



CIP
CONFEDERAÇÃO EMPRESARIAL
DE PORTUGAL

2º CONGRESSO DAS EMPRESAS E DAS ATIVIDADES ECONÓMICAS

O QUE A CIP QUER DE UM NOVO GOVERNO

CCL – CENTRO DE CONGRESSOS DE LISBOA

09 – 10 JULHO DE 2015

Logística em Portugal – Comentário

Mário Lopes

Professor do IST, Presidente da ADFERSIT

mariolopes@tecnico.ulisboa.pt

CONCLUSÕES: (conceitos)

Assertivas, concordo totalmente

DISCORDÂNCIAS E/OU OMISSÕES:

- Critérios de análise
- Porto de Sines
- Corredor Aveiro - Salamanca

Critérios de análise

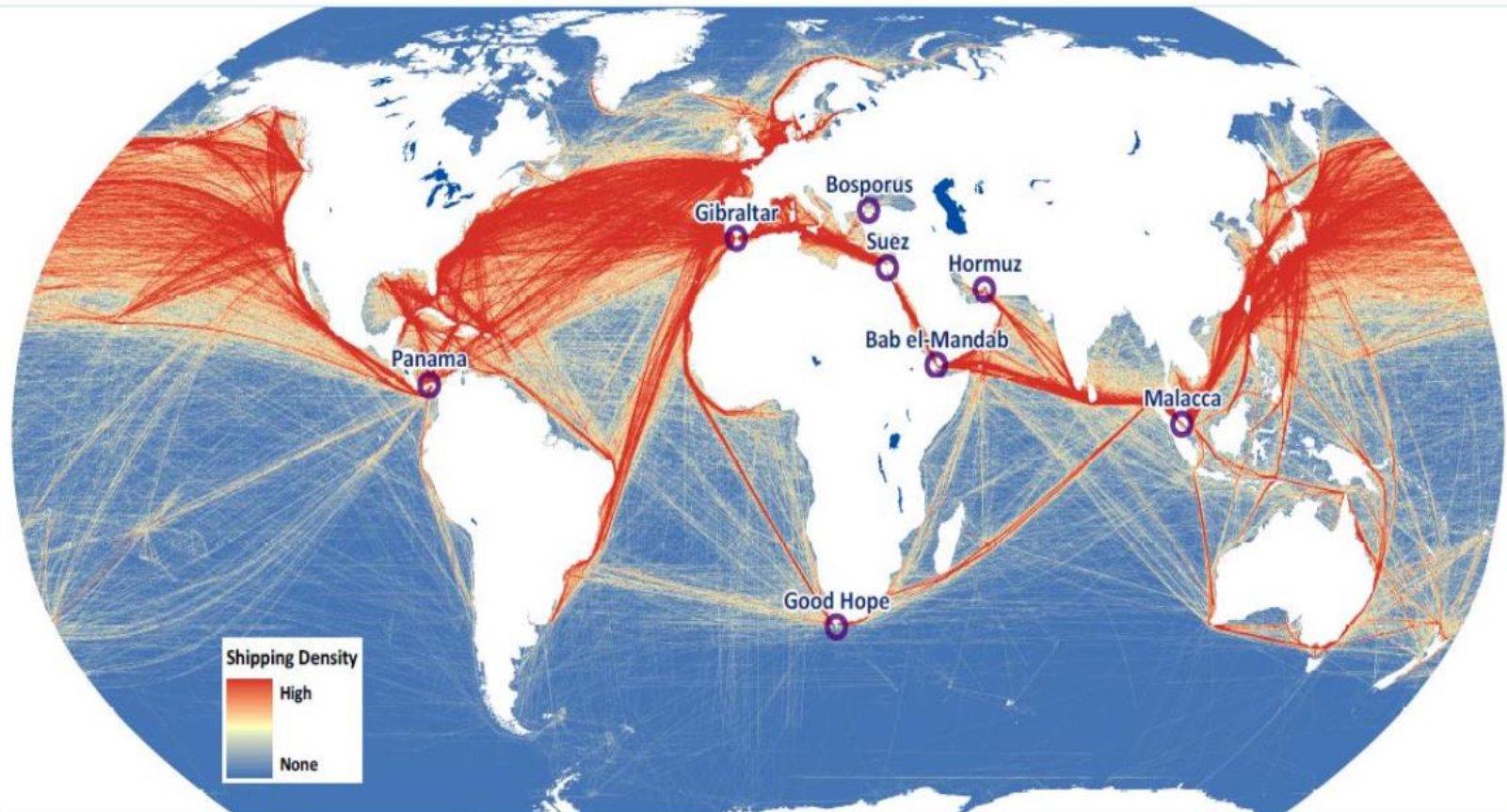
- Visão de longo prazo (10 a 15 anos) $\Rightarrow$ é pouco (para planeamento)
- Estudo do GTIEVA/PETI3+: é útil mas não deve ser aceite incondicionalmente
- “Considerar apenas os investimentos para a optimização de infraestruturas existentes, evitando uma lógica de investimento que vise a criação de novas infraestruturas”
 $\Rightarrow$ pode ser um output da análise, não um pressuposto. Tem de se demonstrar que é a melhor solução, porque em alguns casos pode não ser.
Exemplos: porto de Setúbal (sim), modernização da Linha do Norte (não) $\Rightarrow$ é necessário ser ASSERTIVO

