropeias, criando incentivos para que os países confiram prioridade às suas ligações com os países vizinhos.

7. Como vai ser o futuro?

Parece-me ser relativamente pacífico assentarmos em alguns pontos:

Os próximos anos vão ser ainda de crescimento forte no que diz respeito à procura de transporte de mercadorias (ainda efeitos do Mercado interno, alargamento, desenvolvimento de trocas com o Leste).

Este crescimento deverá abrandar a partir de um certo momento (sobretudo pela estabilização do Mercado Europeu e por efeitos de uma economia menos industrial no sentido clássico).

O abrandamento deve também verificar-se porque os transportes, e irão, progressivamente, internalizar outro tipo de custos. A logística vai tornar-se extremamente exigente.

8. Nós, portugueses, precisamos de organizar toda a nossa rede logística, dando especial atenção aos nós (que podem não ser meras plataformas), aos portos, aeroportos, aos canais dedicados (leia-se, Caminhos de Ferro).

Neste particular, o Caminho-de-Ferro para as ligações internacionais de mercadorias vai precisar de, pelo menos, 2 canais; O "histórico", de Aveiro a Vilar Formoso, para o Norte da Europa, e o do Sul/Centro em direcção a Madrid,.

Se não o fizermos, acentuaremos vulnerabilidades e perderemos competitividade.

9. Vão longe os tempos da protecção administrativa e asfixiante que retiraram a audácia e a visão de futuro ao caminho-de-ferro.

O triângulo "TPT Rodoviário, Caminho-de-ferro e Navegação de Cabotagem", é a salvaguarda de um desenvolvimento sustentável e a sobrevivência de um sistema de transporte que se exige seja ágil, fiável e amigo da economia.

Neste contexto, prevejo um grande e reforçado papel para os transitários, os verdadeiros arquitectos da nova economia de transporte.

10. Pelo menos, dois importantes problemas do transporte de mercadorias não foram tratados por mim: o transporte aéreo e as implicações do comércio electrónico, sobretudo no transporte de pequenos volumes, onde o transporte rodoviário tem óbvias vantagens.

Também não foram tratados outros problemas. Penso, por exemplo, nos muitos problemas relativos à Segurança. Os acontecimentos de 11 de Março, aqui ao nosso lado, podem vir a ter grandes reflexos nos processos organizativos dos transportes de pessoas, mas também no de mercadorias.

Apesar de não vos ter trazido nada de substancialmente novo, sinto que no início do um Congresso, tão importante como este, era importante fazer "revisões".

Foi o que procurei fazer. Nada mais que isso!

Oradores:

* Eng. Luis Cunha «A Automação no Transporte Ferroviário Contentorizado»
* Prof. J. A. Diaz Fernandez «El Transporte de Mercancias en la Euroregion Galicia - Norte de Portugal»
* Eng. Pedro Nuno de Jesus «A Agenda Estratégica de Investigação Ferroviária»
* Dr. Jorge Almeida «O Porto de Laem Chabang - Caso de Estudo»
* Dr. J. Costa Faria «Pensar Transportes e Logística a partir de um Novo Paradigma»
* Eng. Ricardo Félix e Dr. António Vasconcelos «Novas Teses para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Mercadorias em Portugal»
* Eng. J. Alberto Franco «Cargas Perigosas - A Multimodalidade e a Segurança»
* Prof. Alvaro Costa «O Futuro do Negócio do Transporte de Carga Aérea nos Aeroportos Portugueses»

B

«O Transporte de Mercadorias e a Logística como Suporte ao Desenvolvimento Económico»

Mesa da Sessão:
Presidente - Eng. Mira Amaral
Vice Presidentes - Sr. Alberto Alvaro Teixeira - Presidente da ANTRAM
e Dr. Bruno Babone - Presidente da AGEPOR
Dinamizador - Dr. Victor Carvalho

Dr. Jorge Almeida

O Porto de Laem Chabang

Caso de Estudo

PSA

Laem Chabang: a case study for Sines

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

1

PSA

Geostrategic factors

Laem Chabang	Sines
Gateway to Thailand and Indochina	Gateway to Portugal and SW Europe

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

2

PSA

Local factores

	Laem Chabang	Sines
• Site	small fishing village	small fishing village
• Specifications	deep sea port >14 m	deep sea port >16 m
• Location	130 km from capital	150 km from capital
• Available area	over 1,000 ha	over 1,000 ha
• Potential for growth	nearly unlimited	nearly unlimited
• First industry	petrochemical	petrochemical
• Container startup	1991	2004
• Operator	private	private
• Type of contract	JV/Leasing	JV
• Logistic platform	LCB Industrial Estate	ZAL Sines
• Rail/road connections	well developed	under development

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

3

Dr. Jorge Almeida

PSA

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

PSA

Government's vision

- LCB success stems from Thailand Government's decision to build a gateway port, distant about 130 km from the main city of Bangkok, served by efficient rail and road connections to Lat Krabang, the main dry port in the vicinity of Bangkok.
- When LCB was opened in 1991, it was first rejected by the shipping community, for being too far from the main consumption and production centers. Today, LCB is in the 19th position worldwide in terms of volumes handled.
- LCB's development has benefited from the Industrial Estate Authority of Thailand (IEAT) initiative to decentralize industrial activities away from Bangkok, by granting fiscal and other incentives. LCB IE is one of 23 Industrial Estates spread throughout the country.

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

PSA

Facilities

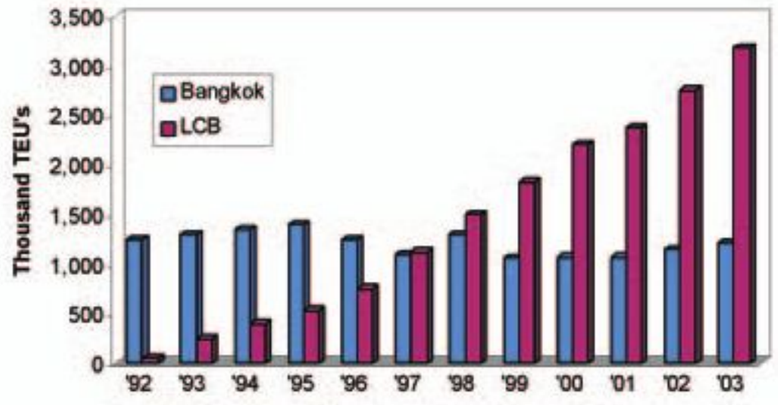
Berths	: 11
Berth Length	: 2,512m
Quay Cranes	: 18
RTGs	: 34
Reach Stackers	: 12
Tractors	: 110
Chassis	: 134
Forklift Trucks	: 48
Total capacity	: ard 5M TEUs

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

Land Connections

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

Growth



- LCB container throughput grew from 50,000 in 1992 to 3.2M in 2003, at an average annual rate of 40%. Less than 5% of LCB's volume comes from handling transshipment
- Bangkok container volume has remained at around 1.2M throughout,

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

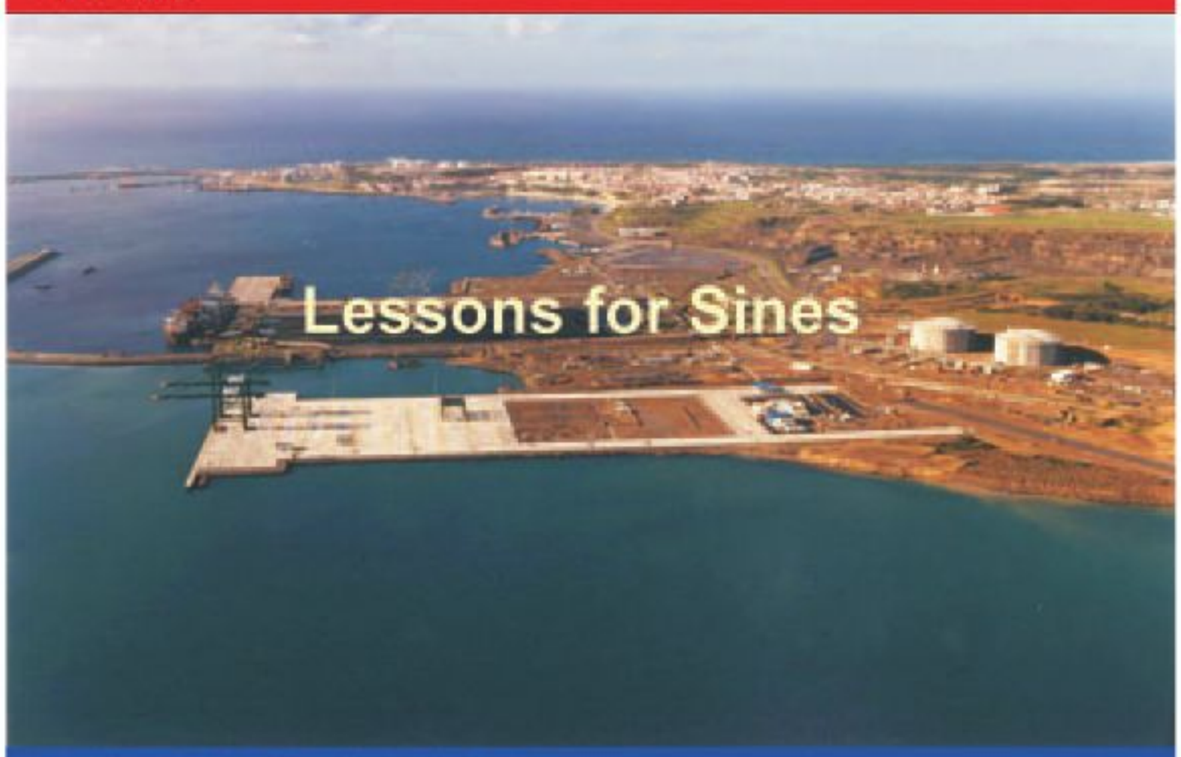
Laem Chabang today

- In a short period of 10 years, LCB became one of the top 20 container ports in the world, attracting all the major carriers.
- LCB's Industrial Estate is divided into a General Industrial Zone of 370 ha and an Export Processing Zone of 176 ha. It comprises about 100 industrial companies, mostly concerned with light manufacturing and assembly: electronics, automotive parts, electrical appliances, metals and plastics.
- Thailand's outstanding economic growth during the last 10 years would not have been possible without LCB's contribution.

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

Dr. Jorge Almeida

PSA



All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

PSA

Strategic Vision

- With adequate hinterland connections, Terminal XXI will become, over time, a major container gateway to Portugal and the main Atlantic container gateway to Spain.
- Given congestion and limited expansion capabilities of existing Portuguese ports, Terminal XXI is the only alternative to the growing trend of Portuguese cargo moving through Spanish ports
- Strong similarities between Laem Chabang and Sines provide an illustration of how Terminal XXI could play an important role in the government's plans for regional development, and a factor of Portugal's economic recovery.
- Terminal XXI will become a major economic enabler for Portugal, by providing strong competitive advantages in sea transport and logistics, thus enabling the development of Sines into a major European logistic and industrial pole.
- By supporting and coordinating the efforts of the various public and private stakeholders, the Portuguese Government should promote Sines as an attractive platform for domestic and foreign investment.

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

PSA

Business Drivers

- Sines is the largest natural deep-sea port and the only Atlantic deep-sea port in the Iberian Peninsula
- PSA Sines is committed to develop Terminal XXI in Sines as a mega container terminal, able to handle the largest and most efficient ships in the world
- The success of Terminal XXI is predicated on efficient rail freight services to connect Sines with Portugal's main logistic platforms and with the dry port of Madrid, and on PSA's ability to exercise its strong expertise in the management of large container terminals
- Sines has exceptional expansion capabilities, both at the waterfront and inland (ZalSines)

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission

Facilities

When Fully Developed

Berth	:	3
Berth Length	:	940m
Quay Cranes	:	10
RTGs	:	30
Reach Stackers	:	6
Prime Movers	:	50
Ground Slots	:	8,500
Reefer Points	:	400
Railway	:	8 tracks (electrified)
Total capacity	:	1.4 M TEUs
Breakwater	:	1,350m
First berth	:	June 2003
Computer System	:	CITOS®

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission.

Critical Success Factors

- Government support to position Sines as future Atlantic Gateway Port of Portugal and Spain, by ensuring:
  - Rail haulage services availability, reliability and competitivity
  - Modern terminal management practices and organization
  - Competitive port services
  - Investor-friendly ZalSines
- PSA's long term commitment to Sines, ensuring:
  - Best-of-breed technology and expertise
  - Global market recognition
  - Efficient and competitive terminal handling operations

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission.

Conclusions

- Recent contacts by PSA Sines with all major public and private stakeholders in Portugal and in Spain confirm that there is a unique opportunity to develop Sines into a world-class industrial and logistic pole, taking advantage of its competitive advantages as a deep-sea port.
- This will require top Government support, to:
  - Kick-start Terminal XXI to attract overflow traffic from other, congested ports which is currently lost to Spanish ports, as well as transshipment traffic
  - Join and coordinate the efforts of the various public and private entities to provide favorable conditions to attract domestic and foreign investment in Sines

All rights reserved. No contents can be reproduced without PSA permission.

Dr. J. Costa Faria

Pensar Transportes e Logística a partir de um Novo Paradigma

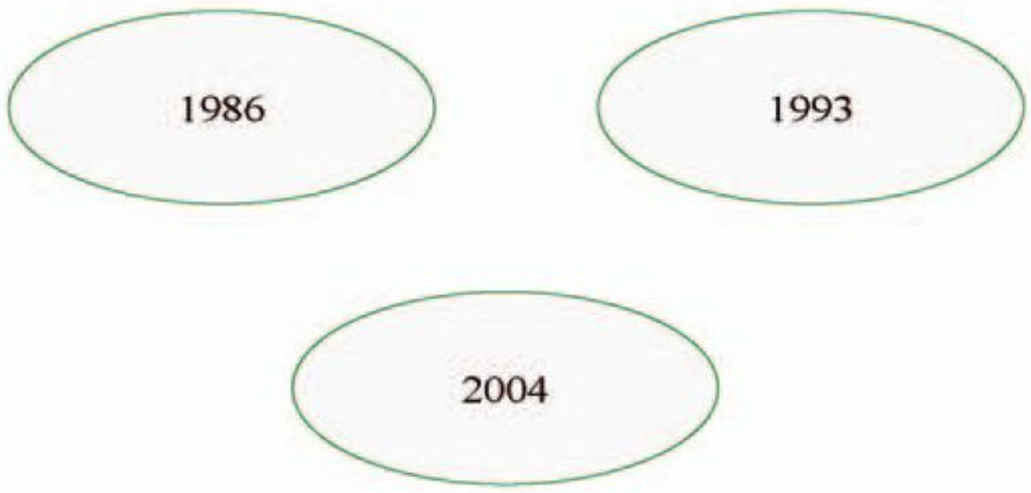
5.º Congresso Nacional da ADFER

Pensar TRANSPORTES e LOGÍSTICA a partir de um novo paradigma

O Transporte de Mercadorias: Liberalização e Logística

costa.faria@luis-simoes.com

1. O que mudou nos transportes
2. O desenvolvimento da logística
3. A competição das cadeias de abastecimento
4. O dinamismo e a inovação na logística de base rodoviária
5. Os desafios da intermodalidade
6. E como vamos em Portugal?
7. Conclusões



Redução do ciclo de vida dos produtos

- Tempo - Variável crítica
- Maior obsolescência
- Inovação - Condição competitiva
- A mudança é a única constante
- Re-engenharia de processos

Dr. J. Costa Faria

Diminuição drástica dos inventários

- Políticas "just-in-time"
- Redução de custos
- Diminuição do risco de obsolescência
- Maior flexibilidade operacional
- Diminuição da dimensão média dos envios
- Maior frequência nas entregas

Aumento da gama de produtos

- Volatilidade dos mercados
- Maior número de referências
- Maior diversidade nas características físicas dos produtos
- Maior complexidade logística

Extensão do âmbito da distribuição

- Relocalização industrial
- Unidades de produção/armazenagem a servirem mercados cada vez maiores
- Novos mercados
- Novos clientes
- Novos países

→ **GLOBALIZAÇÃO**

Para além disto, os clientes...

- São mais exigentes e infiéis
- Possuem acesso privilegiado à informação
- Pretendem mais qualidade
- Exigem menor preço

Impacto no Transporte e na Logística

- Predomínio da gestão do tempo (fiabilidade, rapidez) sobre o espaço (fazer Km's)
- Aumento da importância da localização dos armazéns e das plataformas de trânsito
- Incremento da importância da gestão da informação sobre a mercadoria
- Política de alianças para dar maior cobertura geográfica
- Estratégia de rede vs Estratégia de linha

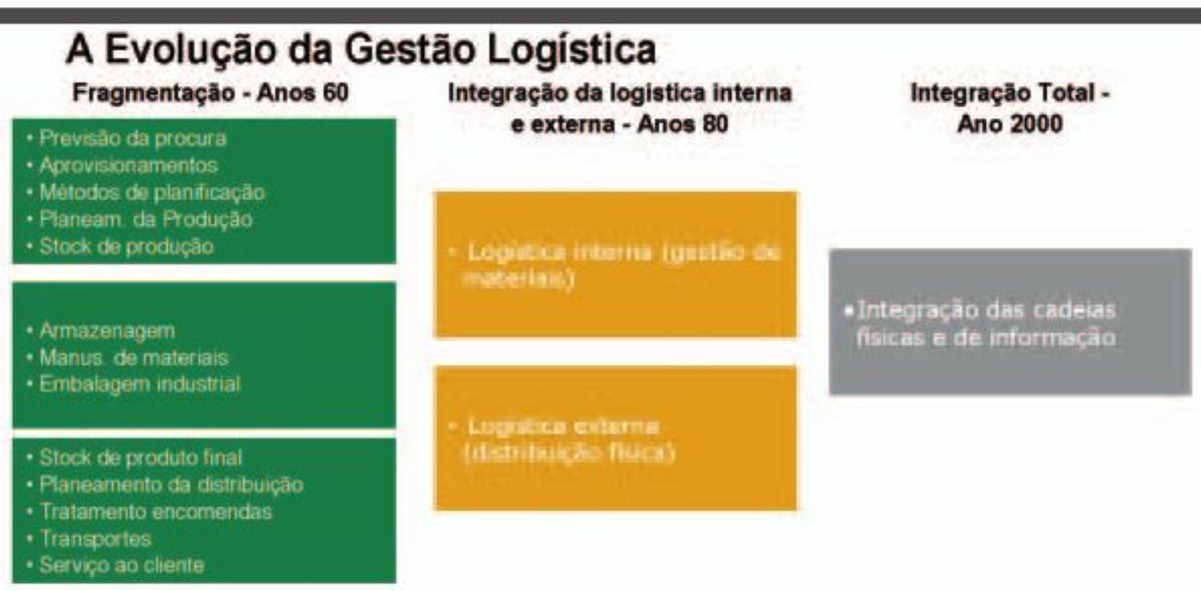
Impacto no Transporte e na Logística (cont.)

