

European Union and Transport: Innovation and infrastructures. Priorities set for 2011



Fonte: Porto de Leixões



Fonte: Zaldesa

Matthias Ruethe, Director General for Mobility & Transport of the European Commission referred in one of the weekly newsletters to the challenges that the transport industry has to face in 2011.

The White paper of the European Commission on the future of transports is a cornerstone for the future Community transport policy and will be a point of reference in the next decade.

With relation to the work programme of the European Commission for 2011, the following initiatives have to be mentioned:

Single European Transport Area:

DG MOVE will keep on working for the market opening to contribute to the economic growing of the European Union. In this field the works of the European Commission in line with the modernization of the airport legislation are outstanding. One of the goals will be the consolidation of the competitiveness of the maritime European industry. This has to go hand in hand with the improvement of employment in the industry as human resources are a crucial component of any high quality transport system. Initiatives such as the approval of the Eurovignette directive on road transport or questions such as security in the single European transport area are also among the Community tasks.

Infrastructures:

In 2011 debates on the future of Trans-European Networks will be intensified as they have economic significance and their review and right approach are essential in financial terms. The Commission will focus on boosting and improving the transport connections of the European Union with neighbouring UE countries.

Innovation:

It is really important to keep the European technological advantage; therefore the use of new technologies will be promoted. At the same time the Commission will lay the foundations for a future strategy in terms of transport innovation and research. This strategy will also focus on those areas where the European Union can contribute a high added value. The Commission will also work in the government structure of SESAR Programme and will take different measures to increase safety and interoperability between transport modes.

Porto de Leixões

Janeiro de 2011, um dos melhores meses da história do Porto de Leixões



Fonte: Porto de Leixões

O passado mês de Janeiro de 2011 significou para o Porto de Leixões alguns dos melhores volumes da sua história. Mais de 1,4 milhões de toneladas de mercadorias passaram pelas instalações do porto nesse mês, o que significa mais 320 mil toneladas em relação aos volumes do mesmo período do ano 2010, confirmando-se um aumento de cerca de 30%.

Estes volumes de carga foram potencializados em grande parte graças ao aumento (60%) das exportações de mercadorias de Leixões para o exterior. Volumes que derivam do aumento de 66% das exportações realizadas do porto para países não comunitários, em conjunto com o 54% de crescimento nas exportações com destino a países da União Europeia.

No que se refere à própria carga, destaca um grande aumento dos volumes de granéis sólidos (milho, trigo, cimento e madeira, entre outros), e, em menor medida, dos volumes de carga de contentores.



Fonte: Porto de Leixões



Editor:
Francisco Orozco

Design e Layout:
María Luján Arroyabe

www.e80intermodality.com
info@e80intermodality.com

Versão em Português:
Reverso Traducciones



Março 2011
News nº5



Porto de Aveiro

O Porto de Aveiro inaugura a ligação ferroviária com Madrid



Fonte: Porto de Aveiro



Fonte: Porto de Aveiro

No dia 7 de Janeiro de 2011 o Porto de Aveiro estreou a nova ligação ferroviária com a cidade de Madrid. A empresa SOCARPOR S.A. levou a cabo a operação. Um total de treze vagões chegaram à estação madrileña de El Salobral desde as instalações da Autoridade Portuária de Aveiro, carregados de mercadorias que previamente tinham chegado por mar ao porto português.

Um exemplo da aposta na intermodalidade, nas instalações portuárias às linhas do caminho de ferro; assim como uma mostra da consolidação e expansão do Porto de Aveiro em Espanha. Neste caso, através da entrada na capital, Madrid, centro estratégico de primeiro nível na Península Ibérica.

A ligação ferroviária do Porto de Aveiro entrou em funcionamento no mês de Março de 2010 e após menos de um ano em funcionamento, pressupõe actualmente mais de 4% dos transportes realizados nas instalações portuárias, tendo contribuído consideravelmente para o destacado crescimento da entidade portuguesa no ano 2010.

Nos primeiros oito meses, transportaram-se através da ligação ferroviária de Aveiro mais de 123.000 toneladas. Por consequência, o tráfego rodoviário reduziu-se em mais de 5.000 camiões que deixaram de frequentar as rotas de acesso ao porto. Actualmente, três comboios de média percorrem diariamente a distância que separa o Porto de Aveiro da estação intermodal de Cacia.

Prevê-se que a linha Aveiro-Madrid realize três trajectos por mês.

Esta nova ligação ferroviária luso-espanhola enquadra-se numa estratégia comum entre o Porto de Aveiro e a CP Carga, que pretende aumentar progressivamente a acção combinada de ambas as entidades para conseguir uma maior presença dos portos portugueses na Península Ibérica, a partir do aproveitamento de soluções multimodais terrestres ligadas ao caminho de ferro. A CP Carga concretiza com estas actividades uma das suas principais linhas estratégicas de desenvolvimento: aumentar a presença dos portos portugueses nos fluxos marítimos.