Sines (porto + zona logística)

Localização geo-estratégica privilegiada, no cruzamento das grandes rotas marítimas mundiais



Production and distribution chains (Confluence in the Pacific and North Atlantic)



Source: Jean-Paul Rodrigue, *The Geography of Transport Systems*

Sines

Único porto português de águas profundas

⇒ pode receber navios porta-contentores de qualquer tamanho

⇒ pode receber os grandes navios que fazem as ligações a destinos afastados da Europa (oceanos Índico e Pacífico)

Actualmente mercadorias de/para esses destinos, em grande parte são embarcadas nos grandes hubs portuários do norte da Europa (Antuérpia, Roterdão, Hamburgo) , para onde são enviadas por via marítima e principalmente rodoviária. Os grandes navios passam em frente à nossa costa mas **não vêm aos nossos portos por falta de mercadoria para carregar e descarregar.**

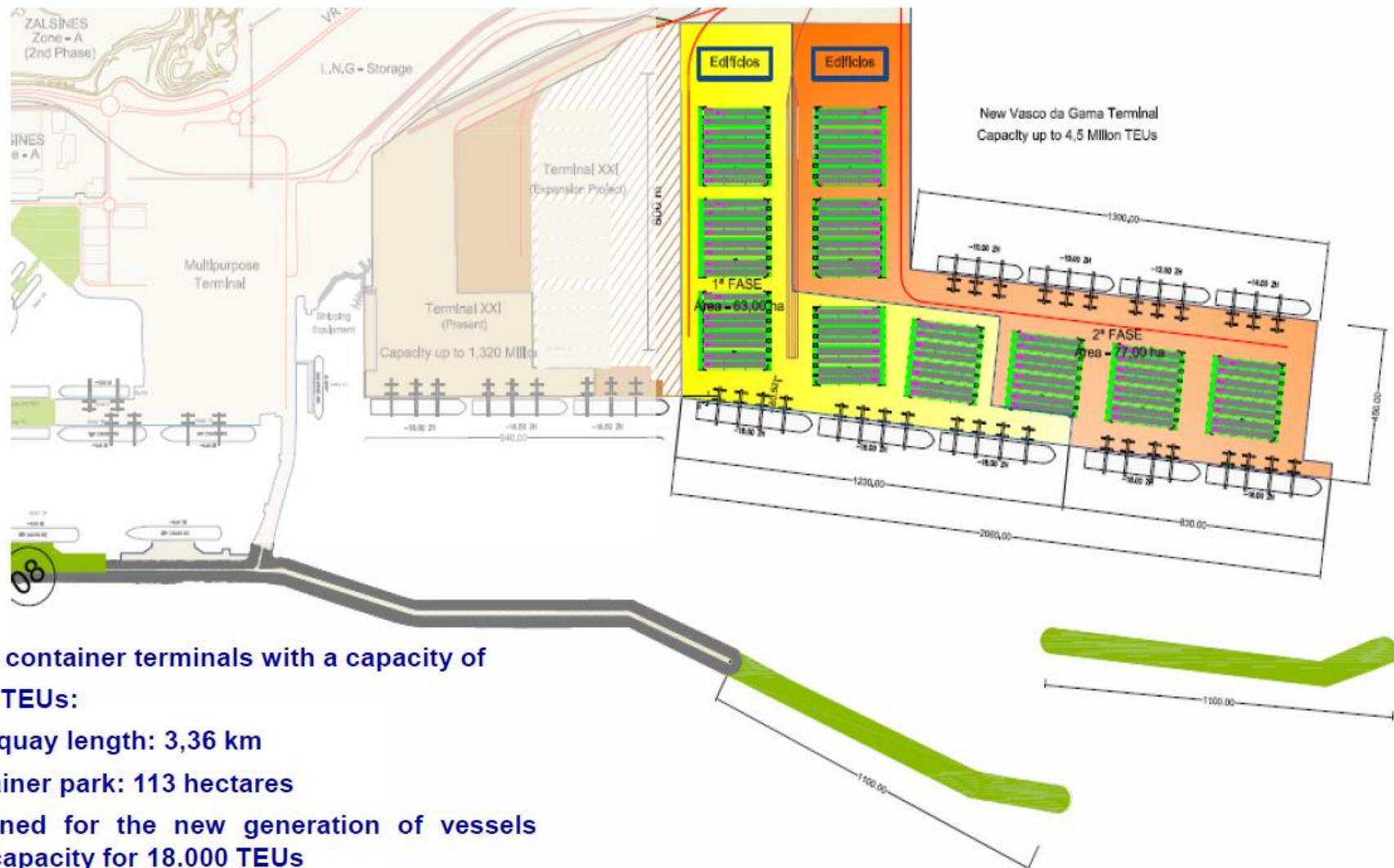
⇒ Aumentos de custos de contexto para as empresas a operar em Portugal

⇒ Para reduzir estes custos é preciso atrair os grandes navios e cadeias logísticas internacionais a um dos nossos portos ⇒ **transhipment** ⇒ Só Sines tem essa capacidade (águas profundas + localização)

⇒ **É preciso dimensão** (actualmente 1,2M TEUS. Subir para ≈5M TEUS)

New Vasco da Gama Terminal

(Growing potential)



