



Entrar

Cadastre-se agora



João Joaquim, 2012

Transporte Ferroviário de Mercadorias Além-Pirenéus: Experiência e Ensinaamentos

...

Miguel Sena e Silva | [Follow](#)

Transport Analytics Engineer | VT...



15



0



0

Entre 2012 e 2013, foi disponibilizada às Indústrias Portuguesa e Alemã uma solução de transporte multi-modal, de base ferroviária, ligando ambos os países de forma regular. Este artigo tem como objectivo identificar e analisar um conjunto de factores que influenciaram negativamente o nível de serviço oferecido - cujas causas urge ultrapassar - lançando algumas reflexões para a dinamização do transporte internacional de mercadorias por ferrovia.

Baseado num artigo apresentado no 8º Congresso do Centro Rodoviário Português, em co-autoria com o [João Gonçalves Henriques](#).

1. Enquadramento

A tabela abaixo exhibe a dimensão do transporte ferroviário de mercadorias em diferentes geografias. Embora datados, estes dados dão razoável suporte à constatação que a ferrovia



Pode-se argumentar que esta realidade estará relacionada com questões geográficas, ou com as dimensões distintas dos mercados. No entanto, o peso relativo da ferrovia – medido pela sua quota de mercado – é bastante inferior na Europa face aos restantes mercados.



E não evidencia muita saúde: enquanto o transporte de mercadorias na Europa cresceu mais de 25% entre 1995 e 2010, a ferrovia cresceu apenas 1%, resultando esta evolução numa degradação significativa da sua quota de mercado neste período.



2. As Políticas Europeias de Transportes

As Políticas Europeias de Transportes de há muito procuram contrariar esta tendência, promovendo a crescente liberalização do mercado ferroviário Europeu. Os objectivos Europeus são bastante ambiciosos:

Até 2030, transferir 30% do tráfego rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km para modos alternativos, incluindo a ferrovia;

Até 2050, elevar esta fasquia para além dos 50%.

Uma das medidas de política Europeia de maior relevo para o sector prendeu-se com a definição - em 2010 - de uma rede de **9 corredores ferroviários internacionais para o transporte competitivo de mercadorias**, impondo o estabelecimento de canais horários internacionais exclusivos para o transporte de mercadorias – [Regulamento \(EU\) nº 913/2010](#), alterado pelo [Regulamento \(EU\) nº 1316/2013](#) (*Mecanismo Interligar a Europa*).



3. O Corredor Atlântico

Portugal está ligado à Europa pelo Corredor Ferroviário de Mercadorias nº4 (CFM4), ou [Corredor Atlântico](#), que contempla as ligações ferroviárias dos portos da fachada Atlântica Portuguesa e do porto de Algeciras a Madrid, Irún, Paris, ao eixo Metz – Le Havre e finalmente ao terminal de Mannheim, localizado 80 km a Sul de Frankfurt.

Quando falamos do corredor, referimos-nos a um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) constituído pelos Gestores Nacionais da infraestrutura ferroviária do corredor. A missão do AEIE remete, essencialmente, para os seguintes propósitos:

A promoção e afirmação do transporte ferroviário nos tráfegos internacionais intra-comunitários de mercadorias, de acordo com os objectivos da política Europeia;

A gestão centralizada da capacidade, dos tráfegos e dos clientes internacionais;

A coordenação internacional dos investimentos na infraestrutura, visando ultrapassar as barreiras técnicas e operacionais existentes ao longo do corredor.

Releva-se a [dimensão e complexidade](#) deste último desafio, pois em termos operacionais e ao nível das mercadorias (ressalve-se o caso das redes de altas prestações, dedicadas ao tráfego de passageiros) não existe verdadeiramente uma rede ferroviária Europeia, mas algo como um Lego em que as peças que não encaixam.





Um sistema diferente de alimentação eléctrica (ou a sua inexistência, nas ligações espanholas à Rede Ferroviária Nacional);

Sistemas próprios de comunicação e segurança que, na prática, impedem um condutor certificado num país de conduzir uma locomotiva noutro país, o mesmo ocorrendo ao nível das locomotivas (quando não equipadas com sistemas mistos de comunicações e segurança); Condicionalismos vários ao nível das diferentes cargas, comprimentos e gabaritos máximos admissíveis nas redes ferroviárias de cada país.

4. O Comboio da DB Schenker Portugal

Contra todos estes condicionalismos, a vontade e os esforços conjuntos de alguns quadros nacionais dos sectores da Indústria, da Logística e dos Transportes conseguiram instituir - com relativo sucesso - um serviço ferroviário directo e regular de mercadorias com a Alemanha.

Na sua génese temos o desafio lançado pela AICEP (Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal) junto de uma selecção de operadores logísticos a operar em Portugal, com o objectivo de diversificar a oferta de serviços de transporte internacional ao dispor da Indústria Nacional. Pretendia-se fomentar a utilização de um modo de transporte mais amigo do ambiente e mitigar os riscos que decorrem de uma dependência excessiva no modo rodoviário - o qual está sujeito a uma considerável volatilidade nos preços, sobre-taxas, greves sectoriais ou mesmo a potenciais alterações legislativas nos países do corredor (eco-taxas) que poderão, a qualquer momento, castigar a competitividade das exportações nacionais.