Portanto, desde o passado mês de Janeiro, a costa atlântica portuguesa, representada nas modernas instalações do Porto de Aveiro, está ligada com a capital de Espanha graças a esta nova ligação ferroviária Aveiro-Madrid.

Intermodalidade E-80, Segundo Seminário – Fevereiro de 2011, Salamanca

A intermodalidade vista pelos agentes no Corredor E-80

Em 11 de Fevereiro decorreu em Salamanca o Segundo Seminário do Projecto Marco Polo II Intermodalidade E-80, cujo consórcio, liderado pela Zona de Actividades Logísticas de Salamanca, conta com a participação dos portos portugueses de Aveiro e Douro-Leixões.



Fonte: Ayuntamiento de Salamanca.

Fernando Rodríguez - Presidente da Zaldesa - inaugurou esta segunda

sessão de trabalho, que visa avançar sobre as conclusões do Primeiro Seminário. O encontro manteve-se em linha com os objectivos de "Intermodalidade E-80", ligados ao melhoramento da percepção do Corredor E-80 pelos seus utentes.

Ao inaugurar o Seminário, fez-se uma apresentação elaborada pela Equipa Técnica de Intermodalidade E-80 que recordou as conclusões e desafios abordados no encontro anterior e definiu os diversos processos que formam as acções dos Grupos de Trabalho ao longo do Projecto.

Depois da apresentação seguiu uma Mesa Redonda que se centrou na necessária reflexão acerca da intermodalidade num quadro de aprendizagem comum, demonstrando-se em linha com as propostas que emanam da União Europeia relativas à cadeia global do transporte. Um contexto em que factores como a transparência na informação são fundamentais para aumentar a confiança dos utentes.

Na sessão participaram representantes de diversos sectores. Alguns deles já estiveram presentes no Primeiro Seminário, enquanto outros só entraram nesta sessão, formando um grupo heterogéneo e representativo dentro do sector dos transportes da Europa meridional.

Entre os mesmos destacam importantes agentes ferroviários (SNCF, RENFE, CP CARGA), Administrações Públicas (Direcção Geral de Transporte - Junta de Castilla y León, OAGER), associações empresariais espanholas e portuguesas (Câmara de Comércio de Salamanca, APLOG, APAPT), empresas ligadas ao transporte e à logística (Luis Simões, Transiteix, CITYCESA, PALS, Cetramesa, Transcereaes Cruz) e inclusive associações do Transporte Marítimo de Curta Distância (APTMCD, MSC).

Em conjunto com todos eles, participaram representantes dos três parceiros do consórcio de Intermodalidade E-80 (ZALDESA, Porto de Aveiro, Porto de Douro e Leixões), assim como membros da Equipa Técnica (Universidade de Aveiro, Universidade de Salamanca, TAU Planificação Territorial).

Entre todos os assistentes manteve-se um construtivo debate sobre o Projecto Marco Polo II, em particular, e sobre os desafios da intermodalidade em geral.

continua pág 2-3

Conclusões



Fonte: Ayuntamiento de Salamanca.

Este segundo encontro teve um perfil mais prático que o primeiro e aproximou-se aos problemas que se detectam no sector de um modo mais directo e concreto.

As **infra-estruturas** e a **confiança** representam dois conceitos que adquiriram uma grande relevância nos diversos debates gerados. São questões que estão ligadas tanto às conclusões extraídas durante o encontro, como ao melhoramento do sector no futuro.

Apesar de o debate se ter centrado na multimodalidade “ferroviária-rodoviária”, as suas conclusões resultam na sua maior parte aplicáveis às relações TMCD-caminho de ferro-estrada, e podem-se resumir em duas grandes ideias: por um lado, a **posição de desvantagem em que se encontram actualmente o transporte ferroviário e o transporte marítimo de curta distância (I)** face ao transporte rodoviário; por outro, o **processo de ajuste de serviços pelos operadores do sector, para melhorar a qualidade da oferta (II)** nos próximos anos.

Desvantagem do transporte marítimo de curta distância e ferroviário:

Actualmente, os modos de transporte ferroviário e marítimo – TMCD – encontram-se em desvantagem em relação ao transporte rodoviário. Alguns dos motivos enunciados a este respeito no Seminário foram:

Infra-estruturas obsoletas: Por um lado, as infra-estruturas que dispõem estes modos de transporte não resultam competitivas. Neste sentido as Administrações vêem-se obrigadas a abordar este problema a médio-longo prazo, para **dotar as instalações de infra-estruturas mais modernas e avançadas que optimizem os processos multimodais** para o transporte marítimo e ferroviário.