- Maior importância económica do transporte (inventário sobre rodas)
- Exigência na combinação de técnicas e serviços diferenciados
- Enfoque no serviço e não no modo de transporte
- Aumento da subcontratação de serviços logísticos
- Extensão do papel do transportador

Impacto no Transporte e na Logística (cont.)

- Inovação constante e pró-actividade
- Redução de custos
- Aumento da produtividade operacional
- Necessidade de CRIAR VALOR

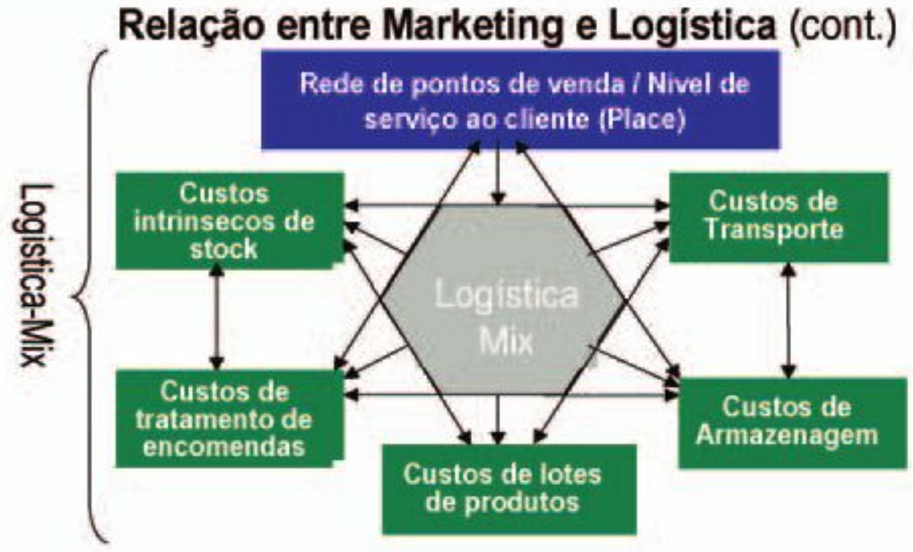
A Evolução da Gestão Logística



Dr. J. Costa Faria

Relação entre Marketing e Logística

Relação entre Marketing e Logística (cont.)



Os custos logísticos nos anos 70 e 80

- Transporte - Inbound / Outbound
- Armazenagem
  - Renda
  - Equipamentos
  - Pessoal

Os custos logísticos nos ano 00 (BVL - Ass. Log. Alemã)

- Custos Centrais
  - Armazenagem
  - Expedição
  - Transporte
  - Gestão
- Custos Marginais
  - Remoção de resíduos
  - Controle e planeamento de produção
  - Garantias e reclamações
- Custos Alargados
  - Inventário
  - Embalagem
  - Capital
  - Transporte interno
  - Juros e amortizações
  - Processamento de encomenda
  - Logistica inversa

- O transporte é uma parte importante do sistema logístico, mas apenas uma parte.
- Especialização progressiva das empresas em partes especificas da cadeia de valor, downsizing e reengenharia de processos conduzirão a mais outsourcing.
- Novas estratégias de SCM (JIT, ECR, QR, M-T-O, etc.) redefiniram a procura de transportes.
- A geografia logística mudou

- Todas estas mudanças e toda esta complexidade fizeram emergir novas parcerias logísticas e gerações sucessivas de operadores logísticos:
  - 3PL
  - 4PL
  - Integradores Pan-Europeus
  - Integradores Globais

Logística

- Planeamento integrado do fluxo de produtos e de informação num determinado negócio

Gestão da Cadeia de Abastecimento

- Parte do planeamento logistico para a procura de elos e coordenação entre processos no "pipeline", isto é, fornecedores, clientes, etc.

Definição de S.C.M. (Martin Christopher)

Gestão das relações a montante (upstream) e a juzante (downstream) com fornecedores e clientes para entregar um valor superior ao menor custo à cadeia de abastecimento no seu todo

Dr. J. Costa Faria

- No novo mercado, não são as empresas que competem umas com as outras....
- **... SÃO AS CADEIAS DE ABASTECIMENTO QUE COMPETEM ENTRE SI...**
- Quando as empresas trabalham independentemente dos fornecedores a montante e dos clientes a juzante, tendem a aumentar os custos e as ineficiências nos interfaces.

NETWORK ORGANISATION

- Compreende uma teia completa de elos entre parceiros onde cada um acrescenta valor através da especialização numa actividade onde pode proporcionar uma vantagem diferencial.
- Apple Computer - 90% do custo provem de fornecedores externos.
- Integração da cadeia ➡ competição baseada no tempo ➡ mercados mais voláteis ➡ capacidade de resposta.
- Exemplos: Benetton, Zara, Dell, Cisco, etc.

~~SUPPLY~~ ~~CHAIN~~ MANAGEMENT

DEMAND NETWORK MANAGEMENT

Definição de Demand Network Management (J.Aitken)

Rede de organizações ligada e interdependentes, trabalhando co-operativa e mutuamente para controlar, gerir e melhorar o fluxo de materiais e informação, desde os fornecedores até aos utilizadores finais

Papel fundamental da informação e das tecnologias:

- Previsão da procura
- Processamento de encomendas
- Gestão de inventários/ armazéns
- Planeamento operacional de transportes e distribuição
- Reporting: track & trace, confirmação das entregas, incidências, anomalias, KPI´s
- **... E tudo isto ... cada vez mais ... Em TEMPO REAL !**

-	+
Hardware	Software
Modos de Transporte	Gestão de Fluxos
Transportador / Cliente	Parcerias Logísticas
Competição	Coopetição
Bilaterismo	Multilateralismo (redes)
Preço	Custo / Valor
Informação	Conhecimento

Logística de base rodoviária

→ Compreendeu melhor as mudanças

→ Foi mais ágil

→ Deu melhores respostas

- Ao transporte "ponto-a-ponto" introduziram conceitos operacionais inovadores:
  - Flow-Through Distribution
  - Cross-Docking
  - Break-bulk X-Dock. / Picking-By-Line

  que reduzem inventários, custos financeiros, avarias, risco de obsolescência, ao mesmo tempo que:
  - optimizam os veiculos de transporte
  - gerem fluxos tensos
  - melhoram níveis de serviço
  - e...

Dr. J. Costa Faria

Introduzem novos serviços, migrando na cadeia de valor...

A montante

- Gestão de redes físicas de fornecedores
- Fluxos em "milk-run"
- Pré-montagem
- Sequenciação

A juzante

- Reconfiguração de produtos
- Logística promocional
- Assemblagem
- Teste de produtos
- Serviços de "call-center"

- Logística de base rodoviária
  - produtos semi-acabados ou acabados
  - maior pressão sobre os inventários
  - maior pró-actividade sobre os factores de compressão de tempo
- É necessário aplicar os mesmos princípios e conceitos às matérias primas, aos materiais de embalagem e aos produtos subsidiários.
- Há grandes oportunidades e sinergias não aproveitadas.

É pois necessário, mais uma vez, <u>mudar de paradigma</u>:

Deixar de olhar para a unidireccionalidade física de um fluxo e estudar operacional e informacionalmente a multi-direccionalidade das redes e aí, sim, integrar fluxos e sistemas com vista a atingir o mínimo custo total.

- Só assim vale a pena pensar a intermodalidade.
- Ela tem que ser decisiva no futuro dos transportes na Europa.
- Não pode ser um amontoado sucessivo de modos de transporte - Não pode ser "Hardware".
- Peça sofisticada de um "software" mais complexo de integração de fluxos no contexto mais alargado de gestão de redes de procura.
- Não acreditamos na intermodalidade imposta por via administrativa

- Tem que ser protagonizada e gerida por operadores que tenham uma visão periférica das cadeias de abastecimento / redes de procura e oferta.
- Não há defesa possível dos modos de transporte individualmente considerados.
- Os clientes querem um sistema integrado que aporte utilidade de tempo e lugar, aos seus produtos, ao menor custo possível.

- A intermodalidade não pode ser feita contra nenhum modo de transporte.

- Os "drivers" da intermodalidade têm que ser:
  - Desenvolvimento sustentável
  - Eficiência de economia
  - Integração das cadeias logísticas

Mas:

- Integração não é exclusão.
- Eficiência não se impõe por decreto.
- Sustentabilidade não é sinónimo de demagogia.

- "Nós, por cá, todos bem!"
- Assobiando... distraidamente.
- Perdendo terreno... para a Europa... e para Espanha.
- O assunto ainda não é suficientemente "sexy"!!.
- A generalidade das PME´s ainda não tiveram tempo para reflectir sobre o assunto.
- Que logística queremos para o País?

Dr. J. Costa Faria

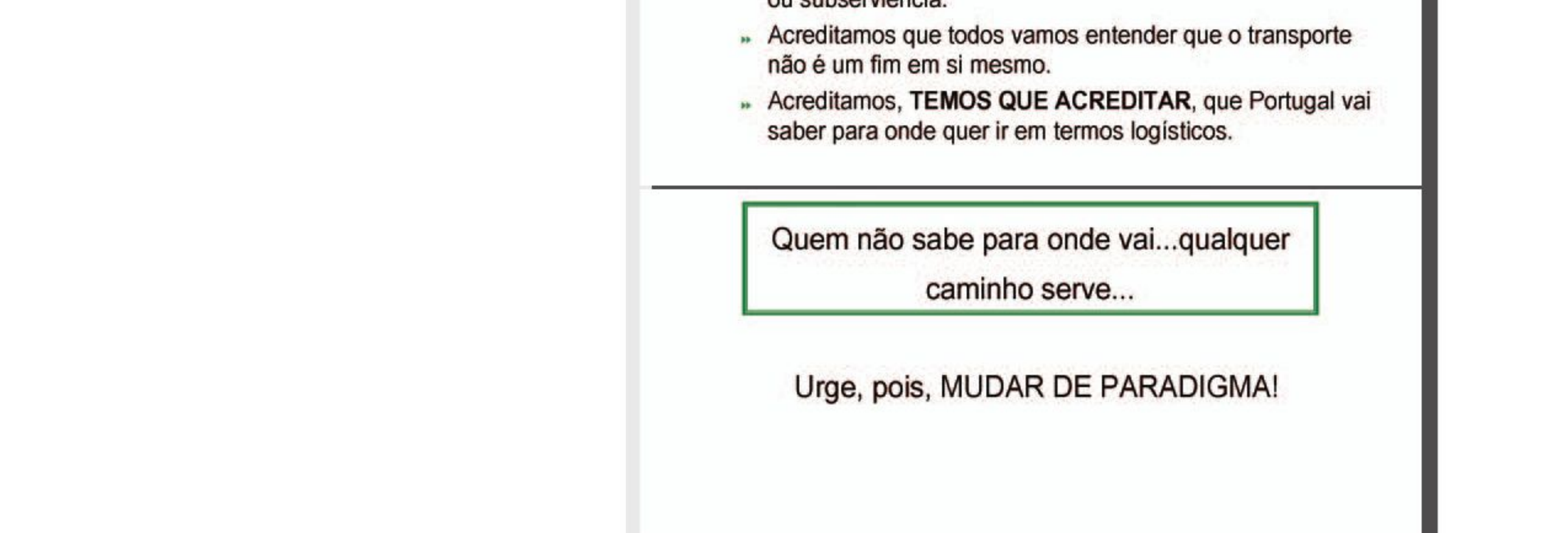
Sentimos falta de um organismo que:

- Ouça os principais actores do sistema logístico nacional.
- Defina a estratégia macro-logística para o país.
- Concretize os investimentos públicos necessários e relevantes.
- Coloque a logística (micro e macro) na agenda da competitividade de Portugal.

- Queremos continuar a ser optimistas.
- Acreditamos que é possível acabar com as posturas e tiques corporativos e individualistas.
- Acreditamos que é possível cooperar sem subalternidade ou subserviência.
- Acreditamos que todos vamos entender que o transporte não é um fim em si mesmo.
- Acreditamos, **TEMOS QUE ACREDITAR**, que Portugal vai saber para onde quer ir em termos logísticos.

Quem não sabe para onde vai...qualquer caminho serve...

Urge, pois, MUDAR DE PARADIGMA!



Dr. Antonio Vasconcelos
Eng. Ricardo Felix

Novas Teses para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Mercadorias em Portugal

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

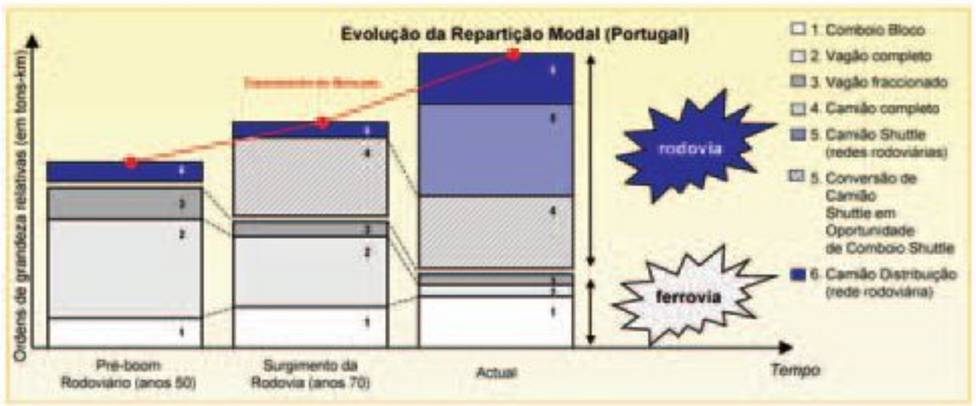
Novas Teses para o desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Mercadorias

Ricardo Félix (Logistema/ TransLog XXI)
António Vasconcelos (NNM/ TransLog XXI)

5º Congresso Nacional
«O Transporte de Mercadorias: Liberalização e Logística»
(Fundação Calouste Gulbenkian - 16 e 17 de Março 2004)

LOGISTEMA TransLog XXI

A perda de relevância histórica do modo ferroviário



Segmentação do Serviço por tipo

Carga Fraccionada	→	Integração nas redes já existentes em comboio bloco
Vagão Completo	→	Substituído por camião
Comboio Completo	→	Tendência para a estagnação com nova indústria mais fluida e fragmentada, em deslocalização

LOGISTEMA TransLog XXI 1

A perda de tráfego ferroviário provocada pelos constrangimentos intrínsecos de exploração e organização

Evolução do caminho-de-ferro nas mercadorias	Evolução do principal concorrente: o modo rodoviário
- Investimento na infra-estrutura "integrado" com operação	- Investimento na infra-estrutura só considera marginalmente as mercadorias
- Organização do modo em exploração mono-operador	- Organização do modo em estrutura privada e muito atomizada
- Constrangimentos intrínsecos do modo terminal a terminal	- Grande reactividade e flexibilidade no estabelecimento da oferta
- Ausência até ao momento de transporte de conta própria	- Quota importante do transporte de conta própria no mercado nacional

Em conclusão, a ferrovia perde para a rodovia pelo desajustamento da oferta em capacidade e tipologia para satisfazer os requisitos de mercado.

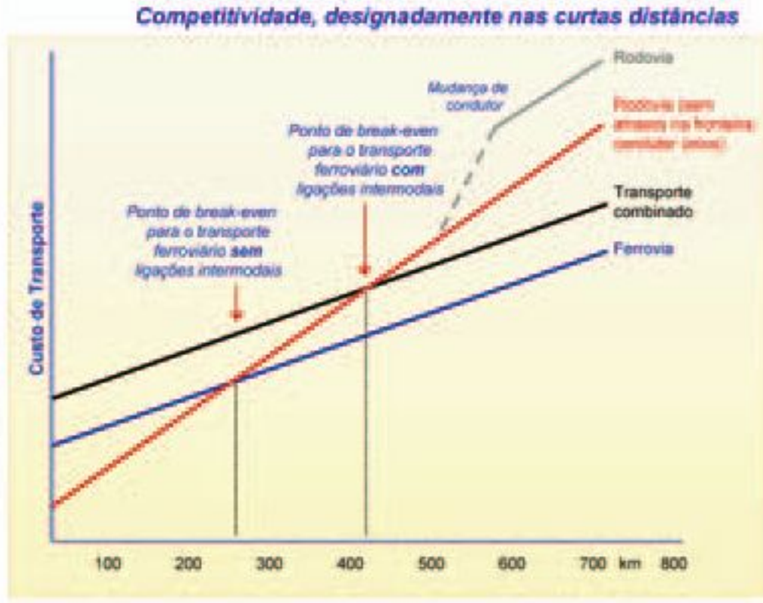
A ideia por vezes defendida que a causa do atraso ferroviário é a falta de investimento generalizado na criação de forte rede própria é, em nossa opinião, um grande equívoco.

LOGISTEMA TransLog XXI 2

Eng. R. Felix / Dr. A. Vasconcelos

Causas do forte crescimento do modo rodoviário nas últimas décadas

Competitividade, designadamente nas curtas distâncias



Elementos de custo afectados pela distância

- Produtividade da tracção
- Velocidades ferroviárias
- Produtividade do vagão
- Cobertura de custos dos terminais
- Cobertura dos custos de vendas e administrativos

LOGISTEMA TransLog XXI 3

Um factor a emergir: a liberalização do transporte ferroviário de mercadorias

Nos países Europeus onde a liberalização ocorreu, os operadores ferroviários de mercadorias não eram ainda muito eficientes e perderam o transporte de certos grandes graneis para os próprios clientes

	Operador	Relação com Clientes
Países Baixos	European Rail Shuttle (ERS)	Pertence ás empresas marítimas (Maersk, P+ON)
	Short Lines BV	Pertence à HGK (Koln Harbour) e DB
	Dielen + Lejeune	Patrocinado pela BASF
Alemanha	Rail4Chem	Pertence à BASF, à Hoyer, à VTG e à Bertschi
	HGK	Pertence a Koln Harbour
	BoXXpress	Pertence à ERS e à Eurogat (terminais de contentores de Hamburgo e Bremen)
Suécia	IKEA Rail	Pertence à cadeia de retalho IKEA
	TGOJ Trafik	Patrocinado por grandes clientes
Reino Unido	GB Rail	Patrocinado patrocinados pela Network Rail para materiais de infra-estruturas

LOGISTEMA TransLog XXI 4

Um factor a emergir: a liberalização do transporte ferroviário de mercadorias

Em países grandes, a reestruturação e a passagem de ganhos para os clientes poderão ser elementos suficientes para o crescimento do modo ferroviário...

