



82.º Ano



## Ferrovia, uma Extensão Inevitável da Atividade Portuária

por Carlos N. J. Martins\*

É consensual na bibliografia que o *hinterland* portuário, nomeadamente a sua localização e dimensão, constitui na maioria dos casos um elemento fundamental na atividade de um porto marítimo. Os centros de consumo ou, de outro modo, os locais de origem e destino da carga, raramente se encontram na zona portuária, obrigando a que parte da mercadoria tenha de ser escoada *inland*, seja por rodovia, seja por ferrovia, ou ainda, se possível, por via fluvial. No entanto, quando a estratégia de um determinado porto marítimo dita como necessário alcançar zonas mais distantes torna-se importante considerar o transporte combinado, promovendo-se uma transferência de carga da rodovia para a ferrovia nos trajetos mais longos com uma redução considerável dos impactos ambientais, nomeadamente ao nível do ruído, das emissões, dos acidentes induzidos e dos congestionamentos causados na rede rodoviária. Ao mesmo tempo, otimiza-se a utilização do transporte ferroviário, preferencialmente com comboios longos através dos quais é possível, simultaneamente, a viabilização económica e o bom desempenho energético. Mas, de facto, movimentos ferroviários extensos, muitas vezes de carácter internacional, somente são possíveis com uma boa rede, capaz de assegurar, acima de tudo, capacidade e fiabilidade. Acresce, ainda, que um porto marítimo que queira ver o seu *hinterland* expandir-se deverá equacionar também bons terminais intermodais ou “portos secos”, capazes de promover uma aproximação aos centros de consumo e de oferecer outro tipo de serviços logísticos de valor acrescentado que, do ponto de vista económico e operacional, os gestores dos portos possam ter interesse em deslocalizar. Todos estes aspetos são particularmente importantes no âmbito da carga contentorizada.

Dando sequência a um processo que se tem vindo a consolidar desde a Diretiva 91/440/CEE, que abriu caminho à liberalização do transporte ferroviário de mercadorias, tem-se assistido, principal-

mente a nível europeu, à introdução de legislação que prevê potenciar a concorrência e a utilização da ferrovia como um modo de transporte mais sustentável do ponto de vista ambiental. São exemplos a implementação dos corredores europeus de mercadorias, a proposta de alteração da diretiva relativa ao transporte combinado ou a densificação de legislação no domínio ferroviário, como é o caso do regulamento de acesso às instalações de serviço onde se incluem os terminais ferroviários de mercadorias. Mesmo assim, é discutível que estas políticas tenham trazido para Portugal, até

à presente data, uma maior concorrência, nomeadamente no transporte ferroviário de mercadorias. De facto, com a densificação do processo de liberalização do transporte ferroviário, através dos diferentes “pacotes ferroviários”, assistiu-se à entrada em serviço de um operador privado de mercadorias em 2008 e, em 2016, com a privatização do operador público, passaram a existir somente dois operadores ferroviários de mercadorias em Portugal, ambos privados. Teoricamente estariam criadas as condições para se desenvolver uma concorrência saudável neste domínio com benefícios para toda a cadeia logística

e, principalmente, para o desenvolvimento do transporte ferroviário. No entanto, dada a grande predominância de um dos operadores, é difícil afirmar-se que do ponto de vista do transporte ferroviário de mercadorias, exista uma concorrência equilibrada no mercado português. Também relativamente aos terminais de mercadorias a situação atual verifica-se ser pouco eficaz. A aposta na intermodalidade é certamente importante, mas, uma vez mais, as diretivas e os regulamentos europeus aparentam não ser ainda consequentes em Portugal. Apenas no campo da “inovação”, com o desenvolvimento da Janela Única Logística, se têm identificado alguns sucessos, mas, mesmo assim, sem a abrangência desejada. Ou seja, aparenta haver uma orientação política a nível europeu favorável à concorrência e ao transporte ferroviário de mercadorias, mas que,




**Portos & Atividades Portuárias**


em vários aspetos, não se tem traduzido na prática em qualquer mais-valia em Portugal.