- 1 or 2 container terminals with a capacity of 4,5 M TEUs:
- Total quay length: 3,36 km
- Container park: 113 hectares
- Designed for the new generation of vessels with capacity for 18.000 TEUs
- Depths of -18 m (ZH)

Sines – espaço ilimitado na vizinhança do porto



Sines' Industrial and Logistic Zone

(Expansion capacity up to 4.157 ha)

- 2.200 ha available
- Expansion up to 4.157 ha

Main Companies Settled:



Ferrovia competitiva Sines – Espanha + Sines – centro da Europa

Atracção de investimento

⇒ O porto e a ferrovia juntos valem mais do que a soma das partes

Hinterland ⇒ fidelizar as cadeias logísticas internacionais

⇒ O porto precisa da ferrovia para captar hinterland em Espanha (o transshipment pode ser facilmente deslocalizado, o hinterland não, é um mercado fiável)

Terminal Vasco da Gama é indispensável a esta estratégia

RELATÓRIO FINAL Sumário Executivo

Prioritização de projetos e investimentos (continuação)

Da análise efetuada na primeira etapa da fase de prioritização de projetos e investimentos, é possível identificar projetos mutuamente exclusivos. De seguida, apresentam-se os projetos com as características referidas e, destes, quais os projetos selecionados para integrar a segunda etapa da fase de prioritização, que consiste na análise consolidada dos quatro setores incluídos no âmbito do GT IEVA.