... Mas em países pequenos, como a Holanda ou a Dinamarca, a busca de uma escala geográfica maior levou à integração com operadores de países vizinhos (formando a Railion).

LOGISTEMA TransLog XXI 5

Desafios ao transporte terrestre

Tendências favorecendo a logística e as redes de transportes

LOGISTEMA

TransLog XXI

6

Novo paradigma de crescimento - promoção da concentração dos nós principais das redes rodoviárias e logísticas com a presença da ferrovia

OPORTUNIDADES PARA A FERROVIA (COEXISTENTES)

	Vector estratégico A Visão ainda dominante a nível da UE	Vector estratégico B Visão adicional equipa TransLog XXI
Objectivo	**Crescimento** do modo ferroviário **em geral**	Promover **concentração de nós** principais de redes rodoviárias e logísticas com presença da ferrovia – formar hubs multimodais
Abordagem	**Liberalização** do sector, interoperabilidade e aposta multimodal genérica Política de **apoio positivo à ferrovia** e de tentativa de **contenção da rodovia**	Estímulo e facilitação da organização do **transporte em redes** Plano de ordenamento logístico, visando a criação de **hubs multimodais**
Impacto	Oportunidade positiva, mas **limitada**	Oportunidade mais **significativa**
Papel ferrovia	Posição tradicional **dominante/** independente de outros operadores de transportes e logística ou visão multimodal estruturada e liderada pela ferrovia	Posição nova **de cooperação**, apoiando redes dominadas por outros operadores e modos

LOGISTEMA

TransLog XXI

7

Promoção da concentração de redes rodo-rodo e rodo-ferro - altamente benéfica para o modo ferroviário

Liberalização

Visão geral de desenvolvimento da ferrovia e do multimodal (A)

- Aumento da concorrência lento e impacto limitado
- Potencial apropriação de negócio por operadores ou redes dedicadas
  - ex: BASF, Ikea
- Consequente aumento das barreiras do acesso ao mercado do modo ferroviário

Requisitos económicos, dimensão mínima

Operadores dedicados (transporte por conta própria) – actualmente inexistentes

Visão adicional equipa Logistema de integração nas redes rodo-rodoviárias (B)

- Desenvolvimento acelerado de redes rodo-rodoviárias para ir integrando o ferroviário
- Requisitos de competências de gestão de redes
- Financiamento selectivo de infra-estruturas – ligação ao sistema logístico nacional

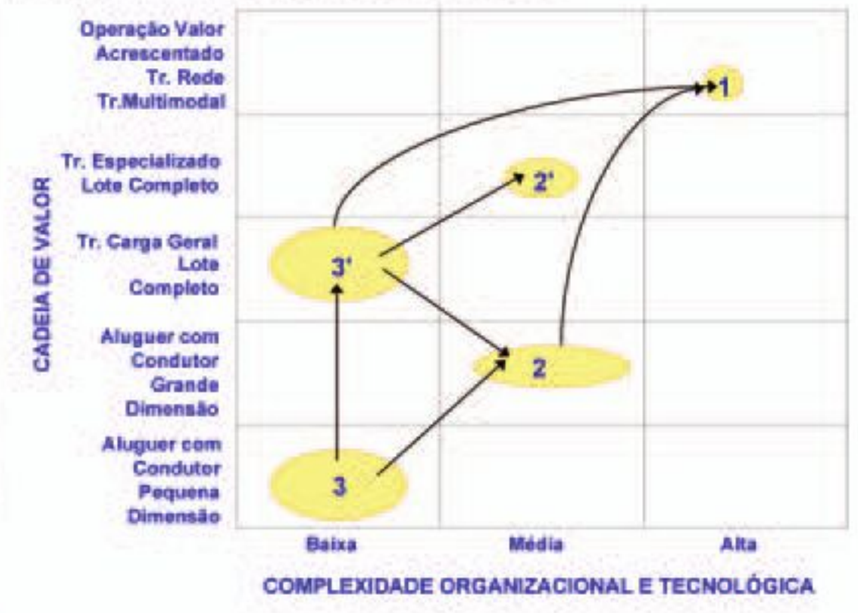
LOGISTEMA

TransLog XXI

8

Eng. R. Felix / Dr. A. Vasconcelos

Segmentação da oferta de transporte e evolução de posicionamento de operadores



LOGISTEMA TransLog XXI 9

Contexto Português e Ibérico - Desenvolver competências de gestão de redes e promover a integração ferro-ferro com Espanha e ferro-marítima com os Portos

Tráfego nacional	Tráfego ibérico	Tráfego internacional/ ibérico
• Partindo da tese da ferrovia integrar redes de outros modos, torna-se necessário desenvolver transporte rodoviário multimodal em rede (actualmente com pequena quota) • Baixa competência de gestão de redes/ baixa dimensão dos operadores rodoviários Portugueses dificulta o desenvolvimento do transporte em rede	• Partindo do pressuposto de um maior desenvolvimento das redes rodo-rodoviárias e multimodais em Espanha face a Portugal, importa compreender oportunidade e requisitos para integração das redes ferro-ferroviárias existentes • Requer terminais que permitam o acesso e a operação de shuttles (ferroviários) • Investimento relevantes • Operadores rodoviários, logísticos e rodo-marítimos com redes e volume de dimensão significativas[2] • Obstáculo da dimensão pode ser minorado pelo desenvolvimento de redes marca branca exploradas por operadores sem ligação ao cliente final e que vendam capacidades de shuttle e terminal	• Sinergias criadas por desenvolvimento portuário de Sines enquanto hub internacional ↕ • Sines daria massa crítica à rede nacional para se constituir como um nó relevante da rede internacional • Aumento da frequência até ao hub propicia desenvolvimento de sub-redes de cobertura nacional

LOGISTEMA TransLog XXI 10

As nossas teses – a importância da sobreposição das redes

Planos do sistema de Transporte e Logistica

Importância de sobreposição dos nós das redes de Transporte com os pontos de actividades Logisticas

Oportunidades para a ferrovia

- Especialização em *shuttles* de longa distância entre terminais (nós principais da rede – participando em serviços de Transportes, em articulação com outras entidades

LOGISTEMA TransLog XXI 11

O modo ferroviário assegurando a componente "grossista" das redes

Como favorecer o sucesso do modo ferroviário

Distâncias longas

- Vantagem da ferrovia aumenta com a distância percorrida
- Corredores ibéricos críticos para assegurar competitividade dado que a viabilidade económica de apenas *shuttles* nacionais poderá ser questionável

Sobreposição/ Integração das redes

- Migração de terminais de Transportes e Logística de múltiplas redes para um ponto comum (hub multimodal - com ferrovia – e logística)
- ferrovia re-ganha papel de back-bone da rede e com viabilidade económica

Frequência e fiabilidade do serviço, planos de contingência para os clientes

- Os requisitos de serviço dos clientes:
  - Aumento da Frequência de entregas Fraccionamento progressivo de cargas
  - Níveis elevados de fiabilidade do serviço
- Clientes não aceitam ficar dependentes de um único modo/ operador (risco de ruptura de serviço)

LOGISTEMA TransLog XXI 12

O modo ferroviário assegurando a componente "grossista" das redes - o desafio está numa acção focalizada e de cooperação em rede (não dominadora)

Cenários macro económico-logísticos

Continuidade crescimento moderado

Descontinuidade forte crescimento(1)

Manutenção de Portugal com Logística de suporte ao consumo e às exportações portuguesas

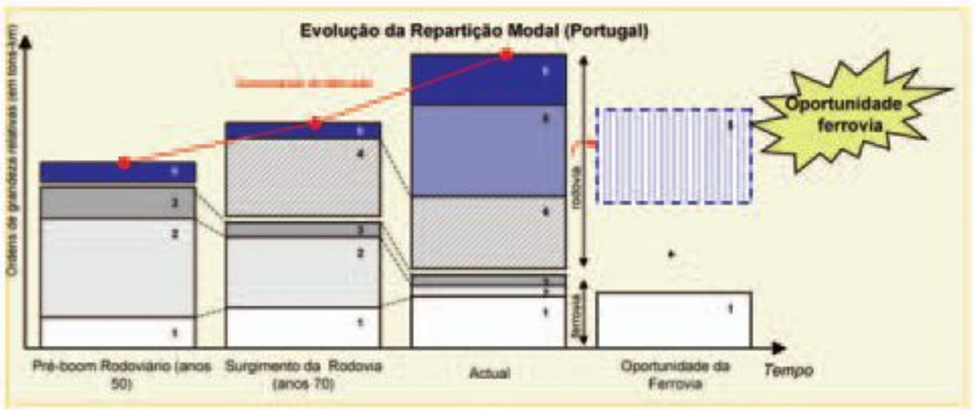
Portugal como *player* logístico internacional ibérico - Sines em rede multimodal aliada a hubs incluindo ferrovia

(1) O esboço apresentado é compatível com a lógica de sistema logístico nacional considerado pelo Governo Português na medida em que o mesmo pressupõe a criação de uma rede de plataformas multimodais; no entanto, e tendo presente as teses anteriormente expostas, haverá que conseguir sobrepor e integrar a ferrovia com redes rodoviários e logísticas existentes e em desenvolvimento

LOGISTEMA TransLog XXI 13

Desafios ao transporte terrestre

Tendências favorecendo a logística e as redes de transportes.



- **A emergência dos sistemas de transporte em redes constitui uma oportunidade para a ferrovia recuperar parte da importância que teve no passado, via captura de tráfego à rodovia nos shuttles entre terminais (em rede).**
- **Ao invés, a ideia por vezes defendida que a causa do atraso ferroviário é a falta de investimento generalizado na criação de uma forte rede própria é em nossa opinião um grande equívoco.**

LOGISTEMA TransLog XXI 14

Eng. R. Felix / Dr. A. Vasconcelos

Como concretizar?

- Quais as implicações na gestão da ferrovia?
- O desafio para a rodovia
  - A rodovia terá de se organizar em rede para explorar esta possibilidade
- As implicações na gestão da infraestruturas ferroviárias e multimodais
  - Maior participação dos privados na construção complementar da rede base
  - Fará sentido ter uma rede base nacional? Num espaço ibérico? Que tipo de justificação económica? Estratégica?

LOGISTEMA TransLog XXI 15

- **Ricardo Félix** (Logistema/ TransLog XXI)
  ricardo@logistema.pt
- **António Vasconcelos** (NNM/ TransLog XXI)
  avasconcelos@newext.biz

LOGISTEMA TransLog XXI 16

Prof. Alvaro Costa

O Futuro do Negócio do Transporte de Carga Aérea nos Aeroportos Portugueses

A situação actual

- Aumento da dimensão geográfica e quantitativa dos mercados
- Importância do TEMPO
- Procura de operadores dedicados à carga
- Tendência de concentração de carga

1

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

A situação actual

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Contexto

Operador	Hub	Plataformas importantes
KLM	**Schiphol**	
DHL	**Brussels** **Munich** **East Midlands**	**Cologne** **Charles de Gaulle** **Amsterdão** **Londres** **Schiphol**
TNT	**Liége** Schiphol Paris Milan London	**Frankfurt** Madrid
UPS	**Colónia** **Bona**	**Schiphol** **Brussels**
FedEX	**London Stansted** Paris CHG	**Schiphol**

3

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Eng. Alvaro Costa

Contexto

- Congestionamento aéreo dos hubs de passageiros
- Aumento da carga aérea
- Concentração actual dos operadores de carga

⇩

Alteração de rotas para aeroportos com menores restrições aos níveis de ruído nocturno, menores atrasos nos aviões e menores problemas ambientais, ou seja, procura de aeroportos periféricos e menos congestionados.

4

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário ADFER

Hipótese

- Operadores pretendem ganhar tempo na realização do transporte de carga
- Aeroportos portugueses têm uma condição periférica no contexto europeu

Aeroportos Portugueses têm potencial para o desenvolvimento do sector de carga ?

5

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário ADFER

Hipótese

- Aeroportos portugueses não têm restrições significativas de capacidade aérea (excepção Lisboa)
- Aeroportos portugueses têm capacidade física para receber novos operadores de carga (excepção Lisboa)
- Têm sido feitos investimentos avultados em infra-estruturas viárias

6

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário ADFER

Análise - Factores Críticos de Sucesso

Os factores críticos de sucesso dos maiores aeroportos europeus de carga são:

- Serviços
- Distribuição
- Localização
- Operadores (captados)

7

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Factores Críticos de Sucesso

Serviços

- Diferenciação da carga
- Existência de instalações adequadas à carga transportada
- Existência de sistemas de informação de carga
- Parcerias com a indústria
- Responsabilidade do handling
- Existência de handling door to door

8

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Factores Críticos de Sucesso

Distribuição

- Existência de centros de consumo
- Intermodalidade
- Existência de empresas produtoras e consumidoras de carga junto aos aeroportos
- Existência de espaço disponível para implementar a estratégia
- Garantia de uma expedição rápida.

9

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Eng. Alvaro Costa

Factores Críticos de Sucesso

Localização

- Posição periférica relativamente aos principais aeroportos europeus
- Ligações inter-modais aos centros de carga de outros modos de transporte
- Proximidade às grandes áreas industriais europeias
- Proximidade a organizações comerciais

10

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Factores Críticos de Sucesso

Operadores de Carga (captados)

- Para atrair operadores de carga é necessário que esteja em funcionamento todo o sistema de carga

A captação de operadores não deve ser vista como a origem da criação de uma plataforma de carga, mas como um reflexo da viabilidade da mesma.

11

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Potencial

Constatações

- Défice de serviços adequados ao sector
- Inexistência de intermodalidade (física e conceptual)
- Falta de massa crítica de suporte
- Existência de espaço para implementar a estratégia

12

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Potencial

Constatações

- Utilização como wayports
- Dimensão das empresas na envolvente dos aeroportos não garante um volume de carga relevante
- Garantia de uma expedição rápida não depende apenas das condições oferecidas pelos aeroportos
- Captação de operadores de carga deve ser precedida por acções que promovam factores críticos de sucesso

13

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Estrangulamentos

Constatações

- Excesso de BUROCRACIA no processo alfandegário
- Mentalidade, disciplina, formação e flexibilidade dos trabalhadores
- Pouco recurso e utilização deficitária dos sistemas de informação de apoio
- Infraestrutura a apoio à carga

14

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Futuro

Duas Hipóteses

- Passividade
- Actividade

15

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Eng. Alvaro Costa

Passividade

Continuamos sem qualquer estratégia, com os mesmos recursos e esperamos que aconteça algo surpreendente no sector da carga aérea que nos beneficie

16

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Actividade

- Autoridades alfandegárias alteram os processos
- Operadores são envolvidos nas decisões
- Investimentos em formação
- Estabelecimento de sistemas de incentivos por objectivos
- Infraestrutura adequada e com taxas ajustadas

17

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Actividade

18

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

Engº. J. Alberto Franco

Cargas Perigosas a Multimodalidade e a Segurança

ALGUMAS IDEIAS E PROPOSTAS

A gestão dos transportes tem de conciliar preocupações de mobilidade das pessoas e das mercadorias, de respeito do ambiente e de salvaguarda da segurança.

Centrando-nos no transporte de mercadorias, poderemos afirmar que a multimodalidade é um dos instrumentos mais fortes de fomento da mobilidade.

Com efeito, poder-se utilizar sucessivamente e combinar os vários modos de transporte, se possível sem rupturas de carga e com um mínimo de constrangimentos técnicos e administrativos, no encaminhamento de uma mercadoria desde o produtor até ao consumidor final, é uma garantia de que aquele produto atinge o desejado valor de uso: estar disponível no momento e no local certos, ao menor custo possível.

Não pretendendo envolver-nos no debate conceptual sobre diferenças e semelhanças entre transporte combinado, intermodal, sucessivo ou multimodal, propõe-se apenas que se retenha esta ideia da utilização articulada de dois ou mais modos numa mesma operação de transporte.

Por seu turno, as preocupações de segurança no transporte requerem também que tentemos entender-nos sobre aquilo de que se quer falar.

Na língua portuguesa, a segurança do transporte de mercadorias envolve dois significados, a saber, o da segurança técnica ou de prevenção de acidentes (“safety”), e o da segurança pública ou de prevenção de actos criminosos (“security”).

No presente trabalho, iremos reter os dois significados possíveis da segurança.

AS CARGAS PERIGOSAS

Desde a segunda metade do século XIX, no respeitante ao transporte ferroviário, e desde a primeira metade do século XX, para os transportes fluvial, marítimo, rodoviário e aéreo, que alguns governos e organizações internacionais vêm definindo e implementando medidas de disciplina das chamadas cargas perigosas.[1]

Em todas essas abordagens, tratou-se sempre de acautelar “os acidentes materiais ou de pessoas, a degradação do ambiente e a deterioração do material de transporte e das outras mercadorias”, ao mesmo tempo que se cuidava de “não entravar a circulação dessas mercadorias”.

Estabelecidas pela 1ª vez em 1956, as “Recomendações das Nações Unidas relativas ao Transporte de Mercadorias Perigosas” (ou Livro Laranja) condensaram num único articulado as regras técnicas, aplicáveis a todos os modos de transporte, para a classificação e expedição das mercadorias perigosas. [2]

Tais Recomendações (que desde 1997 são publicadas como “Regulamento-tipo”), são universalmente consideradas como o trabalho mais exaustivo e coerente no domínio das cargas perigosas, e têm tido um papel pioneiro na promoção da utilização multimodal de equipamentos com características construtivas normalizadas destinados ao acondicionamento e transporte das mercadorias.

Assim aconteceu, sucessivamente, com as embalagens UN, com os grandes recipientes para granel, com as

Eng. J. Alberto Franco

cisternas móveis, com os contentores para gás de elementos múltiplos, e com os contentores para granéis sólidos, soluções estas que têm vindo a ser cada vez mais usadas em todo o mundo e em todos os modos de transporte, com benefícios evidentes para os utilizadores e facilitando ao máximo o tráfego multimodal.

Em paralelo, outras instâncias governamentais ou internacionais, responsáveis por domínios como a saúde pública, a higiene e segurança nos locais de trabalho, e a protecção dos consumidores, foram produzindo ao longo dos anos diferentes normas aplicáveis à classificação e etiquetagem de produtos químicos, bastante diversificadas, e nem sempre compatíveis entre si.

Daí que a Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento, realizada em 1992 no Rio de Janeiro, tenha concluído pela necessidade de se estabelecer um "sistema globalmente harmonizado de classificação e etiquetagem de produtos químicos", o qual foi trabalhado num árduo processo de harmonização entre a ONU, a OIT, a OMS, a OCDE e a UE.