A DB Schenker Transitários, filial do grupo alemão em Portugal, respondeu afirmativamente ao desafio, montando esta operação em cerca de 18 meses. Dois comboios-piloto realizados no final de 2011 (com o patrocínio da AICEP e o apoio técnico da Direcção de Transportes Internacionais da CP Carga) demonstram a viabilidade operacional do serviço. Até ao início das operações comerciais regulares demorariam apenas mais dois meses, com o lançamento da primeira frequência semanal em Fevereiro de 2012.

Esta operação conta, desde a primeira hora, com o envolvimento estratégico de carregadores-chave das fileiras *Automotive* e do Papel, que garantem uma taxa de ocupação relevante em ambos os sentidos. O integrador logístico oferece o mesmo preço e nível de serviço na sua oferta ferroviária e rodoviária (frequência diária), arcando integralmente com os sobre-custos que decorrem deste compromisso.



Cada fronteira impõe a mudança de tracção e de maquinista. A fronteira entre Espanha e França implica ainda a transferência das cargas entre composições com diferentes bitolas, sujeitando parte do sucesso da operação à chegada sincronizada das composições à plataforma de Irún (provenientes de cada extremo do corredor), por forma a otimizar os tempos de transbordo e evitar os elevados custos fixos decorrentes de manter um comboio à espera do outro. A operação inicial envolve:

Uma saída semanal de e para Portugal;

2700 km percorridos em 3 dias;



existente (do ponto de vista do carregador) em termos de capacidade de carga e no seu manuseamento - carregamento pelo topo ou pelas laterais;

A recolha das caixas junto do cliente final, por modo rodoviário, operando a nível nacional a partir dos terminais ferroviários de Leixões e da Bobadela;

Uma configuração típica de 32 caixas, 480 m e 700 toneladas úteis, por composição;

Ao circular maioritariamente durante o fim-de-semana (com a operação em Irún a decorrer ao Domingo) este serviço goza uma vantagem competitiva acrescida, dadas as restrições de circulação nos feriados e fins-de-semana impostas ao modo rodoviário.

A obtenção de escala e frequência é considerado - também desde a primeira hora - um factor importante para garantir a viabilidade do serviço, ajustando-o melhor às necessidades do mercado e aos ciclos produtivos dos clientes. A segunda frequência semanal arranca oito meses depois, em Outubro de 2012, com partida à segunda-feira. O lançamento da terceira frequência, anunciado para meados de 2014, nunca se concretizaria.

Ao invés, as crescentes dificuldades operacionais impostas a este serviço, reflectidas em inúmeros e expressivos atrasos na operação, implicariam a suspensão da segunda frequência em Março de 2013 (6 meses após o seu início), e a sua suspensão (definitiva) em Novembro do mesmo ano.

5. Pertinência e Potencial de Mercado

Verifica-se assim, de forma paradoxal, que o "Comboio do Corredor", i.e. o único serviço ferroviário regular que ligava efectivamente e de forma regular os seus extremos, tem a sua génese e é descontinuado em simultâneo com a implementação e o arranque das operações do AEIE do Corredor Atlântico.



Isto poderia não passar de uma mera curiosidade histórica, não fosse a já referida dependência do tecido exportador nacional no transporte rodoviário, mas também o seu potencial de mercado. De acordo com o INE (2015), o comércio intra-comunitário de Portugal com um conjunto relevante de países além-Pirenéus (França, Alemanha, Bélgica, Holanda e Dinamarca) totalizou 13 milhões de toneladas e cerca de 29,7 mil milhões de Euros, em 2014.



A rodovia é, de facto, o principal modo de transporte utilizado nestas transacções, seja em termos de tonelagem ou - de forma ainda mais relevante - em termos de valor (80%). Verifica-se que a transferência de "apenas" 4% das cargas da Rodovia permitiriam carregar cinco frequências semanais em ambos os sentidos (admitindo uma carga útil de 520 toneladas por composição), evitar cerca de 10 a 15 mil viagens de camião e 40 a 60 mil toneladas de **emissões equivalentes de CO2**, por ano.

6. Experiência Adquirida

Demonstrada a pertinência deste serviço, importa então tirar as devidas ilações da experiência acumulada com esta operação. As obras de construção da linha de alta velocidade ferroviária entre Tours e Bordéus (no sul de França) são comumente apontadas como o factor crucial para a deterioração progressiva dos níveis de serviço disponibilizados por esta operação. No entanto, esta experiência permite identificar um conjunto de aspectos



Os fluxos nunca alcançaram um balanceamento adequado entre os 2 sentidos. Na verdade, a capacidade no sentido Norte – Sul nunca foi completamente esgotada;

A adesão do mercado à 2ª frequência semanal, com saída às segundas-feiras, não concretizou as expectativas iniciais.

Estes pontos relevam, no nosso entender, a pertinência da presença de um integrador logístico nesta cadeia de valor: um actor com capacidade comercial e logística de atracção e consolidação de cargas, além das competências na identificação dos requisitos do mercado e na gestão dos processos administrativo/contabilísticos.