Exclusividade da PSA (concessionário do Terminal XXI) até 2029: renegociável

Corredor ferroviário Aveiro-Salamanca

Enquadramento

Políticas de transporte da UE: garantir a sustentabilidade ambiental e energética do sistema de transportes na UE

- Veículos mais eficientes
- Transferência modal para os modos mais eficientes (dos pontos de vista ambiental e energético), o marítimo e o ferroviário

Excertos do White Paper: European Transport Policy for 2010. Time to Decide

The Gothenburg European Council placed shifting the balance between modes of transport at the heart of the sustainable development strategy. This ambitious objective

Rail transport is literally the strategic sector, on which the success of the efforts to shift the balance will depend, particularly in the case of goods. Revitalising this sector means

Optimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida dos modos de transporte menos energívoros

- (3) Procurar transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, 30% do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50% até 2050, com a ajuda de corredores eficientes e ecológicos. O cumprimento desta meta exigirá infra-estruturas adequadas.

Alternativa à rodovia (mais de 95% do comércio terrestre): **ferrovia interoperável** (sem obstáculos técnicos à circulação de comboios).

A ferrovia portuguesa actual não é interoperável porque a bitola e a sinalização não são o standard europeu (**bitola europeia** e sistema de sinalização e controle de velocidade **ERTMS**) ⇒ Comboios portugueses não entram em França (no futuro nem em Espanha)

2024 a 2030

Linhas férreas de bitola europeia estarão em todos os principais portos e plataformas logísticas de Espanha (conclusão baseada nos investimentos previstos no PITVI)

⇒ **Espanha disporá de uma alternativa competitiva à rodovia**

Congestionamento - Pirinéus



Costes externos

VENTAJAS DE LA Y VASCA

¿Sabías que la Y vasca significará para toda la sociedad un ahorro diario neto en costes externos entre 600.000 €/día en 2010 y 1.000.000 €/día en 2020?



(Pulsa sobre los números para ver más información)



- 1 Reducirá un 70% el nivel de emisiones contaminantes en el aire.
- 2 Reducirá 10 puntos el nivel de ruido generado por el transporte por carretera.
- 3 Reducirá a la mitad el volumen total de viajeros por carretera.
- 4 Incrementará el ahorro energético.
- 5 Eliminará de la carretera más de 6.500 vehículos por día.
- 6 Su trazado consumirá casi 3 veces menos espacio físico que las autopistas (hectáreas/kilómetro).
- 7 Incluye un apartado dedicado a la integración paisajística.





[Accueil](#) > [Actions](#) > [Territoire durable et solidaire](#) >
[Infrastructures de transport](#)

[Imprimer](#)

PROJETS FERROVIAIRES

La Région Aquitaine mène une politique ferroviaire structurelle ambitieuse.

Du développement de la ligne à grande vitesse à la réhabilitation du réseau existant, l'objectif est l'aménagement durable du territoire aquitain.

> [TRANSPORTS DE VOYAGEURS](#)

> [TOURISME](#)

> [SPORT](#)

> [INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT](#)

« lutter contre le mur de camions qui chaque jour encombre les routes et pollue l'atmosphère jusqu'à la frontière espagnole »

Sem uma alternativa ferroviária de grande capacidade no Corredor Aveiro-Salamanca a plataforma logística que servirá o Centro e Norte de Portugal será

SALAMANCA



Rede ferroviária de bitola europeia - Prioridades para Portugal



Alternativas no corredor

Aveiro – Salamanca

(actualmente em estudo pela Infraestruturas de Portugal)

- Modernização da Linha da Beira Alta (via única)
- Linha nova em via dupla

Principal critério de decisão deveria ser:

CAPACIDADE

GTIEVA

recomendou a
modernização da
Linha da Beira Alta

EUROPEAN REGULATION 913/2010
Rail Freight Corridor N°4 · Atlantic Corridor

CORRIDOR INFORMATION DOCUMENT



PART 5 Implementation plan
Timetabling year 2015



Co-financed by the European Union
Trans-European Transport Network (TEN-T)