Como primeiro resultado desse processo, foram adoptadas em 2002 (e publicadas em 2003) as recomendações conhecidas pela sigla GHS, ou Livro Púrpura, que se propõem ser o quadro orientador para o futuro alinhamento de todos os regulamentos internacionais aplicáveis ao manuseamento e transporte das mercadorias perigosas.

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS

Numa abordagem mais científica destes problemas, interessa ter presente que a avaliação dos riscos que as mercadorias apresentam é descrita pela fórmula:

Perigo x Exposição = Risco

Por conseguinte, diminuir o risco ou a probabilidade de lesão às populações alvo passa pela diminuição do perigo intrínseco das mercadorias, ou pela diminuição do grau e intensidade de exposição das pessoas às mercadorias. [3]

Nesta óptica, é muito importante caracterizar bem os perigos das cargas tidas como perigosas, e definir com o possível rigor os respectivos limiares superior acima do qual as mercadorias deixam de exigir cuidados particulares e inferior abaixo do qual os cuidados seriam tão onerosos que tornam mais razoável proibir o próprio transporte.

O Livro Laranja identificou, já há várias décadas, 9 famílias ou classes de mercadorias perigosas, com base em critérios pragmáticos de agrupamento dos produtos, em que relevam as suas propriedades físicas, químicas e biológicas. Está assente nesta arrumação em 9 classes todo o sistema de etiquetagem das mercadorias perigosas nos quatro modos de transporte.

O GHS, não contrariando necessariamente os critérios do Livro Laranja, avança com maiores detalhes para a quantificação do que chama "perigos físicos" explosividade, inflamabilidade, comburência, pressão, corrosividade sobre metais , e do que chama "perigos para a saúde e o ambiente" toxicidade aguda, corrosividade e irritação sobre tecidos vivos, propriedades mutagénicas e cancerígenas, toxicidade para a reprodução e sistémica, e perigos para o meio aquático. [3]

Da interacção entre os trabalhos do GHS e os do transporte, presentemente em curso, irão seguramente ser corrigidas algumas disparidades ainda existentes entre regulamentos, no que concerne, por exemplo, aos limites de inflamabilidade e de toxicidade.

Para já, está adquirida uma importante harmonização entre os símbolos de perigo, identificadores das várias propriedades perigosas, que devem integrar os pictogramas prescritos pelas diferentes regulamentações.

"SAFETY" E "SECURITY"

Em qualquer transporte de mercadorias, as preocupações de segurança centram-se na obtenção de níveis adequados de integridade das cargas.

Numa perspectiva de safety, os esforços desenvolvidos destinam-se a evitar que as mercadorias:

- se deteriorem durante o transporte,
- saiam para o exterior dos meios de transporte, ou
- reajam perigosamente, em termos físicos, químicos ou biológicos, antes da entrega aos destinatários.

O risco de reacção precoce, seja ela física, química ou biológica, é precisamente o que caracteriza as chamadas mercadorias perigosas.

Prevenir, minimizar, acautelar a ocorrência dessas reacções, é o objectivo central dos instrumentos normativos produzidos pelas instâncias com responsabilidades no transporte de mercadorias perigosas. [4]

A base das normas de safety do transporte de mercadorias perigosas consiste numa rigorosa responsabilização dos agentes económicos intervenientes:

- pela classificação dos produtos,
- pela sua embalagem e acondicionamento,
- pela adequação do material de transporte e respectiva manutenção, e
- pela formação e certificação dos trabalhadores envolvidos.

Na sequência dos atentados do 11 de Setembro de 2001, os peritos dos transportes de mercadorias perigosas estudaram as medidas na área da security a adoptar na prevenção de actos criminosos utilizando veículos de mercadorias. [4]

Entre os principais riscos no domínio da security, estão identificados os seguintes:

- Roubo de veículos;
- Utilização de veículos armadilhados;
- Roubo de mercadorias perigosas durante o transporte;
- Movimentação ilegal de produtos que podem ser utilizados em ataques terroristas;
- Ataques a infraestruturas nevrálgicas como os túneis e pontes.

No que se refere à prevenção do desvio e utilização criminosa de matérias perigosas, é antiga a preocupação com os produtos explosivos. Mais recentemente, essa atenção foi ampliada aos materiais radioactivos, e, por último, às substâncias susceptíveis de utilização em agressões bacteriológicas.

A partir de 2005, a regulamentação do transporte de mercadorias perigosas, nos quatro modos, passa a incluir prescrições específicas no domínio da security:

- Exigência de formação em security para os trabalhadores das empresas intervenientes no transporte de todas as mercadorias perigosas;
- Elaboração de planos de security por parte das empresas que manuseiem mercadorias de especial sensibilidade para efeitos de eventuais ataques terroristas.

EM CONCLUSÃO

Como se viu, não faltam medidas preventivas e de condicionamento a estes transportes.

Em todo o mundo, as autoridades estão empenhadas em conseguir que as restrições aos transportes não acarretem recuos desproporcionados no conforto e no progresso das populações, associados à livre circulação das pessoas e bens.

É também este, pois, o grande desafio que se coloca no presente momento aos transportes de cargas perigosas.

BIBLIOGRAFIA

[1] O.Kervella, "Contexte et objectifs de la restructuration", Journée d'Information de la CITMD, Paris, Fev.2001

[2] "Transport of Dangerous Goods", United Nations, New York/Geneva, 2003

[3] "Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals", United Nations, New York/Geneva, 2003

[4] J.A.Franco, "Segurança no Transporte de Matérias Perigosas", 4º Colóquio Internacional sobre Segurança e Higiene do Trabalho, Porto, Fev.2004

Oradores:

* Eng. Paulo Viçoso «A Interoperabilidade Ferroviária conseguida através de Tracção Multitensão»
* Eng. Carlos Alberto Pinto «Condicionantes da Directiva 16/2001, no âmbito da Telemática, para o Processo de Liberalização»
* Eng.ª Ana Paula Coelho «Para a Gestão da Dependência Externa...Uma Resposta Global»
* Sr. Eugénio Prieto «Desafios e Oportunidades da Liberalização do Transporte de Mercadorias»
* Dr. Francisco Costa Lopes «Liberalização, Concorrência e Interesse Nacional»
* Eng. Pires da Fonseca «Liberalização - A Mudança Necessária»
* Dr. Rogério Alves Vieira «Impacto da Liberalização no Ordenamento Jurídico Português»
* Sr. Livio Ambrogio «O Impacto da Liberalização no Desenvolvimento dos Transportes Europeus. A Experiência Italiana»

C

«Impacto da Liberalização na Prestaçãodo Serviço de Transporte de Mercadorias»

Mesa da Sessão:
Presidente - Prof. Augusto Mateus
Vice Presidentes - Dr. Braancamp Sobral - Presidente da REFER e Eng. Rosado Catarino - Presidente do IEP
Dinamizador - Eng. Castanho Ribeiro

Sr. Eugenio Prieto

Desafios e Oportunidades da Liberalização do Transporte de Mercadorias

O transporte de mercadorias tem vindo a sofrer um profundo processo de mudança

Marco estratégico do transporte de mercadorias

Fonte: A.T. Kearney

As grandes empresas centralizam a logística a nível internacional

Exemplo: VW

Fábricas do Grupo Volkswagen na Europa

Uma única filial especializada em logística para 43 centros de produção

Função logística centralizada

- A VW fundou a sua **própria filial** de logística, a "VW transport", em Wolfsburg
- A nova empresa **controla a função logística na Europa**

Ameaça potencial para as empresas ferroviárias

- **Perda de contacto directo** com o cliente ao centralizar as decisões de contratação
- **Perda de volume** de tráfico nacional e internacional ao consolidar volume com fornecedores preferidos

Fonte: Artigos de imprensa

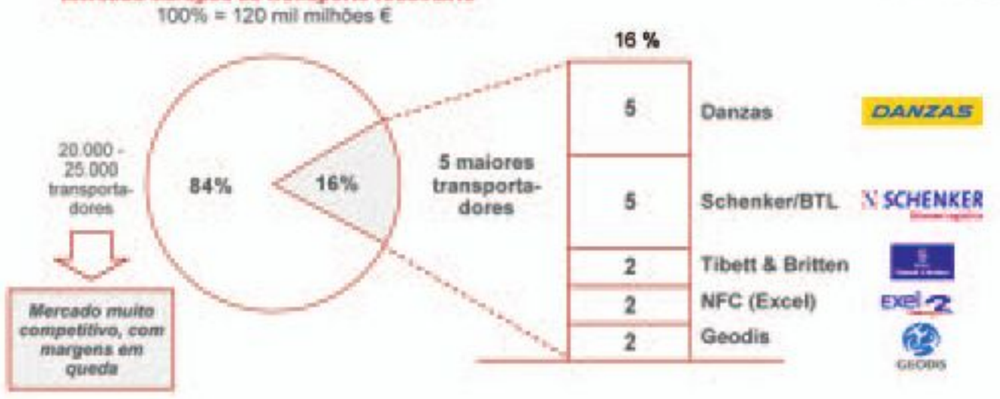
O transporte rodoviário está fragmentado e com margens ajustadas

- O *Short Sea Shipping* constitui outra alternativa para o transporte de mercadorias, de acordo com as directivas europeias

Exemplo: Transporte rodoviário

Quota de mercado de transportadores na Europa

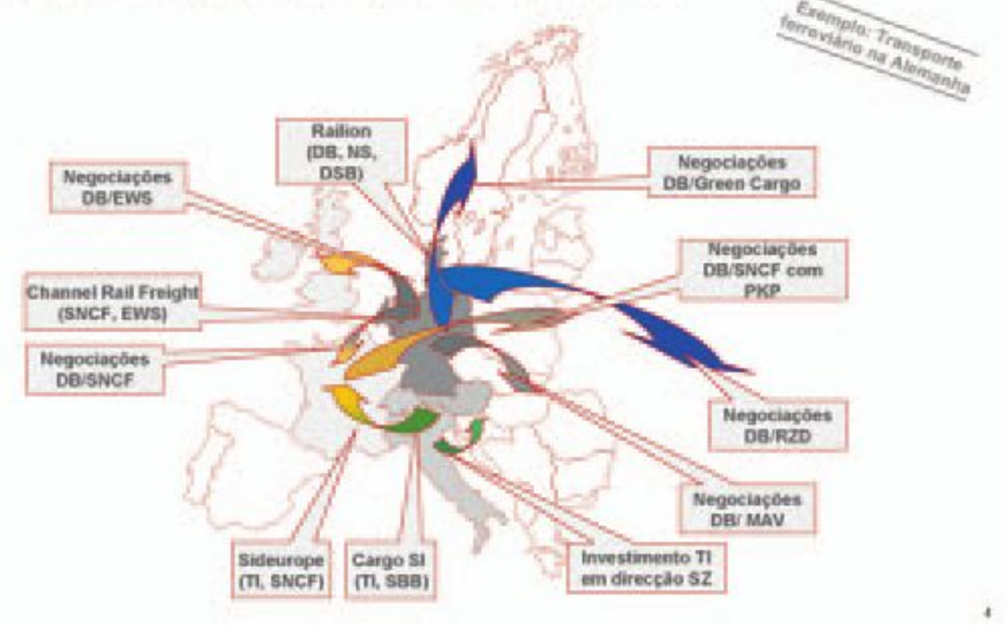
Mercado europeu de transporte rodoviário
100% = 120 mil milhões €



Fonte: GVB

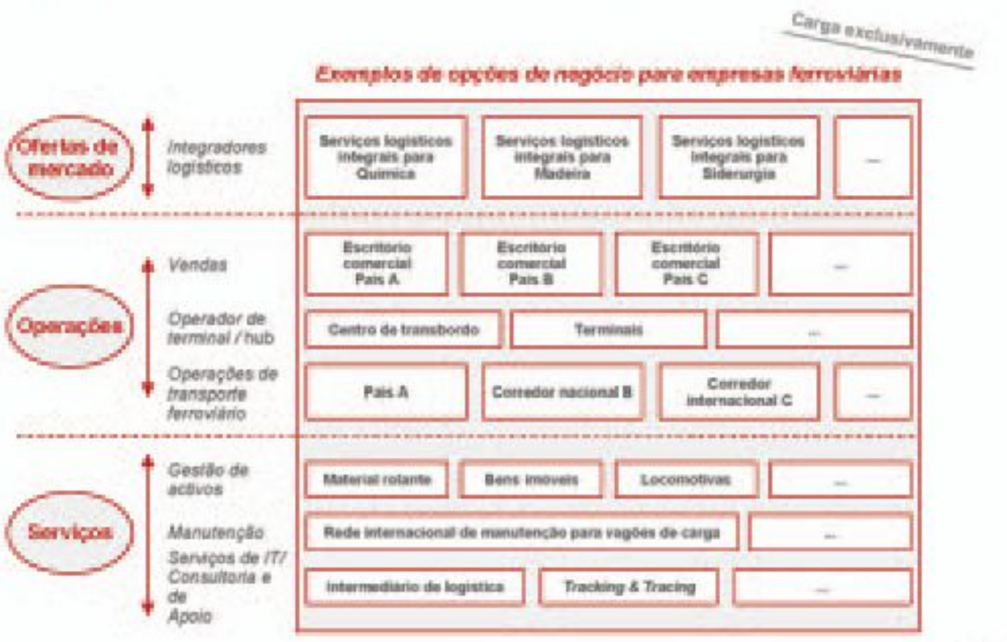
Sr. Eugenio Prieto

A pressão competitiva está a originar uma onda de consolidações e alianças no transporte ferroviário de mercadorias



A liberalização pode criar novas oportunidades de negócio se os operadores souberem gerir o processo e explorar o seu potencial

As opções de negócio abrangem toda a cadeia de valor ...

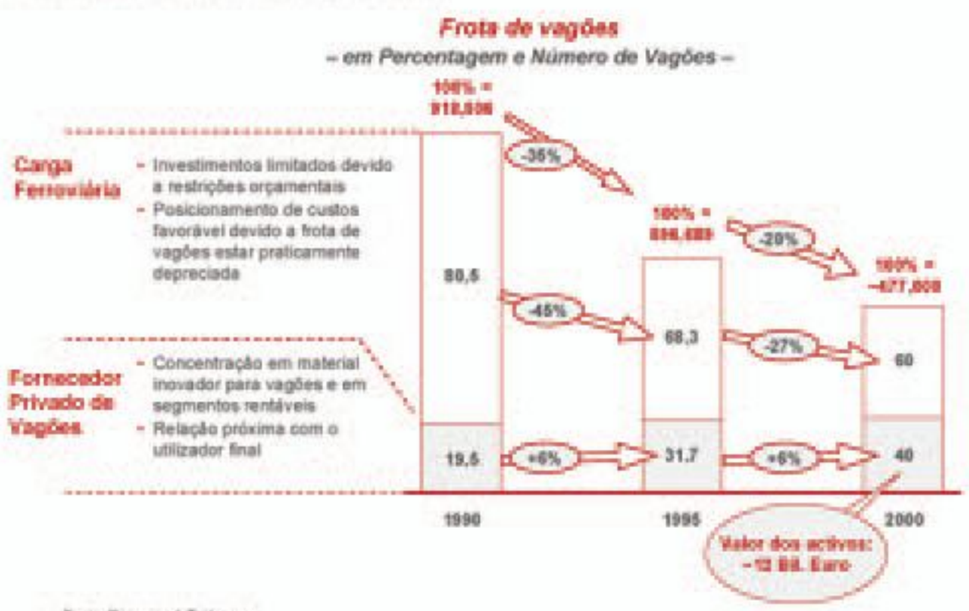


... com o seu próprio perfil económico e de risco/oportunidade

	Exemplo	Competências básicas/ factores críticos de sucesso	Valor potencial (e justificação)	Exemplos de concorrentes
Ofertas de mercado	*Integradores logísticos*	- Conceitos inovadores de externalização da logística para sectores específicos	• Contacto com o cliente permite o controlo do negócio	• Operadores logísticos (p.ex. P&O Trans European)
Operações	*Vendas*	- Concorrência regional - Conhecimento do mercado	• Contacto com o cliente facilita o nível de preços óptimo	• Transitários (p.ex. Trade Trans)
	Operador de terminal / hub	• Propriedade dos activos críticos e/ou das condições de acesso	• Controlo sobre componentes críticos da rede	• Operadores de terminais
	Operações de transporte ferroviário	• Conhecimento da estrutura industrial da região	• Estrutura ágil enfocada na produção	• Emp. ferroviárias regionais/privadas
Serviços	*Gestão de activos*	- Propriedade dos activos críticos • Gestão da utilização	• Elevado atractivo de parques de vagões especializados	• Empreiteiros de vagões privados
	Manutenção	- *Know-how* técnico • Rede internacional	• Elevada procura • Custos de oportunidade em caso de fracasso	• Fabricantes , p.ex. DWA
	Serviços de IT/ Consultoria e de Apoio	• *Know-how* de IT - Conhecimento de sistemas ferroviários	• Conhecimento especializado em alta tecnologia e/ou em desenvolvimento de *software*	• Iship.com

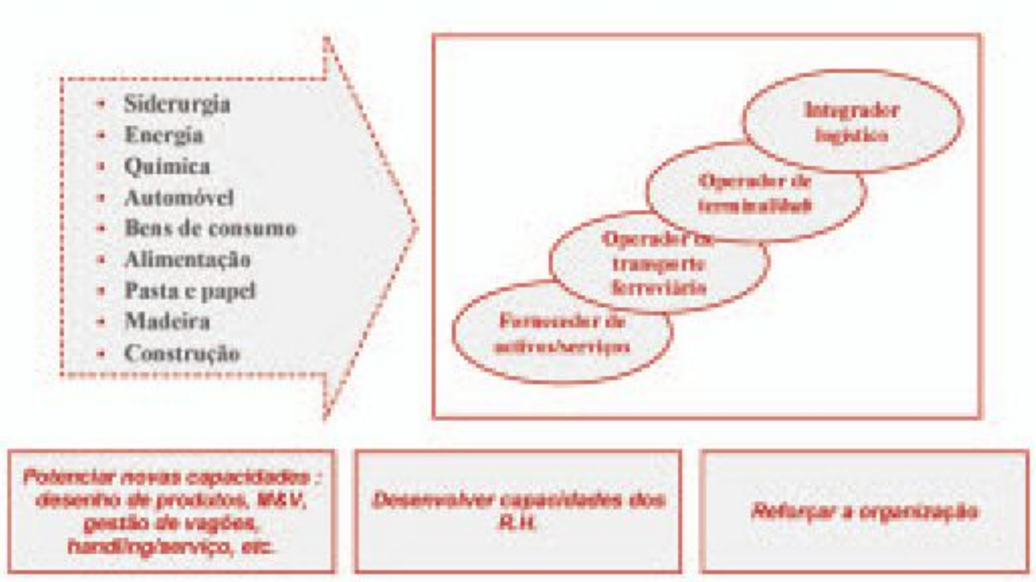
01423 7

Exemplo: Aumento da quota de fornecedores privados de vagões no mercado europeu em declínio



01423 Fonte: Pesquisa A.T. Kearney 8

A melhor estratégia consiste em adaptar o posicionamento para cada mercado vertical e reforçar as propostas de valor e as capacidades



Potenciar novas capacidades : desenho de produtos, M&V, gestão de vagões, handling/serviço, etc.