Ligado às infra-estruturas, destaca também o problema da congestão da rede ferroviária de mercadorias, que se vê prejudicada pelos caminhos de ferro de passageiros nas zonas de maior actividade das diversas redes. **Qualquer modelo multimodal de transportes deve estar dotado de uma rede de infra-estruturas lineares e nodais sólida.** Neste caso, infra-estruturas adequadas permitiriam, por exemplo, zonas de uso exclusivo para os serviços de mercadorias.

À parte destas considerações, a dotação de infra-estruturas actuais poderia suportar um aumento do tráfego entre 100% e 200%. Factores territoriais, fluxos e sectores de actividade teriam uma influência considerável e portanto deveriam ser tidos em conta.

Falta de confiança: Existe a impressão generalizada de que actualmente tanto os utentes como o próprio mercado, não demonstram muita confiança no modo marítimo nem no caminho de ferro como alternativas de transporte. Factores como a pouca fiabilidade ou a falta de flexibilidade - problema “da última milha” - para oferecer serviços integrados, impedem que se optimize o movimento de mercadorias através destes meios de transporte.

Processos de reajuste que visam melhorar a qualidade dos serviços ofertados no TMCD e ferroviário:

Apesar da situação de desvantagem da que partem o transporte ferroviário e o TMCD, os operadores destes sectores estão envolvidos em diversos processos de reajuste que visam melhorar a qualidade dos serviços. Estes processos irão ganhando forma durante os próximos anos.

Divulgação ao utente: O conhecimento dos diversos serviços oferecidos pelos operadores, poderia repercutir positivamente nos seus utentes-clientes. No entanto, na maioria dos casos os utentes não mostram interesse em conhecer os processos associados aos serviços, pois só se preocupam por critérios como o custo final, a fiabilidade e o estado e localização da mercadoria. Tudo isto dificulta a tarefa de integração do utente nos processos, pois a própria estrutura de custos fixos inerente a sectores como o ferroviário, limita a capacidade de ajuste dos preços dos serviços ao mercado.

Fiabilidade e custo, chaves no êxito da multimodalidade ferroviária-marítima: Podem-se identificar dois tipos principais de transporte e dois tipos de cliente com diferentes prioridades.

Por um lado, o **transporte de longa distância:** intercontinental e necessariamente multimodal, um transporte principalmente marítimo em que o cliente prioriza o custo, face à fiabilidade dos prazos.

E por outro, o **transporte de média-curta distância:** continental, internacional ou nacional e não necessariamente multimodal, em que prima o transporte terrestre, sendo para o clien-

te minante a fiabilidade dos prazos, dentro de um quadro ajustado de preços.

O factor custo é decisivo em qualquer um dos casos e o êxito dos serviços dependerá em grande parte da sua configuração em linha com as necessidades específicas do tipo de cliente.

A estrada, modelo operativo de referência: As iniciativas de promoção da intermodalidade através do melhoramento e da gestão de serviços devem-se apoiar na estrada como modelo operativo de referência e tentar adaptar os seus modelos de êxito ao transporte ferroviário e ao TMCD.

Integração empresarial: Sobre a base de serviços ofertados de maneira conjunta por vários operadores, nacionais ou internacionais, os processos de integração empresarial representam uma alternativa real face aos modelos mais tradicionais. Neste sentido, propõe-se dinamizar novas figuras de gestão capazes de oferecer serviços conjuntos que se possam consolidar a médio prazo. As UTEs (Unões Temporárias de Empresas) ou Joint Ventures são um dos possíveis modelos societários que poderiam articular estas integrações que requerem a confiança entre as empresas associadas, assim como uma responsabilidade partilhada.

Avança-se para um modelo de transporte baseado na complementaridade “ferroviária-marítima/rodoviária” que irá aproveitando as vantagens de cada um dos modelos, ao mesmo tempo que incluirá as práticas de êxito de cada um dos sistemas.

A mudança de mentalidade necessária para a consolidação dos serviços multimodais deve dar-se como uma **evolução natural** fruto da dinâmica do **mercado** actual e envolverá tanto os **operadores** como os **utentes**.

O **Segundo Seminário do Projecto Intermodalidade E-80** expressou uma série de **prioridades**, que serão transferidas para os processos definidos no quadro dos objectivos do Projecto:

- **Estado das infra-estruturas**, dotação, qualidade e capacidade.

- **Normalização** dos procedimentos a nível operativo e de gestão empresarial.

- **Flexibilização e regularidade de serviços** ferroviários e marítimos quanto à gestão de custos e prazos.