Flux de transport internationaux terrestres de marchandises sur le corridor n°4 (Kt)

		Interne				Echange				Transit				Total			
		Ferroviaire		Traf. Terrestre		Ferroviaire		Traf. Terrestre		Ferroviaire		Traf. Terrestre		Ferroviaire		Traf. Terrestre	
		Conv. + TC	Auto. Ferro.			Conv. + TC	Auto. Ferro.			Conv. + TC	Auto. Ferro.			Conv. + TC	Auto. Ferro.		
			Part mod. Ferro.				Part mod. Ferro.				Part mod. Ferro.				Part mod. Ferro.		
Total	2010	517		2,7%	19 172	3 883		5,3%	72 672	2 280		10,8%	21 039	6 680		5,9%	112 884
	2020	953	132	4,8%	22 686	7 471	1 916	10,8%	87 308	3 781	36	14,6%	26 183	12 204	2 084	10,5%	136 177
	2030	1 953	1 139	9,9%	31 090	11 686	3 547	13,2%	115 571	5 648	253	17,2%	34 265	19 288	4 939	13,4%	180 926
Trans pyrénéen	2010	303		3,3%	9 255	1 152		3,4%	34 251	508		5,6%	9 095	1 963		3,7%	52 601
	2020	631	132	6,4%	12 020	2 929	1 916	11,6%	41 647	830	36	7,7%	11 241	4 391	2 084	10,0%	64 908
	2030	1 101	1 139	13,8%	16 192	4 856	3 547	15,7%	53 598	1 103	253	9,8%	13 904	7 060	4 939	14,3%	83 694
Sud	2010	213		2,2%	9 917	580		2,9%	19 657	0		0,0%	219	793		2,7%	29 792
	2020	321		3,0%	10 666	834		3,9%	21 345	1		0,6%	240	1 157		3,6%	32 252
	2030	853		5,7%	14 898	1 501		5,0%	29 791	5		1,5%	335	2 359		5,2%	45 024
Nord	2010	Etant donné que le corridor s'arrête en France, il n'y a pas de trafic international interne au corridor au Nord				2 152		11,5%	18 765	1 772		15,1%	11 725	3 924		12,9%	30 490
	2020					3 708		15,3%	24 315	2 949		20,1%	14 702	6 657		17,1%	39 017
	2030					5 329		16,6%	32 182	4 540		22,7%	20 026	9 869		18,9%	52 208

- Com quota modal da ferrovia no transporte terrestre de 5,2% a Linha da Beira Alta tem capacidade.
- Relatório não justifica a posição da vírgula: porquê 5,2% e não 52,0%?

Optimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida dos modos de transporte menos energívoros

- (3) Procurar transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, 30% do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50% até 2050, com a ajuda de corredores eficientes e ecológicos. O cumprimento desta meta exigirá infra-estruturas adequadas.

Resultados incompatíveis com as políticas da UE

Considerando a mesma taxa de crescimento do comércio terrestre com a UE que o estudo do Rail Freight Corridor 4, de 2,1%/ano (valor possível, mas baixo)

	Total (M ton)	de/para Espanha (M ton)	de/para a Europa trans-Pirenaica (M ton)
2008	13.7	6.6	7.1
2024	17,7	8,5	9,2
2030	20,0	9,6	10,4
2050	30,3	14,6	15,7
2070	45,6	20,0	23,6

Capacidade rodoviária nos Pirinéus: inferior a 7,1 M ton / ano.

Capacidade da Linha da Beira Alta modernizada para transporte de carga contentorizada ou em caixas: 4 M ton / ano

Se se aplicarem as políticas de transportes da UE a principal ligação de Portugal à Europa para mercadorias entupirá pouco depois de entrar em serviço.

Este é um risco que Portugal não pode correr

Sendo Portugal um país periférico à Europa mas sério se torna este assunto. Se não forem tomadas medidas para melhorar seriamente a competitividade dos serviços logísticos, acabamos por deixar Portugal desconectado do mercado europeu. Este cenário pode trazer consequências desastrosas para a economia nacional e também uma perspectiva sombria para o investimento da indústria internacional e nacional em Portugal.