Desenvolver capacidades dos R.H.

Reforçar a organização

01423 9

Sr. Eugenio Prieto

A liberalização irá modificar radicalmente o cenário competitivo do sector ferroviário de mercadorias

Integração do serviço logístico

- **Oligopólio europeu com 5-7 grandes intervenientes** – centrados nos grandes transportadores de carga
- **Alguns** intervenientes são mais "leves", **enfocando em actividades de vendas/marketing** e, basicamente, no alargamento do âmbito do seu produto tradicional
- **Alguns** intervenientes estão **integrados verticalmente**, enfocados nos caminhos de ferro europeus dominantes, tais como DB Cargo e SNCF.

Transporte ferroviário

- **Fornecedores transnacionais**, especializados e de grande escala, servindo países europeus com serviços integrados transfronteiriços. **Prevê-se uma rede alemã, francesa e escandinava.**
- **Numerosos fornecedores de serviços especiais**, e.g.:
  - Fornecimento de **tracção europeia em rotas seleccionadas** (e.g., Corredor 10)
  - **Operadores de serviços regionais** (e.g., na zona do Reno)
  - Fornecedores de **serviços especializados**, adaptados a sectores seleccionados (e.g., químico, aço) – enfocado em clientes europeus dominantes.

Infraestrutura

- Sobretudo **na posse do estado, financiada por custos de acesso. PPP´s selectivos**
- **Rotas seleccionadas de elevada qualidade e/ou congestionadas** na posse de operadores como *stakeholders* privados chave

Por seu lado, é necessário estabelecer modelos de colaboração mais inovadores com os clientes

Exemplo

Fonte: Artigos de imprensa

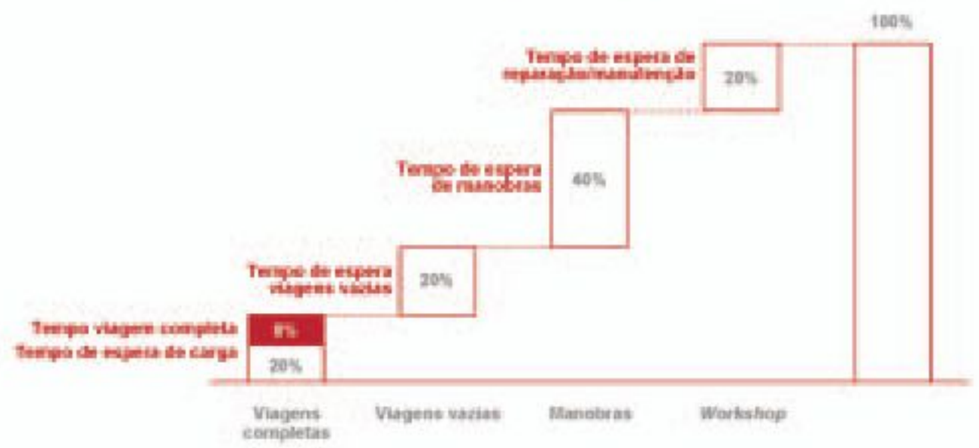
Exemplos de alianças no transporte de produtos químicos

- Aliança entre **SBB** e **Transpetrol (Chemoil)** como integrador logístico para o transporte de produtos químicos e óleo mineral na zona de Basileia
- **Transfracht/DB-Cargo** investem no comboio de contentores "Ostwind" (Berlim-Moscovo); existem planos também para um comboio "Westwind"
- Joint Venture **"Aqua Rail Transit"** entre **BLS** e **DB-Cargo** em tráfego combinado
- Joint Venture **ChemFreight"** entre ÖBB e ERMEWA em produtos químicos e óleo mineral
- Joint Venture **Rail4Chem** entre BASF, Hoyer, Bertschi e VTG-Lehnkering especializando-se em transporte ferroviário e combinado de produtos químicos

Exemple: A utilização de activos é um dos principais desafios dos caminhos de ferro nacionais

Exemplo alterado de cliente

Tempo de utilização dos vagões



Fonte: Experiência A.T. Kearney

Os caminhos de ferro nacionais devem preceder a reflexões sobre o seu posicionamento no transporte de mercadorias

- Analisar a **cadeia de valor** dos distintos sectores
- Analisar o **atractivo e** os **actores chave** dos distintos sectores
- Avaliar **capacidades requeridas e próprias**
- Avaliar **opções estratégicas** (reestruturar/alianças/aquisições/privatizar/desinvestir)
- Revisar as **propostas de valor**
- Elaborar um **Plano de actuação**, p.e:
  - Plano de crescimento para grandes clientes
  - Reestruturação de negócio nacional não rentável
  - Optimização da utilização de material circulante
  - Aliança internacional em determinados sectores (p.ex., química)
  - etc.

PORTO DE SETÚBAL

Centro de Negócios

POSIÇÃO ESTRATÉGICA
Localizado a 40 Km a sul de Lisboa e no cruzamento das grandes rotas marítimas mundiais norte-sul e este-oeste. O hinterland inclui os grandes centros de produção e consumo a sul do Mondego e Extremadura espanhola.

ACESSIBILIDADES
Ligações rápidas e directas às redes rodo/ferroviárias nacionais e internacionais e excelentes acessibilidades marítimas dragadas a -12 m (ZH).

POTENCIAL
Disponibilidade de extensas áreas comerciais para expansão das infraestruturas portuárias, industriais e logísticas, em pleno desenvolvimento.

OFERTA DE SERVIÇOS
Disponibilidade de amplos terminais especializados na movimentação de carga Roll-on Roll-off, contentorizada, fraccionada e graneis, orientados para a qualidade, fiabilidade e eficiência.

PASSADO E FUTURO
Grande experiência e tradição acumuladas durante séculos de actividades portuárias, aliadas a um importante papel futuro no sistema portuário nacional e Ibérico.

APSS
Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA

PRAÇA DA REPÚBLICA 2904-508 SETÚBAL - PORTUGAL Telf. 265 542 000 Fax 265 230 992
www.portodesetubal.pt email: geral@portodesetubal.pt

Engº. Pires da Fonseca

Liberalização

A Mudança Necessária

AGENDA

- **ENQUADRAMENTO**
- **LIBERALIZAÇÃO**
  - Europa
  - Portugal
- **ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO**
  - Reposicionamento
  - Investimento
  - Gestão dos Meios Produtivos
- **ACESSO À INFRA-ESTRUTURA**
- **CONCLUSÕES**

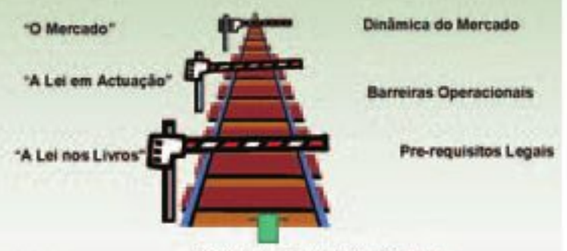
ENQUADRAMENTO

- O tráfego de mercadorias cresce em toda a Europa
- Quota da Ferrovia diminui assustadoramente de 21% (1970 para 8% (2001)
- Economia de existências evolui para economia de fluxos
- Flexibilidade do modo rodoviário
- Aumenta o fosso entre os modos
- É indispensável o relançamento do transporte ferroviário de mercadorias de forma a atingir-se os padrões mais elevados de desenvolvimento económico e ambiental.

A regeneração do sector passa pela Liberalização

LIBERALIZAÇÃO EUROPA

- Diagnóstico[1] sobre o grau de desenvolvimento do processo de liberalização na Europa
- Foi construído indicador baseado em 3 vectores que representam as principais barreiras à entrada deste mercado
  - Legislação
  - Aplicabilidade prática da lei
  - Mercado



1 – The Future of European Rail – Paris Março 2004

Eng. Pires da Fonseca

5

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

LIBERALIZAÇÃO EUROPA (2)

- A consolidação dos 3 índices coloca Portugal na 12ªposição revelando um esádio de notório atraso.
- Portugal é um bom aluno em termos legislativos.
- Falta de transparência para os novos operadores.
- Não há concorrência de facto.
- Portugal sofre ainda efeitos colaterais pela má performance espanhola

6

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

LIBERALIZAÇÃO PORTUGAL

- O grande desafio para a CP, único operador nacional, é o da competitividade no mercado do transporte terrestre e não no mercado do transporte ferrovário.
- Estamos perante o confronto entre o modo ferroviário e o modo rodoviário.
- A reafirmação do transporte ferroviário depende da conjugação do binómio negócio/infra-estrutura não podendo um sobreviver sem o outro.

A estratégia de <u>negócio</u> e as <u>condições de acesso e de utilização da infra-estrutura</u> terão que convergir cada vez mais para o único objectivo comum que é o transporte ferroviário.

7

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO

- O conforto resultante da sistemática cobertura financeira do déficit da CP pelo seu único accionista, o Estado, tem gerado tranquilidade na gestão provocando alguma ineficácia no uso dos seus meios produtivos e recursos financeiros.
- Ponderado o interesse económico nacional e a solvência financeira do sector, a CP definiu um conjunto de medidas para se afirmar como um operador de transportes eficaz e eficiente.
  - Reposicionamento no negócio/crescimento da actividade
  - Investimento
  - Gestão dos meios produtivos.

8

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO REPOSICIONAMENTO

- Abandono da intenção do posicionamento como operador logistico (esta visão levou à contracção da actividade) e recolocação no seu núcleo essencial – operador de transportes ferroviário.
- consolidação e desenvolvimento do comboio-bloco; um só produto, um só cliente, grande quantidade, uma origem, um destino. Estes asseguram e dimensionam o "metabolismo base" da Unidade de mercadorias.
- Dinamização do negócio de *lotes de vagões*, Comboios multicliente; multisolução, vários produtos, vários clientes, várias origens, vários destinos (eixos nacionais e internacionais).
- Abertura ao mercado do tráfego combinado- criação de parcerias com operadores logísticos (cooperação comercial, cooperação comercial/investimento e participações em capital social).

9

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO INVESTIMENTO

- Comparticipação em infra-estruturas de interface de cargas (ramais, armazéns entrepostos e melhoria de ligação aos portos).
- Abertura das suas plataformas logísticas ao mercado num modelo de Gestão Público/Privado.
- Comparticipação em infra-estruturas ferroviárias de integração das plataformas logísticas em soluções multimodais.
- Aquisição, adaptação e transformação de vagões dirigidos a negócios em concreto e a ganhos de produtividade.
- Aquisição de material motor com melhores perfomances e adequadas à nova realidade eléctrica/diesel (crescimento da rede electrificada).

10

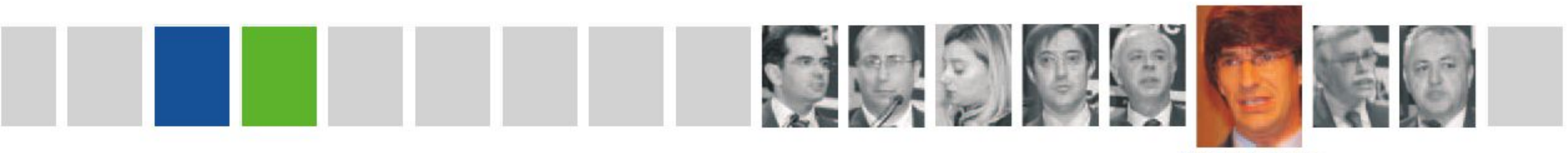
LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO
GESTÃO DOS MEIOS PRODUTIVOS

Com vista à redução dos custos operacionais foi decidido alterar a forma de explorar os comboios Multicliente, tendo sido desenhado um modelo de transportes .

A filosofia subjacente ao modelo consiste na recolha de vagões expedidos, por diversos clientes em lotes relativamente pequenos e pouco frequentes, concentrá-los em Estações de Concentração e obtendo, por esta via, massa critica para lançar comboios frequentes e pesados.

A distribuição local dos lotes será feita por comboios mais pequenos e menos frequentes que consomem recursos menos exigentes.



Eng. Pires da Fonseca

11

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO IMPLEMENTAÇÃO

A Estratégia de negócio está a ser implementada e já se podem observar resultados concretos. Descrevem-se de seguida os principais tráfegos a iniciar no primeiro semestre de 2004:

- ✓ Tráfego de grão de soja do porto de Lisboa para o complexo industrial da Valouro no Ramalhal (300.000 toneladas/ano).
- ✓ Tráfego de cereais para rações de Rodofer – Praias Sado para o complexo industrial Alhandra – UNIFAC (300.000 toneladas/ano).
- ✓ Transporte de jet-fuel de Sines para o Aeroporto de Faro (120.000.000 litros/ano) a iniciar no próximo mês de Abril.
- ✓ Transporte de contentores da PSA entre Sines e Lisboa/Entroncamento/Leixões a iniciar no próximo mês da Abril.
- ✓ Transporte de pet-coke entre o cais marítimo da Eurominas de Setúbal para Souselas e Loulé com integração da solução ferroviária a partir do terminal da Rodofer (Grupo SAPEC) em Praias Sado (150.000 toneladas/ano)

12

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO IMPLEMENTAÇÃO

No âmbito do transporte combinado estão a ser criadas condições, através de acordos de cooperação com operadores logísticos, para a efectiva integração do modo ferroviário na solução de transporte. Para o efeito já foram concretizados acordos com:-

- ✓ SPC para transporte de contentores e carga geral entre os seus terminais rodo-ferroviários
- ✓ SAMAT, integração da CP na cadeia logística da SAMAT no transporte de matérias perigosas no espaço europeu.
- ✓ Liscont para implementação de novos entrepostos de interface para o trafego de contentores em Valença e Elvas/Badajoz dirigidos à integração da solução ferroviária nos fluxos entre Galiza, Estremadura Espanhola e porto de Lisboa.

13

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO IMPLEMENTAÇÃO

Ao nível dos investimento em infra-estrutura foram já desencadeados processos relativamente e à concretização de:

- ✓ Ramal para fábrica de papel da Soporcel no Louriçal
- ✓ Ramal para a SN Longos e Lusosider no Complexo Siderúrgico do Seixal.
- ✓ Ligação ferroviária ao terminal multiusos do SPC em Valongo.
- ✓ Reformulação dos acesso e linhas internas do porto de Setúbal
- ✓ Ramal para a nova fábrica de papel da Portucel em Praias-Sado.
- ✓ Ramal para a nova fábrica de cimento da CIMPOR em Sines fluxos entre Galiza, Estremadura Espanhola e porto de Lisboa.

14

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ACESSO A INFRA-ESTRUTURA (1)

RODOVIA

- Implementação do Plano Rodoviário Nacional em termos de auto-estradas, IP e IC
- Menores distâncias
- Maior fluidez por maior capacidade da rede
- Traçados com menos e menores rampas
- **Logo, menores custos e melhores racios de produtividade técnica dos meios e factores de produção**

FERROVIA

- Redução da extensão da rede ferroviária em cerca de 600 km
- Manteve-se deficiente a ligação aos portos marítimos
- Os centros logísticos e a malha industrial, por regra, cresceram dispersos e sem possibilidade de ligação ferroviária
- Manteve-se a configuração da malha – não se encurtaram distâncias
- Manteve-se, no essencial, o mesmo perfil longitudinal do traçado (rampas)
- **Logo, ampliadas as deficiências estruturais da infraestrutura obrigando o operador a obter índices baixíssimos de produtividade técnica dos seus meios e factores de produção**

15

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ACESSO A INFRA-ESTRUTURA (2)

Por exemplo, a malha actual não permite o desenvolvimento de tráfegos ferroviários internacionais, inter-sul da Península Ibérica, com origem ou destino; na grande Lisboa, na península de Setúbal, no Porto de Sines e no Algarve.

Este cotovelo, alonga os percursos ferroviários relativamente aos rodoviários entre 200 a 600 Km, consoante se trate de origem e destino mais a norte ou mais a sul daquele espaço.

16

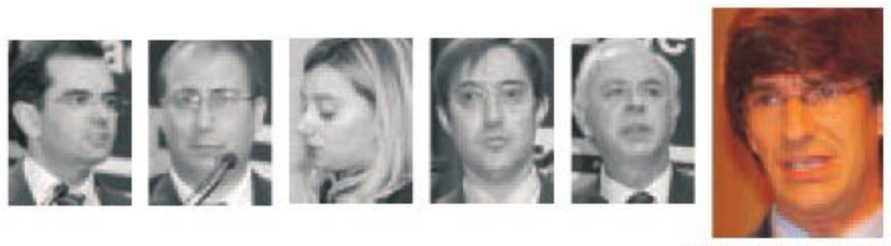
LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ACESSO A INFRA-ESTRUTURA (3)

- A causa de redução da capacidade resulta da existência de um conjunto de rampas ou pendentes, que representem menos de 10% da rede ferroviária nacional.

	Locomotiva 5600	Locomotiva 2500
Capacidade de tracção	1.600 tons.	1.600 tons.
Capacidade permitida pela infraestrutura –	1.110 tons.	650 tons.
Perda de capacidade em razão da infraestrutura	490 tons. -30.6%	950 tons. -59.4%

- As 3 rampas da Linha do Norte que representam 15 Km de um traçado de 337 Km, obrigam a que o operador aproveite apenas 55% da capacidade de tracção na totalidade do percurso.



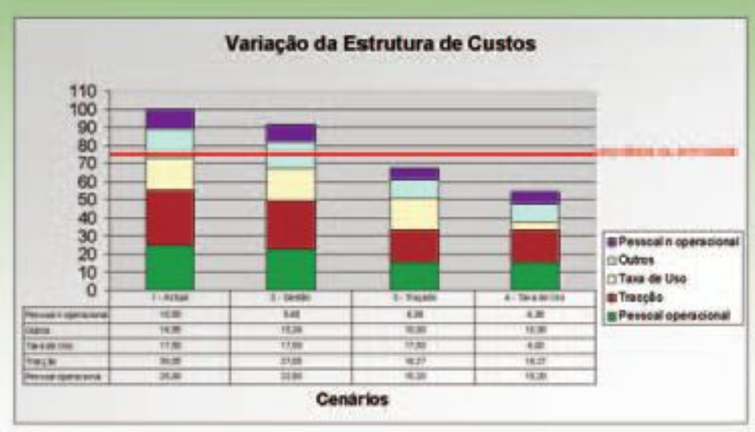
Eng. Pires da Fonseca

17

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

ACESSO A INFRA-ESTRUTURA (4)

Identificadas as variáveis chave do sucesso ou insucesso futuro do transporte ferroviário, importa atribuir importância a cada uma delas, de forma a determinar-se se é possível e de que forma o reposicionamento da competitividade desta solução.
O gráfico seguinte ilustra a simulação de quatro cenários de gestão.