O que falta então fazer neste domínio? A infraestrutura ferroviária atual em Portugal tem dificuldade em responder a várias exigências que já são uma realidade em diversos países europeus: boas ligações internacionais, possibilidade de operar comboios com 750 m, capacidade de carga rebocável com pendentes adequadas, rede interoperável (e.g. harmonização da tensão, da sinalização e da bitola). Parece assim claro que se torna importante promover a implementação de melhores infraestruturas, seja ao nível da rede ferroviária seja nos seus nós (terminais intermodais). No campo das melhorias da rede ferroviária encontra-se previsto em alguns planos que têm vindo a ser apresentados, por exemplo, a remodelação da Linha da Beira Alta assim como a construção de novos troços que permitirão a ligação entre Évora e Elvas encurtando a distância dos Portos de Sines e de Setúbal a Espanha. Tem sido anunciado que o novo canal ferroviário entre Sines e Elvas, a concluir até 2030, permitirá retirar das estradas o equivalente a 850 camiões, o que vai ao encontro do preconizado pela União Europeia no seu desígnio de potenciar o transporte ferroviário. Simultaneamente, está prevista uma redução da extensão do percurso até à fronteira em, aproximadamente, 140 Kms e, conseqüentemente, uma diminuição em cerca de três horas e meia no tempo de percurso, equacionando-se uma oferta de capacidade diária de 30 comboios com 750 metros. Esta ligação estimulará certamente o alargamento do *hinterland* do Porto de Sines para além-fronteiras, fomentando a sua dimensão ibérica.

Já no âmbito dos terminais intermodais identifica-se no Programa Nacional de Investimentos 2030 um "Programa de melhoria de terminais multimodais incluindo a sua acessibilidade ferroviária" com um investimento previsto de 105 M€. Poderá ser uma oportunidade para se "chamarem" mais agentes económicos, envolvendo os portos marítimos e os operadores ferroviários? Depende. Torna-se necessário conhecer o plano estratégico onde é definido o grau de envolvimento do setor público bem como os modelos de negócio passíveis de serem implementados nos terminais intervencionados ou a construir de raiz. Há que perceber e potenciar os alinhamentos entre os serviços, o transporte e a gestão dos terminais de modo a estabelecer os locais corretos para a sua implementação, dinamizando o setor do transporte ferroviário de mercadorias. Ou seja, todos estes passos são fundamentais, sob pena de quaisquer investimentos poderem afigurar-se inconsequentes.

Em suma, a questão que se deve colocar é como fazer para dinamizar mais o transporte de mercadorias, nomeadamente o ferroviário, estimulando-se o necessário *shift to rail* em sintonia com as políticas europeias. Repetindo-se o que amiúde é referido há décadas, há que trazer mais investimento para a ferrovia, modernizando a rede e estabelecendo mais ligações estratégicas. No entanto, é imperativo que o investimento, mesmo que alinhado numa estratégia além-fronteiras crie valor económico direto para o país, sem deixar Portugal ... a ver apenas os comboios a passar. Por outro

lado, há que promover uma maior concorrência no setor, trazendo para o mercado nacional, por exemplo, mais operadores ferroviários de mercadorias e mais agentes económicos dispostos a apostar na intermodalidade, ou seja, no espetro do transporte combinado tal como preconizado pela União Europeia. Este aspeto é fundamental considerando-se, no entanto, que só é atingível com novos e melhores terminais intermodais, nomeadamente "portos secos" ou mesmo plataformas logísticas, em articulação com os nossos portos marítimos. Aqui, será decisiva a governança e o modelo de negócio que for adotado nesses mesmos terminais, tendo em vista gerar a confiança suficiente no mercado que possa potenciar a aproximação dos diferentes agentes da cadeia logística e, conseqüentemente, garantir investimentos sólidos, públicos e privados, que viabilizem a implementação e o funcionamento destas infraestruturas.

\* Vogal da Secção de Transportes  
Sociedade de Geografia de Lisboa

**OBSERVAÇÃO:**

As fotos são uma cortesia da APSS, S.A.