Relevam-se de seguida um conjunto de aspectos operacionais, intrínsecos ao modo ferroviário, que influenciaram de forma negativa o nível de serviço oferecido:

Por **indisponibilidade de canais horários internacionais** ao fim de semana em França, este comboio não gozava do estatuto de serviço internacional, ficando “condenado” ao menor nível de prioridade em casos de falha operacional - sempre que existiam problemas, este era dos últimos a ser resolvido (tradicionalmente, a ferrovia privilegia os fluxos de passageiros aos de mercadorias e os fluxos internacionais aos domésticos);

Funcionando num encadeamento de canais horários nas diferentes redes percorridas, os atrasos (recorrentes) implicavam a perda do canal horário seguinte, e a obtenção de um **canal horário alternativo** podia demorar dias. Na chegada atrasada a uma fronteira, por exemplo, só após a composição chegar efectivamente à fronteira (mesmo dispondo-se atempadamente de uma estimativa de chegada) é que se tratava de estabelecer um canal horário alternativo a jusante, empolando os atrasos já acumulados;

As circulações não possuíam um número único ao longo do percurso. A cada alteração de planeamento/canal horário a composição mudava de número, resultando impossível gerir a informação relativa a essa composição e inviabilizando análises *ex-post*, pois não se registava uma chave de ligação entre os diversos números atribuídos;

De acordo com dados da operação relativos a 2013, disponibilizados pela DB Schenker, quase 40% das composições com destino à Alemanha chegaram com um atraso superior a 24 horas; no sentido inverso, não existe informação registada sobre a hora de chegada de uma parcela idêntica de composições;

Acontecia por vezes um vagão ser desacoplado da composição em que seguia por um motivo técnico ou de segurança (uma lona que se abria, por exemplo). Podiam passar-se dias até se localizar o seu paradeiro, o local não ter condições operacionais para possibilitar o transbordo da carga para um camião, e esse vagão conter um componente crítico para uma linha de montagem;

Foram expressos alguns reparos à inflexibilidade demonstrada por alguns actores ao longo da cadeia de valor (nomeadamente em situações de lonas abertas, que seriam relativamente fáceis de colmatar, entre outras), que remetem para aspectos culturais do sector que importaria ultrapassar.

O acumular de incidentes acabou por ditar o desconforto de clientes-chave em manter a opção por este modo, ditando a inviabilidade comercial da operação e demonstrando a

[Entrar](#)[Cadastre-se agora](#)

7. Notas Finais

O AEIE, enquanto responsável pela coordenação dos investimentos na infraestrutura, tem um papel central no estabelecimento das condições que permitam **competir em preço** com a rodovia (nomeadamente com o aumento do comprimento máximo admissível das composições para os 750 metros, no colmatar de alguns *missing links* de rede e/ou electrificação, ou na promoção da interoperabilidade em geral). Competir em preço será seguramente uma condição necessária para alcançar os objectivos traçados para o sector, mas poderá não ser suficiente. A Ferrovia terá também de ser **competitiva ao nível do serviço** oferecido.

Para além de garantir a disponibilidade de canais horários internacionais integrados, a oferta ferroviária deve ser competitiva na **qualidade da informação** para a Gestão (e de seguimento para os clientes finais - *track & trace*), bem como na flexibilidade e eficácia na resolução das situações que decorram fora do planeado, com a identificação e alocação de responsabilidades.

Isto só pode ser alcançado com o **envolvimento e compromisso conjunto** de todos os actores da fileira ferroviária (Gestores de Rede, Operadores Ferroviários e dos Terminais) no desenvolvimento das competências necessárias para atrair de novo os integradores logísticos e as suas cargas, e assegurar uma participação efectiva da ferrovia no mercado de transportes terrestres entre Portugal e os países além-Pirenéus.

Este artigo baseou-se num conjunto de entrevistas realizadas aos principais intervenientes na operação, no âmbito de um estudo de mercado para o Corredor. Agradecemos a disponibilidade manifestada pelas Entidades mencionadas para a sua publicitação.



Miguel Sena e Silva

Miguel Transport Analytics Engineer | VT...

[Follow](#)

Sena e

Silva

0 comentários

[Entre](#) para deixar seu comentário

Mais de Miguel Sena e Silva [4 artigos](#)



RACE 2050 - Trends and Drivers for Future Transport Demand

[RACE 2050 - Trends and Drivers for Future...](#)

May 21, 2016



Rail Freight to Central Europe - lessons learned from a Portuguese endeavour across the Pyrenees.

[Rail Freight to Central Europe - lessons...](#)

April 25, 2016



Os Modelos e a Simulação

[Os Modelos Discreta e](#)

April 15, 20



Entrar

Cadastre-se agora

© 2020

Sobre nós

Acessibilidade

Contrato do Usuário

Política de Privacidade do LinkedIn

Política de Cookies

Política de Direitos Autorais

Política da Marca

Controles de visitantes

Diretrizes da Comunidade

Idioma