18

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

CONCLUSÕES (1)

- **A Liberalização do transporte ferroviário de mercadorias é um instrumento útil á reafirmação do caminho de ferro mas não é suficiente uma vez que qualquer operador, público ou privado, ainda que possuindo excelência na capacidade de gestão, dentro do quadro actual da operação possível, não sobreviverá.**
- **O sucesso e desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias, depende essencialmente da convergência de estratégias entre operadores e gestor da infra-estrutura.**
- **Em mercadorias, não se colocando a questão da alta velocidade, é urgente repensar a configuração e o traçado da rede por forma a permitir aos operadores a rentabilização dos seus meios produtivos bem como a interoperabilidade com outras redes.**

19

LIBERALIZAÇÃO – A MUDANÇA NECESSÁRIA

Dr. Rogério Alves Vieira

Impacto da Liberalização no Ordenamento Jurídico Nacional

Introdução:

Permitam-me, antes de começar esta apresentação, que agradeça o convite endereçado à Associação dos Transitários de Portugal APAT, para integrar a Comissão Executiva deste Congresso, o que nos deixa desde já honrados, e para cumprimentar os membros da Mesa e do Painel.

Depois de ter reflectido no tema que me foi proposto, tive em conta não só a sua vastidão e relativa aridez, mas também o facto da eventual abordagem deste assunto numa óptica de transportes terrestres pelos oradores precedentes.

Daí que, tenha decidido referir-me a outros modos de transporte que pela sua natureza, algo distante do transporte ferroviário de mercadorias, pelo menos no nosso País (já existem, e com grande êxito, ligações ferroviárias para mercadorias desde o aeroporto de Schiphol, em Amsterdam, para Milão) não tenham já sido equacionados.

Irei debruçar-me sobre o Transporte Aéreo, e tendo em conta o envolvimento profissional da Associação a que pertenço empresas transitárias, as que prestam serviços de natureza logística e operacional no âmbito do planeamento, controlo, coordenação e direcção das operações relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens e mercadorias, definição constante do DL 255/99, de 7 de Julho - na vertente do transporte de mercadorias.

Também abordarei o tema no âmbito do transporte marítimo, a que uma relativa afinidade operacional ao transporte ferroviário, no nosso País não é alheia.

Análise Legislativa:

Concorrência

Dadas as grandes implicações sobre o mercado, sobretudo na óptica da concorrência, irei referir o Regulamento (CE nº 1/2003 do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002 relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artºs 81º e 82º do Tratado de Roma.

Como é conhecido os referidos artigos do Tratado de Roma, incluídos no Título VI Capítulo I Regras de Concorrência Secção I As regras aplicáveis às Empresas - versam sobre a proibição de todas as práticas concertadas, que sejam susceptíveis de afectar o comércio entre os Estados Membros e que tenham por objectivo impedir, restringir ou falsear a concorrência no mercado comum, sendo incompatível com o mercado comum o facto de uma ou mais empresas explorarem, de forma abusiva, uma posição dominante no mercado.

Este Regulamento eliminando o sistema vigente onde os acordos, decisões e práticas concertadas devem ser objecto de notificação à Comissão , confere às autoridades responsáveis em matéria de concorrência e aos Tribunais dos Estados Membros competência para a aplicação destas regras, nomeadamente para aplicação directa do direito comunitário, e atribui à Comissão poderes para exigir as informações necessárias para detectar eventuais acordos, decisões ou práticas concertadas proibidas pelo artº 81º, ou eventuais abusos de posição dominante proibidos pelo artº 82º do Tratado, para além da imposição de coimas significativas que podem ir até 1% do volume total de negócios realizado durante o exercício anterior.

Este Regulamento, que entra em vigor no próximo dia 1 de Maio de 2004,aplica-se ao transporte aéreo, excluindo as Rotas entre os aeroportos da União Europeia e os de terceiros países, mas este âmbito pode vir a ser modificado por força de eventuais negociações entre Estados Membros e a Comissão, no âmbito da criação do céu único europeu.

O maior reflexo deste normativo traduzir-se à no relacionamento entre a IATA (Associação Internacional do Transporte Aéreo formada pelas Companhias de Aviação), e os Agentes de Carga(Transitários), e de Passagens, por ela nomeados, devido à imunidade que vinha sendo conferida a esta Associação

Rogério Alves Vieira

Internacional, e que expira na referida data.

Destaco, no que respeita à carga a constituição de Uma Comissão Conjunta do Programa Europeu de Carga Aérea, onde pela primeira vez, em igualdade de partes, estão companhias transportadoras e agentes, que passarão a ter, em terminologia internacional, a designação de "intermediaries ".

De realçar que este Programa, que será gerido conjuntamente por Companhias de Aviação e " Intermediaries " representados pelas várias Associações Nacionais entre as quais está a APAT , prevê ainda a criação de um Provedor para dirimir eventuais litígios, passando a ser a gestão do Programa a cargo da referida Comissão Conjunta, acrescentando ponto final ao papel da Iata, nos moldes de hoje, nesta matéria.

Com efeito nos moldes actuais apenas uma das partes as Transportadoras (Iata) detinham direitos e a outra parte (agentes) apenas deveres, arrogando-se aquela Associação de Transportadores o direito de lançar verdadeiros anátemas sobre os agentes no caso das situações de atrasos de pagamento mesmo que justificado, refiro-me às denominadas declarações de " default ".

Permito-lhes lembrar que o transporte aéreo, está centralizado numa única organização de referência (IATA), sendo o acesso ao sistema, por parte dos carregadores/clientes e seus agentes) restrito, às empresas que apresentem critérios válidos de solvabilidade, ou que não o demonstrando, prestaram as garantias por aquela exigidas.

Acresce ainda o facto da existência de um sistema único de controle de cobrança de fretes o denominado CASS Cargo Accounts Settlement System.

Recordo que nas falências relativamente recentes da Sabena, Swissair e TWA, para citar as mais conhecidas, foram os agentes que ficaram a perder uma vez que as companhias não tinham o dever de prestar a mesma garantia perante os seus clientes.

CÉU ÚNICO EUROPEU

No que concerne à criação do céu único europeu importa dizer que o seu objectivo é apenas o de optimizar a gestão do tráfego aéreo satisfazendo todos os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, bem comum que deve ser gerido de forma colectiva, sem atender a fronteiras.

A criação desta figura teve início em Dezembro de 1999 com a comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu.

A necessidade da sua criação assenta fundamentalmente nos atrasos que se registam em diversos voos na Europa, resultado de saturação do espaço aéreo e suas infra estruturas, sendo necessária mais a aplicação de medidas de gestão colectiva do espaço aéreo, do que medidas técnicas ou operacionais comuns.

O congestionamento do tráfego aéreo daqui derivado é um dos aspectos mais evidentes da necessidade destas acções.

Estes trabalhos decorrem no âmbito do EUROCONTROL, que agrupa actualmente 32 Estados, mas tem conhecido muitos recuos não se excluindo a eventualidade dos Estados não pretenderem avançar com este esforço de organização.

O impacto a nível nacional, da criação deste instituto, será sobretudo junto da Empresa que hoje assegura a navegação e segurança aéreas a NAV, que poderia vir a perder uma fatia importante das funções actuais de controlo que detém, o que implicaria uma considerável perda de receitas, para além doutros factores subjectivos de algum modo relacionados com questões de soberania.

Aliás no *Parecer do Comité Económico e Social sobre a Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o quadro para a criação do céu único europeu* (publicado noJOL de 7/10/2002 é bem sintomática esta questão ,cito " *se bem que o Comité Económico e Social reconheça que a gestão comum do espaço aéreo dentro de fronteiras não nacionais não pressupõe soberania, pois já existem exemplos de gestão desse tipo inter-países, subsiste a dificuldade de definir os blocos funcionais regionais onde as pressões comerciais poderiam entravar a sua aplicação*."

Como noutras questões relacionadas com a União Europeia, a tão desejada harmonização ainda não conseguiu ultrapassar as barreiras que separam os Estados;

importa referir que nos EUA existe apenas um único centro de controlo de tráfego aéreo, o que não será difícil de entender, tratando-se de um único País, mas cujo movimento de tráfego aéreo poderia induzir a necessidade de ser o mesmo dividido ou repartido por diferentes sistemas.

As obrigações de serviço público

O acesso dos serviços aéreos regulares e não regulares ás rotas dentro da Comunidade está vertido no Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992 , onde no artº 4º, se prevê, a possibilidade de imposição de uma obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares para um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento.

A legislação nacional sobre esta questão - DL 138/99, de 23 de Abril, regula as obrigações de serviço público e as ajudas de Estado aplicadas e prestadas no âmbito dos serviços aéreos regulares entre o Continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, entre estas , no interior de cada região Autónoma, ou para qualquer outra região periférica ou em desenvolvimento do território nacional, através de mecanismos de subsídio / compensações.

Estas rotas serão atribuídas em regime de concessão precedida de concurso público a que podem concorrer todas as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração válida, emitida nos termos do Regulamento (CEE) nº 2407/92,

do Conselho de 23 de Julho, e de um certificado de operador de transporte aéreo.

Contudo, este diploma nacional, ressalva todos os convénios já celebrados, desde que não em contradição com a lei, e nomeadamente os convénios TAP/Estado (1995) serviços para Regiões Autónomas; (1995)rota Funchal/Porto Santo/Funchal; 1997 Estado - Aerocondor - Bragança - Vila Real e Lisboa Bragança; Estado - SATA(1998) Ponta Delgada/Lisboa/Porto, e 1999 Estado/TAP Terceira/Lisboa e Horta/ Lisboa.

Nesta breve resenha procurei referir o quadro normativo que de algum modo tem servido para a manutenção de um status quo, de algum proteccionismo, mas que pode muito bem vir a ser afastado com a entrada de novos players, muito embora tenhamos a convicção que a atracção que este mercado das regiões periféricas pode vir a merecer, será sempre relativa.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Livre Prestação de Serviços:

No que concerne ao transporte marítimo o regime da livre prestação de serviços está vertido no Regulamento (CEE) nº 4055/86, do Conselho de 22 de Dezembro de 1986 que confere aos nacionais dos estados membros (bem como aos transportadores marítimos estabelecidos fora da Comunidade que utilizem navios registados num estado - Membro e sob controlo de nacionais de um Estado membro) o direito de transportar passageiros ou mercadorias por via marítima entre um porto de Estado membro e um porto ou instalação " off shore " de outro Estado Membro ou de um País terceiro.

O Regulamento prevê ainda que serão gradualmente eliminadas as restrições nacionais unilaterais que reservam o transporte de mercadorias a navios que arvorem pavilhão nacional, bem assim como os convénios em matéria de repartição de carga no âmbito de acordos bilaterais celebrados com países terceiros, em termos diferentes, consoante os tráfegos em causa são ou não regulados, pelo Código de Conduta das Conferências Marítimas das Nações Unidas.

Regras de Concorrência:

No que se refere à aplicação das regras de concorrência aos transportes marítimos vigora o Regulamento (CEE) nº 4056/86, do Conselho de 22 de Dezembro de 1986 que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artºs 81º e 82º do Tratado de Roma (cujo contexto já referi anteriormente).

Este Regulamento visa apenas os transportes marítimos internacionais com partida ou destino de um ou vários Portos da comunidade à excepção dos serviços de tramp - (o transporte de mercadorias a granel ou de granéis embalados num navio fretado total ou parcialmente com base num afretamento por viagem ou a tempo).

Ficam isentos da proibição prevista no nº 1 do artº 81º do Tratado de Roma os acordos técnicos cujo objectivo seja o aperfeiçoamento técnico ou uma cooperação técnica, bem assim como os acordos entre os membros de uma ou várias conferências marítimas com vista a acordos de coordenação de horários dos navios, determinação de frequências, escalas e de repartição de viagens e escalas entre membros da Conferências e não menos importante, de fixação de preços e condições de transporte.

Com a entrada em vigor do Regulamento 1/2003, em 1 de Maio próximo (a que já me referi no princípio desta apresentação) as autoridades de concorrência nacionais incluindo a Comissão e os Tribunais nacionais passam a ter o dever e obrigação de zelar pelo respeito das normas de concorrência na aplicação do direito da concorrência, o que pressupõe ou pode trazer outro tipo de compromissos.

Tráfego Transoceânico:

O livre acesso ao tráfego transoceânico consta do Regulamento (CEE) nº 4058/86, do Conselho de 22 de Dezembro de 1986.

Este Regulamento aplica-se nos casos em que uma medida tomada por um país terceiro, ou pelos seus agentes, limite, ou ameace limitar, o livre acesso das companhias de navegação dos Estados membros ou dos navios registados num estado membro ao transporte de linha, de granéis e outras cargas, excepto quando tal medida for tomada em conformidade com a Convenção das Nações Unidas (Código de Conduta das Conferências Marítimas).

Entre outros considerandos para a sua introdução, importa referir que a restrição ao acesso de transporte de granéis influenciaria negativamente as frotas mercantes dos estados membros e aumentaria consideravelmente os custos de transporte de granel o que afectaria os interesses comerciais da Comunidade.

Este Regulamento aponta como medida base uma acção coordenada da Comunidade a pedido de um Estado membro à Comissão, que poderá revestir a forma de diligências diplomáticas e contra medidas relativamente as companhias marítimas em questão, ou mesmo medidas coordenadas a pedido de um país da OCDE com o qual tenha sido celebrado um acordo mútuo.

CABOTAGEM MARÍTIMA NACIONAL:

O princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados Membros (cabotagem) está contido no Regulamento (CEE) nº 3577/92, do Conselho de 7 de Dezembro, distinguindo entre cabotagem continental- transporte entre portos do continente; cabotagem insular - transporte por mar entre portos do continente e de uma ou mais ilhas do mesmo Estado.

Dada a importância que a cabotagem insular representa no nosso mercado, este tema está regulado no DL 194/98, de 10 de Julho, que tendo em conta a possibilidade dada

Rogério Alves Vieira

pelo Regulamento da declaração do interesse público para este tráfego, veio fixar regulamentação para a cabotagem insular à qual terão também acesso os armadores comunitários. De destacar que a autorização para o exercício da cabotagem insular está sujeita a certas condições impostas na lei portuguesa, nomeadamente quanto à frequência de viagens (ligações semanais), período mínimo de cabotagem (1 ano) , navios com tripulação portuguesa ou domínio da língua portuguesa, e no caso dos transportes de/para a Região Autónoma dos Açores a viagem deve incluir uma escala quinzenal em pelo menos 5 ilhas diferentes daquela Região, podendo inclusive passar a ser obrigatório uma escala mensal em todas as ilhas.

Penso que com estes requisitos não será muito fácil que possam ser atraídos para este tráfego outros armadores,para além dos que já operam nestas linhas.

Liberalização do trabalho portuário:

Não ficaria bem comigo próprio se não me referisse a esta questão relevante e recentemente objecto de chumbo no Parlamento Europeu Projecto de Directiva de livre acesso ao mercado dos serviços portuários, que representava uma oportunidade excelente para se desregulamentar um sector e tornar mais competitivos os portos europeus.

Estamos convictos que é um passo, com custos elevados é certo, mas que forçosamente terá de acontecer um dia, não certamente " em tempo de vacas magras ".

Por último não posso deixar de mencionar a entrada em vigor no próximo mês de Julho do denominado Código Internacional de Segurança para Navios e Portos (ISPS) adoptado pelas Nações Unidas em Dezembro de 2002, no rescaldo do 11 de Setembro de 2001, que exige a existência a bordo de meios humanos e materiais destinados a combater situações de ameaça terrorista, bem assim como o reforço das medidas de segurança nas instalações portuárias.

Mais se exige também, que todos os navios, portos e terminais petrolíferos obtenham o certificado de segurança emitido pela OMI que passará a ser condição essencial para o exercício da actividade comercial marítima a partir de 1 de Julho de 2004.

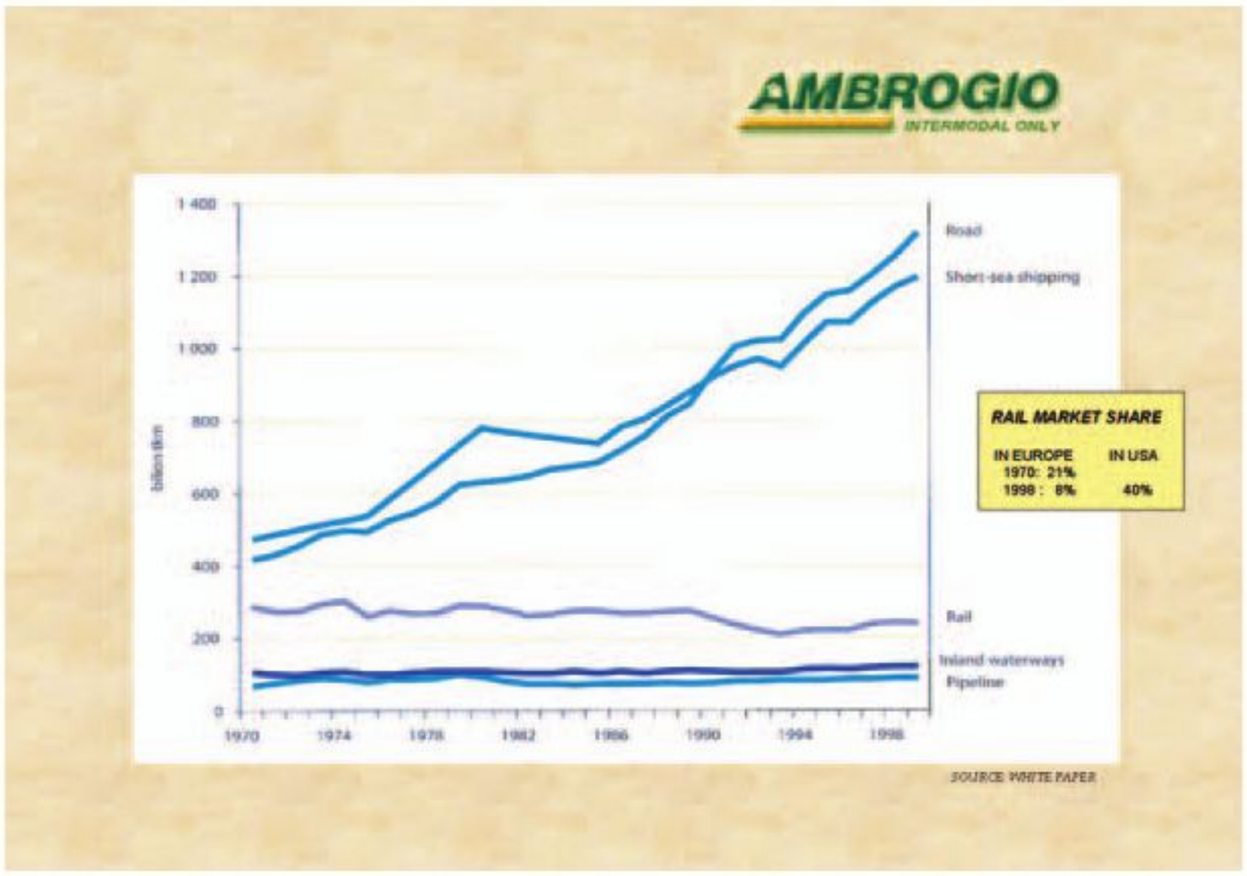
De acordo com o registo LLoyds, uma das maiores sociedades de classificação de navios, dos 30.000 navios com mais de 500 toneladas envolvidos no comércio internacional, apenas 3% estão já certificados.