Sugestões para o documento “Logística em Portugal”

Recomendar:

- O desenvolvimento tão rápido quanto possível do terminal Vasco da Gama em Sines, sujeito apenas à existência de procura
- A construção de uma via férrea interoperável nova de grande capacidade (via dupla) para tráfego misto (mercadorias e passageiros) no Corredor Aveiro – Salamanca
- Reafectar o financiamento da UE (AP 2014-2020), de forma a construir Linhas ferroviárias competitivas (para o que têm de ser interoperáveis) no Corredor Atlântico da RTE-T até 2030

Financiamento

Comparação Portugal-Espanha

Ministerio de Fomento

Proyecto de Presupuesto 2013

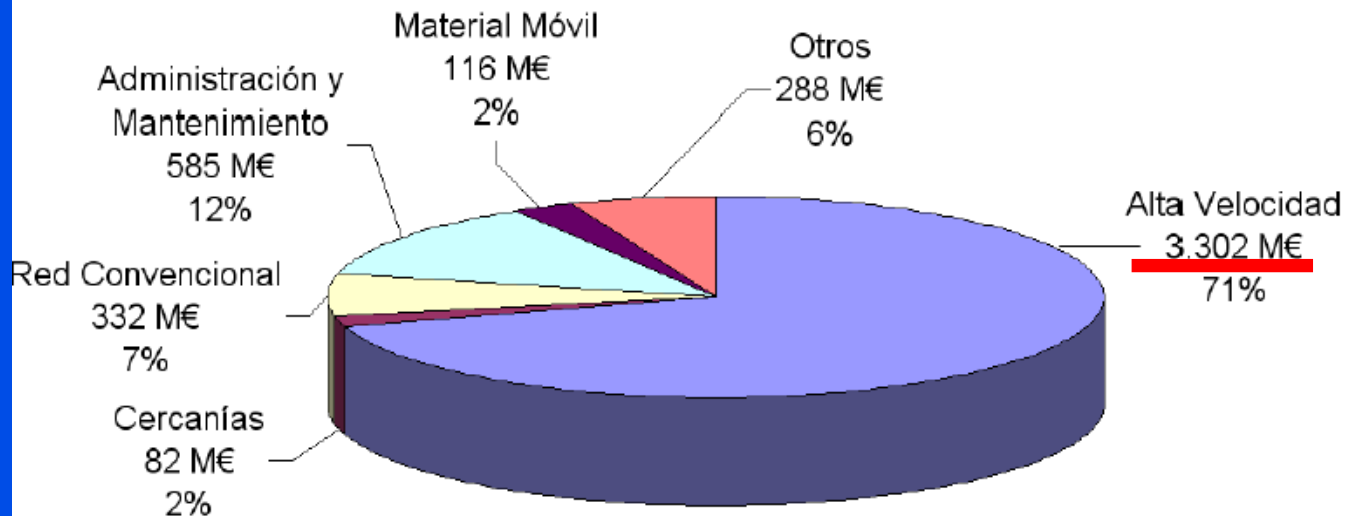


MINISTERIO
DE FOMENTO

7. Detalle de la inversión por áreas a) Ferrocarriles (1)

Proyecto de Presupuesto 2013

- El importe total destinado a **ferrocarriles** es de **4.705 M€** y se distribuye del siguiente modo:



Transferências relativas ao capítulo 50

	Origem		Destino	Limites máximos dos montantes a transferir (em euros)	Âmbito/objetivo
35	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	REFER — Rede Ferroviária Nacional, E. P. E.	10 609 095	Financiamento de infraestruturas de longa duração

Investimento do OE em Espanha:

mais de 370 vezes superior ao investimento

do OE em Portugal

(diferença nas economias: 1/6)

**Baixo investimento em Portugal
resulta de baixa prioridade política**

Obrigado pela vossa atenção