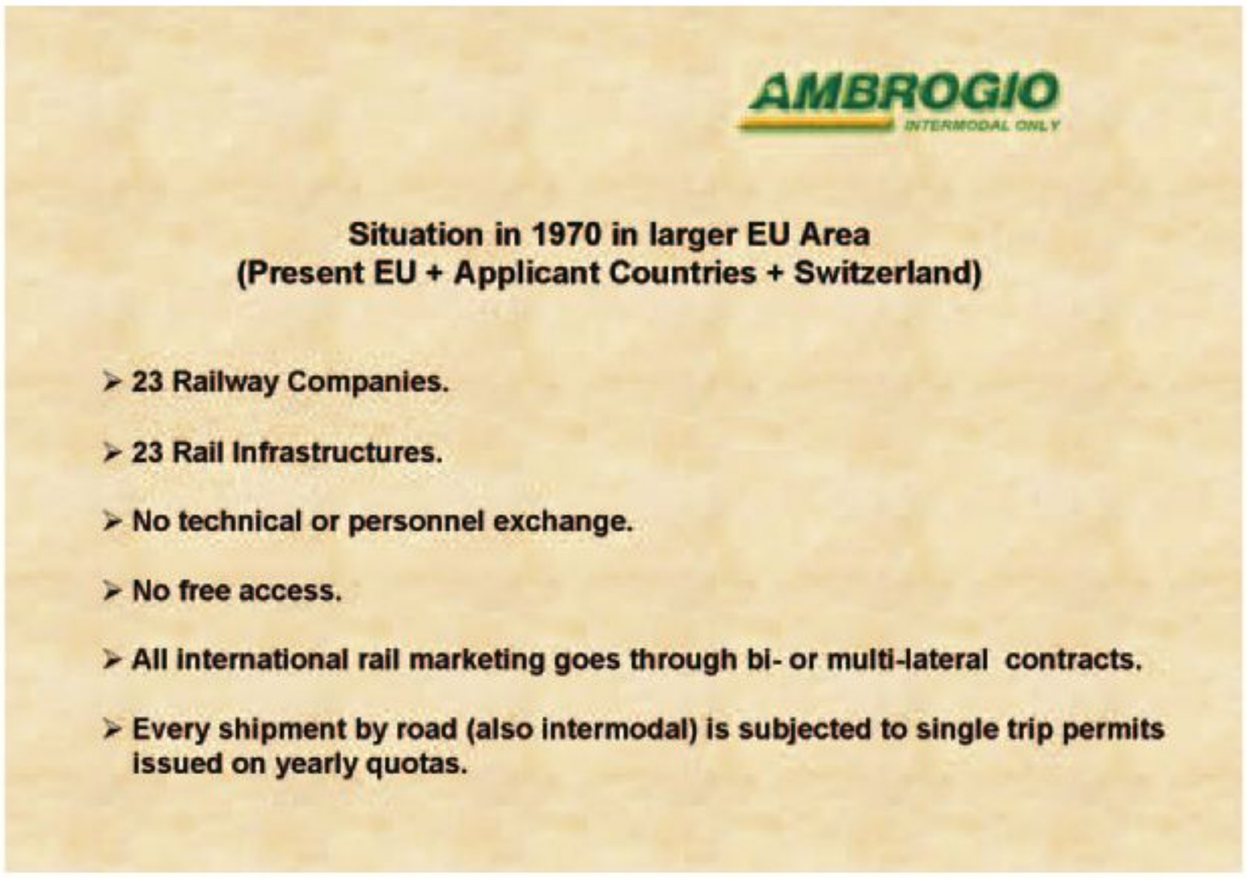
Para vos dar uma ideia do que poderá vir a acontecer depois de 1 de Julho na falta da certificação, os navios não podem trabalhar e os portos arriscam-se a ser declarados "contaminados", o que permite a qualquer outra autoridade portuária recusar receber cargas deles provenientes.

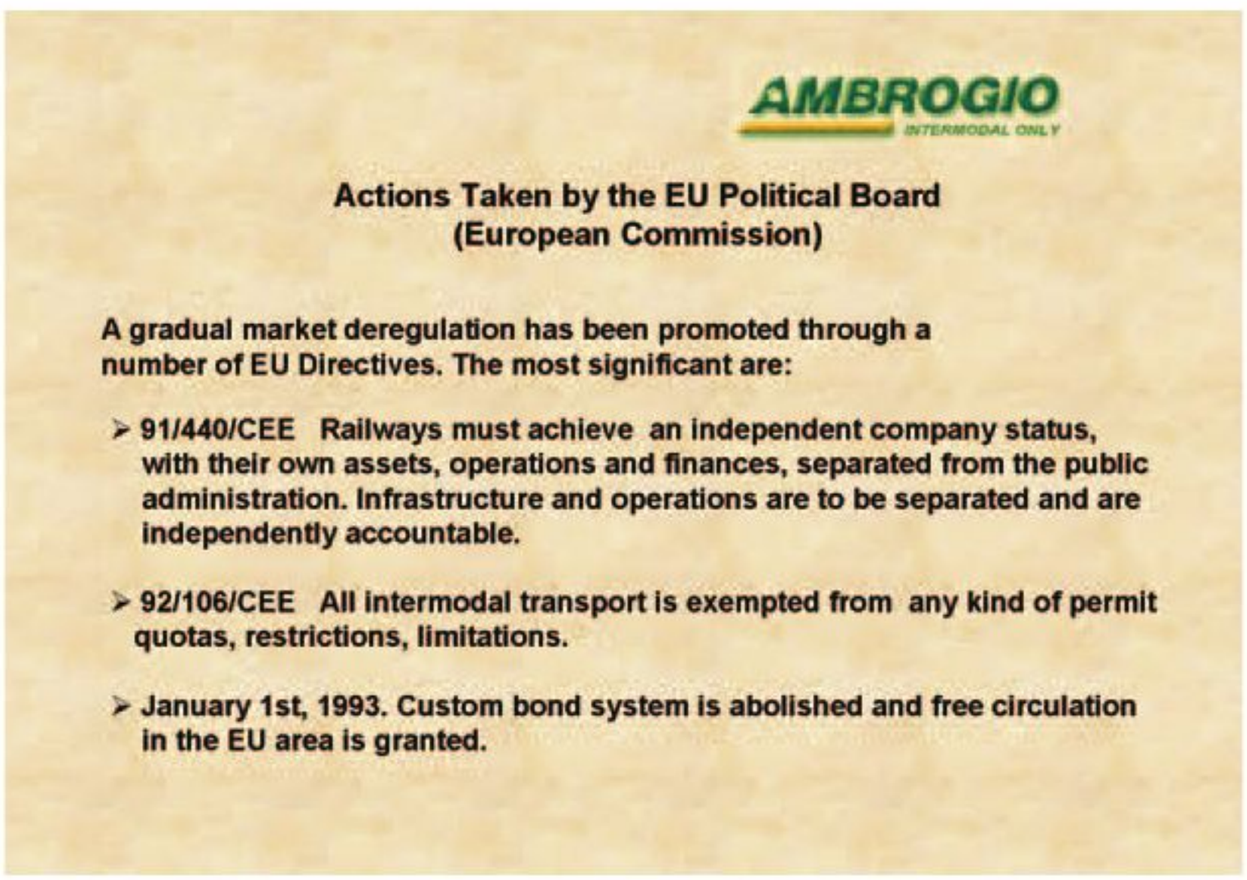
Sr. Livio Ambrogio

O Impacto da Liberalização no Desenvolvimento dos Transportes Europeus

A Experiência Italiana







Sr. Livio Ambrogio

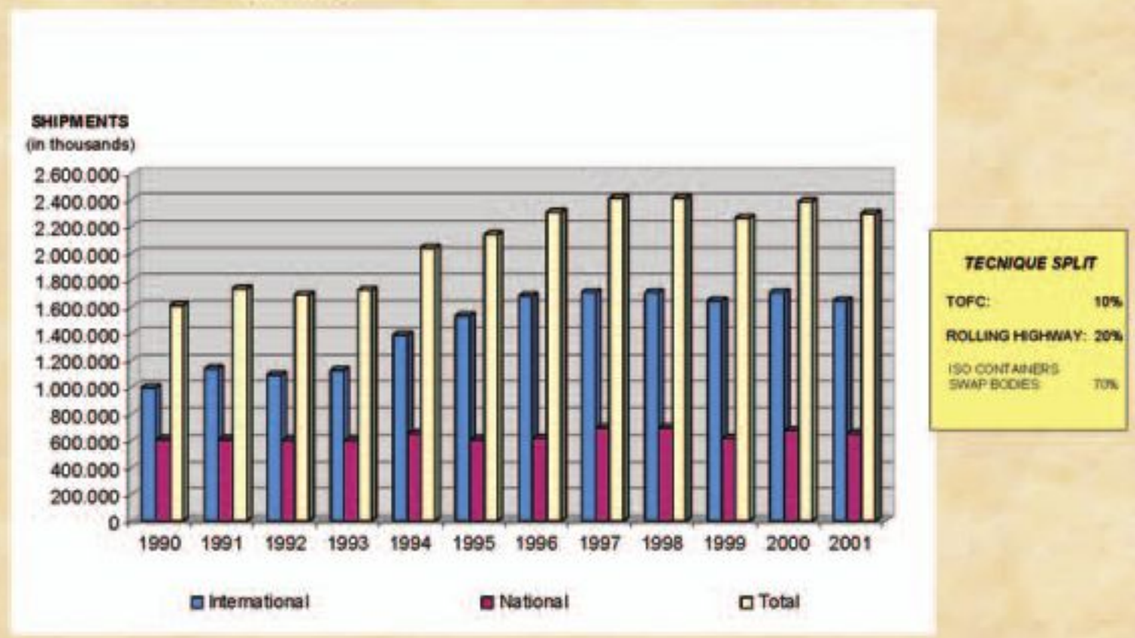
AMBROGIO
INTERMODAL ONLY

Actions Taken by the EU Political Board (European Commission)

- 95/18/CE Conditions are set for the licensing of new Railway companies, other than national monopolies.
- 95/19/CE Member States are to issue proper ruling for the sharing of rail infrastructure.
- 2001/12/CE A Trans European Rail Freight Network is defined, in view of granting free access rights.
- 2001/13/CE A deadline is set, on March 15, 2003, by which date free access is to be granted to new RU (Railway Undertaking).

EUROPEAN INTERMODAL ASSOCIATION

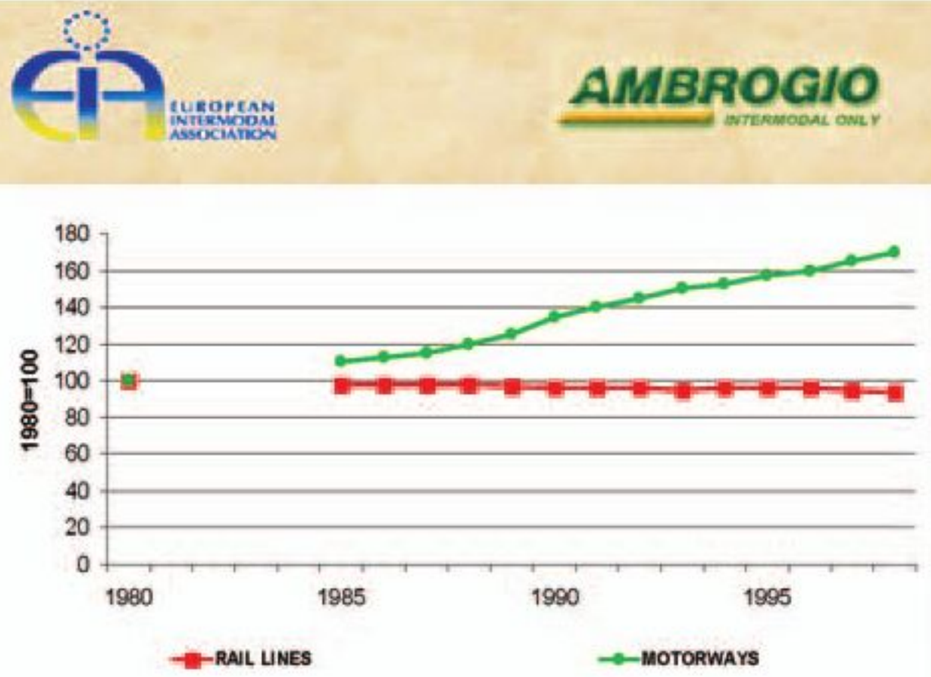
AMBROGIO
INTERMODAL ONLY



TRAFFIC EVOLUTION UIRR-INTERCONTAINER 1990-2001

EUROPEAN INTERMODAL ASSOCIATION

AMBROGIO
INTERMODAL ONLY



SOURCE: WHITE PAPER

LENGTH OF MOTORWAYS AND RAIL TRACK 1980-98

AMBROGIO
INTERMODAL ONLY

Situation in 2003

- No substantial progress in freight network infrastructure, except for new Alpine tunnels (Loetschberg and Gotthard) to be completed by 2007 and 2011. The one important achievement has been the Eurotunnel, connecting France with the UK.
- Consequently traffic is slowed or impeded by bottlenecks.
- No major technological breakthrough in rail freight carrying equipment in the last 30 years.
- **All big funding absorbed by high speed passenger transport.**
- Competition among railways companies is still the prevailing attitude on the market.

AMBROGIO
INTERMODAL ONLY

Short Term Outlook

- The time of easy and unrestricted growth of road transport is over.
- Market mood for intermodality is very bright.
- European fiscal policy will increasingly support the modal shift away from the road.

However

- Inadequate and fragmented infrastructure does not allow an efficient traffic growth. Possible preservation of present market share must be considered a success for the rail.
- Coexistence of passenger and freight transport is proving harmful for the latter.
- The very promising rail freight potential will only be fully exploited with a freight dedicated network.

Sr. Livio Ambrogio

ITALIAN SITUATION 2004

- **TOTAL (trains/km/passengers+goods)**
- 2001 = 321.000.000
- 2002 = 324.000.000
- 2003 = 325.000.000
- 2 years increase = ***+ 1,2% growth***

- **Private Railways evolution same period**
- 2001 = 1.000.000
- 2002 = 2.000.000
- 2003 = 3.500.000
- 2 years increase = ***+ 250 % growth***

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

MAIN PRIVATE OPERATORS

- ***Rail Traction Company***
- 2002 1.556 trains
- 2003 3.383 trains
- 2004 3.900 trains (actual trend)

- ***Ferrovie Nord cargo***
- 2002 431 trains
- 2003 1.737 trains
- 2004 7.204 trains (budget)

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

SWISS RAIL CARGO ITALY

- Operating since December 2003. Project developped by swiss SBB to warrant QUALITY on the huge Germany-Italy line after failing its attempt with FS Cargo (public national railways)

- By the end of 2004 they forecast 120 trains/week to and from Northern Italy +

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

What about the FUTURE ?

- We expect a growth of new companies , which will specialize on specific routes , mainly on full trains
- We expect a better service. Only 2 years experience have shown that the national public railways have improved as a reaction to the new entries.
- The resulting equation is as follows:
  - ***+ COMPETITORS = + QUALITY***

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

What is quality ?

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

- customer logistic model study
- planning and engineering: from feasability study to executive realization
- monitoring quality and quantity of goods' flows
- track&trace online system: absolute control of the freights h24 – 7x7 days
- monitoring and localization management thanks to an integrative information system

In a few words: offer an equal or better quality service than road transport+ from origin to destination for a given traffic

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

THE AMBROGIO EXPERIENCE

As a private intermodal operator Ambrogio is using private railways services since April 2003 on its North European lines, while still operating with Trenitalia (public italian railway) for its trains leaving through Modane to France (Iberian market)

2001 = 100% of traffic with national railways companies

2004= 32 % of traffic with national railways companies

68 % of traffic with private railways

By Livio Ambrogio – Ambrogio Intermodal Only

Sr. Livio Ambrogio

One Group

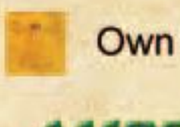
- The only entirely privately owned intermodal transport company in Europe, available for large industrial traffic flows in one system, from producer to destination.

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

One system

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

- Own privately owned and fully equipped terminals
- Own railway infrastructure
- 100% control of traffic flows
- Follow-up by own personnel through Europe



Own terminals & Offices

AMBROGIO INTERMODAL ONLY

- Italy
- Belgium
- Germany
- Spain
- Portugal
- France
- UK
- Ireland
- Poland

Own dedicated railcars :

Ambrogio Gallarate

WHAT NEXT ?

- As we have seen the future is here, although still umbalanced in the European scenario
- Italy has already registered about 10 private railways companies , we have seen some before, Germany has 258 active companies
- France has shown a hostile attitude , the SNCF is in crisis, penalized by bad results after offering an extremely poor service.
- Spain still has no private railway company operating and Portugal depends heavily on Spain and France for its international projection
- As far as service quality is concerned Switzerland is certainly a good example for every private and public rail company wishing to enter this market or increase the present quality level

AMBROGIO
INTERMODAL ONLY

Oradores:

* Sr. Alberto Álvaro Teixeira «Integração e Complementaridade dos Modos de Transporte para uma Política Global»
* Sr. Henrique Neto «As Empresas e uma Nova Política Logística»
* Dr. António Brito da Silva «A Logística e a Competitividade»
* Prof. Crespo de Carvalho «Que Política de Transporte de Mercadorias sem Política de Logística?»
* Dr. António Marques «Uma nova Política Integrada para o Transporte de Mercadorias do Minho»
* Dr. Manuel Moura «O Contributo da Nova Rede de AV para uma Política Integrada de Transporte de Mercadorias»
* Dr. Rui Moreira «O Transporte Ferroviário de Mercadorias como Factor Condicionante da Competitividade Nacional»
* Prof. J. Augusto Felício «Contributos para uma Política de Transportes de Mercadorias e a Organização dos Transportes em Portugal»

D

«Que Política para o Transporte de Mercadorias e a Logística em Portugal»

Mesa da Sessão:
Presidente - Dr. Pina Moura
Vice Presidentes - Eng. Martins de Brito - Presidente da CP
e Eng. Monteiro de Morais - Presidente da APP
Dinamizador - Prof. João Menezes

Dr. António Brito da Silva

A Logística e a Competitividade

1 - Pretendo iniciar esta minha intervenção por vos transmitir os meus conceitos sobre logística e competitividade.

A logística é quanto a mim a actividade que nos permite dispor dum produto no lugar certo, no tempo certo e quantidade certa com vista à produção, à distribuição a ao consumo.

A competitividade mede-se pela qualidade dos produtos e produtividade das empresas.

Posto isto, comecemos por observar que a competitividade da economia portuguesa tem de inscrever-se num mundo globalizado em que vivemos e enfrentar como desafio mais especifico e imediato o alargamento da União.

A estratégia perante estas duas realidades passa naturalmente pela competitividade das nossas empresas quer no comércio interno, quer no externo.

A sua produtividade e a qualidade dos seus produtos são, assim, factores essenciais.

Ora, a produtividade está directamente ligada à gestão dos recursos e aos instrumentos utilizados para operar num mundo em que a economia dos fluxos substituiu a economia dos stocks.

Um dos instrumentos essenciais reside na organização da cadeia de abastecimento e no acrescentar de valor que a deve caracterizar. Estamos a falar da logística.

Esta não dispensa o transporte e é neste sector de serviços que os ganhos de competitividade podem apresentar maior expressão quer pela produtividade acrescida que se pode obter quer, também, pela qualidade que, por processos de integração que a cadeia pode e deve proporcionar, o produto final pode apresentar.

Estamos ao mesmo tempo a pensar que os custos se reduzem e, assim, a competitividade se robustece.

2 - Que se requer que o transporte ofereça para integrar uma operação logística que garanta competitividade à empresa?

Julgo que são três as condições fundamentais: a segurança, pontualidade e mais baixo preço.

Para satisfazer tais requisitos o transporte tem de cumprir rigorosamente regras de prevenção e segurança, tem de eleger os percursos em função dos tempos requeridos e, finalmente, oferecer uma produtividade que seja o suporte do preço que garante maior competitividade à operação.

Diremos que a satisfação da segurança e pontualidade se prendem mais com a qualidade e o preço com a produtividade.

O volume de operações, a especialidade do produto ou especificidade da cadeia de abastecimento exigem entretanto, a disponibilidade dum sistema de transportes e de duma rede de infraestruturas que responda à procura que o comércio requer.

Disso está dependente a competitividade das empresas e, naturalmente, da economia do País.

3 - Feitas as considerações anteriores, consideramos que, no sector dos transportes, o mundo empresarial e os poderes públicos deverão alavancar soluções, dinamizar o mercado e dar às empresas de transporte a competitividade que se exige num País que, cada vez mais, terá de ser um mercado de serviços de excelência.

Como dissemos, a globalização é um grande desafio mas, para nós, neste momento, o do alargamento europeu, recheado de dificuldades mas, também, de vantagens que temos que saber explorar, é o que nos deve preocupa mais imediatamente.

No meu entender, é no mundo dos transportes que deve residir um dos factores essenciais da competitividade da economia portuguesa pela sua competência especial em produtos e serviços nos quais a geo-estratégia exige que se mostre a maior qualidade.

Na verdade,

se soubermos conjugar a nossa posição geográfica com a adopção de avançadas tecnologias de informação e adequadas políticas de transporte, concluiremos que

Dr. Antonio Brito da Silva

embora periféricos na Europa poderemos estar, antes, no centro do mundo ocidental e, por consequência, no das economias mais desenvolvidas.

Consideramos assim,

que a nossa periferia europeia deve estrategicamente tornar-se geograficamente coincidente com o centro do Ocidente.

Na nossa costa atlântica terá de residir um grande espaço de relacionamento comercial com o resto do mundo, criando condições para uma actividade logística de grande volume, atraída pelo valor acrescentado de que poderá beneficiar a cadeia de abastecimento.

Não podemos abdicar da maior proximidade ao continente americano e às rotas africanas e asiáticas para e da Europa para oferecermos um serviço de transportes que garanta a melhor distribuição e outras actividades logísticas sitas no nosso espaço territorial e que possa constituir maior valor e atracção inquestionável na logística europeia.

No turismo residirá uma outra grande força a desenvolver como fonte segura e volumosa de negócios.

A política relativamente aos portos, aos aeroportos, às infraestruturas rodo e ferroviárias e à nossa organização de transporte terá de deixar o tom paroquial para apostar firmemente no grande mercado euro-atlântico, onde se situam, além dos demais, grandes países de língua portuguesa (Angola e Brasil) e as rotas do Oriente, entre as quais as Moçambique.

Embora as preocupações com a grande oferta que Portugal pode constituir, para o comércio internacional, não deixarão de ser tão fortes e presentes as que se prendem com a actividade transportadora ao serviço da logística interna e da mobilidade dos cidadãos.

O papel do transporte na cadeia de abastecimento deverá constituir uma aposta forte.

Quanto à logística interna, deverão ser tomadas todas as medidas que claramente contribuam para o aumento da produtividade das empresas, em geral, e, em especial às de transportes.

É fundamental que haja uma posição do mundo empresarial sobre os problemas do sector dos transportes, tão pública e divulgada quanto possível, e, sobretudo, tão dinamizadora e fomentadora quanto podem ser os movimentos da sociedade civil organizada, conhecedora do terreno atenta à competição e visando o desenvolvimento e progresso

É necessária uma estratégia global e coordenada para o sector dos transportes , envolvendo todos os modos (aéreo, rodoviário, ferroviário e marítimo), bem como questões fundamentais neste contexto, como a logística e o transporte combinado.

São pois princípios como os que deixamos referidos, que, entre outros, nos levam a enumerar as questões que a seguir elegemos como áreas que requerem a atenção e intervenção tão imediata quanto possível:

- Sistema logístico nacional, determinando e concretizando as plataformas que lhe são indispensáveis;
- Planeamento em rede, visando a coordenação e interoperabilidade dos vários modos com vista à intermodalidade;
- Gestão e utilização das infraestruturas;
- Auto-estradas marítimas;
- Mobilidade ordenada com garantia da liberdade de escolha face a uma oferta bem definida;
- Harmonização das condições de concorrência entre os vários modos de transporte;
- Aumento da produtividade do sistema de transportes;
- Ajustar a oferta de transportes ao desenvolvimento económico num quadro de políticas energéticas, ambientais e de segurança nos transportes;
- Tecnologias de informação aplicadas aos sistemas de transporte e fluxos de tráfego, como alavancas de mercado e elemento essencial da produtividade

4 - Entretanto, não posso deixar de referir, nesta minha intervenção algumas passagens da Carta Magna da Competitividade, elaborada pela Associação Industrial Portuguesa, relativas à estratégia preconizada para a economia portuguesa e que considero da maior importância e por isso mesmo de referencia obrigatória.

"O Futuro de Portugal"

"O futuro de Portugal depende da capacidade de conjugar, a diversos níveis, os desafios e vantagens decorrentes da sua participação na UE com as oportunidades que podem resultar do desenvolvimento das suas relações extra comunitárias, em particular com os EUA e com os países da CPLP.

O novo modelo económico (no contexto da União Europeia e da Globalização) deve ter um enquadramento mais flexível e privilegiar o desenvolvimento e modernização dos sectores produtores de bens transaccionáveis, (produtos e serviços susceptíveis de concorrência nos mercados interno e externo) desejáveis nos mercados externos em virtude das suas características de inovação, tecnologia e valor."

"A criação de vantagens competitivas nos mercados europeus tradicionais e a diversificação das relações comerciais e de investimento impõem relações mais intensas da economia e do sistema científico e tecnológico com mercados e parceiros exigentes."

"Estratégias Empresariais"

"A internacionalização, como condição para a competitividade das empresas, compreende o crescimento exponencial dos fluxos comerciais entre Portugal e o exterior e depende da capacidade de orquestrar as maiores oportunidades e os melhores recursos, estejam onde estiverem."

"É determinante subir na cadeia de valor,

através da integração de competências, próprias ou alheias, em produtos finais, desejáveis nos mercados externos, com a melhor relação entre o investimento e o valor acrescentado por recurso a empresas, portuguesas e estrangeiras, integradoras das capacidades nacionais. "

"A competitividade das empresas dependerá, cada vez mais, da qualidade dos seus produtos, crescentemente mais individualizados, com forte componente de serviço, entregues em pequenas quantidades, ou até individualmente, com grande rapidez, nos mercados mais exigentes."

"O sucesso comercial e o reconhecimento internacional das empresas, dos produtos e das marcas, é o resultado natural da forte diferenciação e da elevada percepção do valor dos produtos e do serviço correspondente; o controle de canais de distribuição pode ser uma vantagem importante neste processo de afirmação de marcas e produtos nacionais."

"Políticas Públicas"

"Assegurar uma concorrência efectiva a nível Nacional e, em particular, nos mercados da energia e das telecomunicações; promover a disponibilidade generalizada do acesso à Internet em banda larga a preços competitivos; dotar o país de infra-estruturas de transportes que contribuam para uma maior centralidade."

5 - Conclusões

A logística é sem duvida factor essencial para a competitividade das empresas portuguesas e consequentemente da nossa economia.

Um bom sistema de transportes, a consciencialização da necessidade de acrescentar valor na cadeia de abastecimento e o recurso a sistemas inteligentes de transportes são factores incontornáveis.

Os desafios vivem-se no presente não descurando o futuro antes, o preparando com realismo. Por isso, embora os projectos no sector sejam altamente motivadores e aliciantes não podemos deixar de responder firme e objectivamente ao mercado de hoje para sonhar, planear e ganhar o mercado de amanhã.

Por isso nos congratulamos desde já com as propostas do Grupo Van Miert para a RTTE e com os projectos urgentes seleccionados e propostos pela Comissão. Mas, atendendo ao prazo da sua concretização, espero que sejam, entretanto e desde já, postas em pratica medidas imediatas e de pequena extensão que se revelem necessárias e permitam não perder tempo.

Dr. Antonio Marques
Presidente da Associação
Industrial do Minho

Uma nova política integrada de transportes para o Minho

Contribuindo para a construção e desenvolvimento do mercado interno e para o reforço da coesão económica e social, a construção da rede transeuropeia de transportes é um elemento determinante da competitividade económica e de um desenvolvimento equilibrado e sustentável da União Europeia.

Este desenvolvimento implica a necessidade de interconexão e interoperacionalidade das redes nacionais assim como o acesso a estas redes.

O Minho, a actividade económica do Minho, precisam de aceder aos diferentes modos de transportes e que estes estejam articulados em rede.

O Minho precisa, Portugal precisa, de uma política e de um sistema integrado para o transporte nacional e internacional, que congregue os transportes marítimo, rodoviário, ferroviário e aéreo.

E isto porque não se usam transportes pelo prazer de consumir. Não são as infra-estruturas ou a circulação de veículos, mas sim o movimento de pessoas e mercadorias que cria riqueza.

Apesar dos grandes investimentos realizados nos últimos 15 anos e da efectiva qualidade dos serviços oferecidos em alguns segmentos, a cadeia global do transporte continua a ser má.

Rede de Alta Velocidade - a oportunidade

Já muito foi dito e escrito sobre o Comboio de Alta Velocidade mas, para nós, a nova Rede de Alta Velocidade é, antes de mais, o fim de um século e meio de ruptura criada na fronteira franco espanhola.

E isto porque, desde o início dos caminhos de ferro, a distância entre os dois carris de uma linha férrea, a bitola, é maior em Portugal e Espanha que na maioria dos países da Europa Ocidental.

Com a Rede de Alta Velocidade, o Minho passará a dispor de uma ligação ferroviária, em velocidade elevada apta para o tráfego quer de passageiros quer de mercadorias, aos aeroportos e aos portos marítimos.

Para o desenvolvimento do Noroeste Peninsular, é consensual a importância da ligação do Minho à Galiza.

A ligação do Minho a Salamanca passando pelo Porto, Aveiro e Viseu e encontrando a linha ferroviária existente em Mangualde, é uma prioridade evidente e não só para a economia do Minho, que interessa a todo o Norte.

Esta linha, que interessa a todo o Norte de Portugal, é particularmente importante para a competitividade do Minho, pelo que é preciso ter em consideração que esta Região significa 11 por cento da população portuguesa e 20 por cento das exportações nacionais, que têm como principais destinos a Espanha, a Alemanha, a França.

O fim de século e meio de ruptura na cadeia logística em direcção à Europa não se compadece com constrangimentos virtuais, quer técnicos quer tecnológicos, há muito superados.

Nas novas linhas espanholas, tem sido adoptada uma solução que favorece as ligações directas de passageiros entre as maiores cidades situadas nos extremos de cada linha, construindo-se “by-pass” para servir as cidades intermédias. Os “by-pass” ora permitem para que os comboios de mercadorias sejam ultrapassados pelos de passageiros, ora que outras vezes os comboios de mercadorias não entrem no tecido urbano.

Tal facto tem a ver com o facto numa linha de alta velocidade, seja ou não exclusiva para o tráfego de passageiros, circularem sempre várias famílias de comboios. A família da gama mais alta não tem paragens intermédias, ou pára numa ou outra cidade do percurso. A família da gama mais baixa tem paragens em todas as estações intermédias, podendo estas situar-se a distâncias da ordem dos 50 km. Esta é, aliás, a solução adoptada pelo país pioneiro da alta velocidade, o Japão, há quase quatro décadas.

Como as estações ferroviárias devem ser

Dr. Antonio Marques

sempre centrais e não periféricas em relação à aglomeração que servem, a construção de "by-pass" permite que os comboios directos de passageiros sirvam estes aglomerados sem penetrarem no tecido urbano. Este sistema tem de ser aplicado de forma sistemática na futura rede portuguesa de alta velocidade, designadamente em Braga, Aveiro, Viseu, Coimbra, Leiria e Évora.

Os transportes têm que ser objecto da definição de uma política e da concepção de uma organização que se apoie numa visão integrada e intermodal. Mais do que qualquer outro sector, os transportes, carecem de uma perspectiva de muito longo prazo.

A linha de Alta Velocidade projectada é complementar das ligações ferroviárias suburbanas ao Porto, desde Braga, Guimarães, Marco de Canavezes e Aveiro.

Também numa óptica de complementaridade é urgente pensar na ligação desde Barcelos a Guimarães, passando por Braga.

Desde a experiência, aliás bem sucedida, de Karlsruhe em 1992, que dezenas de cidades estudam e implantam sistemas aptos a circular numa via de inserção urbana e simultaneamente na rede ferroviária reduzindo transbordos, melhorando tempos de percurso e reduzindo custos de construção.

A necessidade de uma política nacional

As empresas portuguesas têm de aumentar a produtividade através do aumento do conteúdo tecnológico dos seus produtos e da sofisticação dos seus serviços e para isso necessitam, crescentemente, também de uma política para o transporte de mercadorias e para a logística.

Há que garantir a construção de uma malha articulada de acessibilidades baseada nos principais modos de transporte (rodoviária, marítima, ferroviária e aérea).

Em Portugal, país periférico, compete ao Estado assumir uma política que garanta uma visão integrada e coerente imprescindível para que as empresas criem riqueza.

Mas, a existência de várias entidades (autoridades) públicas no sector, dependentes de tutelas diferentes, a actuar de forma autónoma e sem coordenação, dá origem a manchas de sobreposição de competências de origem diversa, ou a campos onde não existem competências o que leva à inoperância dos seus poderes e descrédito na Autoridade de que as entidades públicas devem estar investidas.

Para superar estes constrangimentos temos de poder contar com uma Secretaria de Estado só para a logística e o transporte.

A REFER

cria ESPAÇOS para as emoções

A REFER é a empresa portuguesa responsável pela gestão das infra-estruturas ferroviárias. Um mundo de segurança em movimento que faz parte de um serviço continuamente melhorado. É no conforto, na mobilidade e na qualidade de vida de todos que estamos a apostar quando investimos na modernização do caminho-de-ferro. O futuro é o único destino, e é consigo que o queremos viver.

REFER

Vias para o fu

Futuro em Sistemas Ferroviários

A diversidade dos sistemas de electrificação e de sinalização existentes na Europa tem sido um obstáculo para a constituição de uma rede ferroviária transfronteiriça.

Atenta a estes constrangimentos, a Siemens Transportation Systems tem focalizado a sua acção na concepção de produtos inovadores em todo o tipo de infraestruturas de energia, automação, sinalização e material circulante que permitam abolir as fronteiras ao tráfego ferroviário Europeu.

No âmbito do transporte de energia, o SICAT apresenta-se como sendo o único sistema de catenária para alta velocidade homologado segundo as normas de interoperabilidade da União Europeia (TSI).

No campo dos sistemas de sinalização e controlo, o ETCS (European Train Control System) é o primeiro sistema de protecção e controlo de velocidade com interfaces standardizados aplicáveis em toda a Europa.

O GSM-R, é um novo sistema de comunicações móveis sobre o qual se baseia o funcionamento do futuro sistema ETCS (nível 2). Em termos de material circulante, a Siemens é pioneira no fabrico de locomotivas multitensão, compatíveis com os diferentes sistemas de alimentação disponíveis na Europa.

Com a nossa aposta em equipas e parceiros Portugueses, aliada aos excelentes padrões de qualidade, tecnologia e inovação e à experiência e ao conhecimento mundiais do Grupo Siemens (que contribui para as exportações portuguesas com mais de 975 Milhões de Euros por ano), a Transportation Systems garante os mais elevados índices de incorporação de valor acrescentado nacional e é um parceiro de referência no fornecimento de soluções globais para projectos ferroviários de sucesso.

SIEMENS

efficient rail solutions

www.siemens.com/ts
www.siemens.pt

EMPRESA CERTIFICADA APCER ISO 9001 14001

CERTIFIED IQNet MANAGEMENT SYSTEM

Additional Representative Member of European Foundation for Quality Management