

## Conclusões:

O modo marítimo tem um grande potencial para a sua integração nos serviços "porta a porta" no médio-longo prazo. Mas para isso deve garantir-se a visibilidade das virtudes competitivas do sistema, minimizando as limitações do modo marítimo com o apoio claro das administrações vinculadas.

Na sessão da tarde, o tema da discussão foi:

### "A gestão de informação na cadeia de transporte e no Short Sea Shipping. A integração de processos"

Deu-se início à sessão com duas apresentações que precederam o debate entre os participantes. Foram apresentadas questões como o "Blue Belt" europeu e experiências directas de agentes que participam no corredor E-80, como TransiteX.

Analisou-se a importância dos sistemas de gestão de informação, como ferramenta básica para a melhoria da competitividade do SSS, assim como a possibilidade de integração de SSS na cadeia de transportes, prestando serviços "porta a porta" e os diversos enfoques a desenvolver para a formalização destes novos sistemas.

Apresenta-se de seguida um resumo de ideias desenvolvidas na segunda sessão:

#### Confiança entre os utilizadores

A integração dos modos marítimo e ferroviário na cadeia de transporte deve contar com a confiança dos utilizadores. Esta, é essencial num mundo dominado pela fiabilidade da estrada.

Neste sentido, a consolidação da gestão integral da informação é uma necessidade para alcançar uma maior competitividade no sector e assim promover a confiança dos agentes dos transportes e dos utilizadores.

#### Limitações da Intermodalidade

Os modos de transporte marítimo e ferroviário apresentam limitações para competir no curto prazo com a estrada, principalmente por dois factores:

##### a) Custos de transferência

Os serviços multimodais continuam a estar em desvantagem em comparação com a estrada em termos dos custos associados à transferência de cargas. Os operadores logísticos ainda penalizam as transferências entre os modos marítimo-ferroviário e a estrada.

##### b) Custos de navio

Para reduzir os altos custos do navio é necessário introduzir um maior número de etapas intermédias nas rotas marítimas. A introdução de mais Portos vai permitir rentabilizar o navio e reduzir custos.

#### - Condições prévias para o desenvolvimento de sistemas integrados de informação

Os sistemas integrados de gestão de informação podem ser cruciais para o desenvolvimento da multimodalidade a médio-longo prazo. A fim de garantir o sucesso da integração devem-se verificar algumas condições. O desenvolvimento de iniciativas transnacionais para a consecução de um sistema único a nível europeu, com um marco legal que normalize os procedimentos.

#### Estruturam-se duas linhas de trabalho independentes e claramente definidas:

Compatibilizar as diferentes plataformas de informação desenvolvidas ou em desenvolvimento;  
Criação de uma nova plataforma de raiz que capte o interesse dos operadores.

No entanto, o transporte marítimo continua a usar os procedimentos standard de comunicação onde se detecta menor fiabilidade em comparação com a estrada.

O desenvolvimento destes sistemas de informação depende da cooperação de todos os agentes envolvidos na cadeia de transporte, diminuindo provisoriamente a competitividade neste âmbito.

Neste sentido, os agentes manifestaram a necessidade de definir um cenário de coordenação que viabilize melhor as oportunidades dos modos ferroviário e marítimo face à estrada, tentando não afectar a competitividade das empresas envolvidas.

#### Sistemas integrados de informação e serviço "porta a porta" - Oportunidades e Desafios

##### - Oportunidades

No âmbito dos serviços "porta a porta" os sistemas integrados de informação permitiriam administrar toda a informação, entre os pontos de origem e de destino, através do desenvolvimento da "Plataforma Única Logística" para o conjunto dos modos.

As iniciativas colectivas vão ser essenciais nesta fase procurando por um lado incentivar as economias de escala no desenvolvimento do processo e por outro criar uma rede de agentes focados na sua aplicação e desenvolvimento. Projectos como, a "Janela Única" ou "Blue Belt", são alguns dos exemplos actuais de iniciativas que contribuem para melhorar a competitividade do serviço oferecido aos utilizadores.

##### - Desafios

Um dos maiores desafios que enfrenta este processo é conseguir um ambiente onde os agentes se movam num contexto de máxima competitividade. Este facto pode chegar, mas um alto grau de desregulamentação será decisivo.

O desenvolvimento e a aplicação global destes processos vai estar relacionado com a definição de um quadro de coordenação comum, e também com a confiança dos utilizadores.

Neste cenário a provável existência de sistemas paralelos desenvolvidos por cada grupo de agentes com base nas suas afinidades, mostra o longo caminho a percorrer até a integração de um sistema integral de gestão de informação única.

##### Conclusões:

Os sistemas de gestão de informação relacionados com a integração dos modos ferroviário e marítimo e em particular com a prestação dos serviços "porta a porta" na cadeia multimodal de transporte poderão ter uma grande importância a médio-longo prazo.

Constata-se a existência de iniciativas ("Janela Única" e "Blue Belt") que vão definir uma base de conhecimento normalizável. Há exemplos de projectos que estão em ampliação podendo chegar a ser um suporte que integrará as restantes propostas dos agentes no futuro.

Neste contexto, identificam-se duas possíveis linhas acção. Por um lado, o desenvolvimento de um procedimento único integrando os já desenvolvidos por vários grupos e por outro, o desenvolvimento de um novo modelo desde o princípio.

A consecução de qualquer dos dois cenários depende principalmente de que se estabeleça uma plataforma de coordenação entre agentes, onde se defina o limite de informação a partilhar, sem diminuir a competitividade deles na cadeia de transporte.

Em qualquer caso, há agentes que assinalam a necessidade de definir de algum modo, esta plataforma de coordenação assumindo a obrigação de partilhar informação num ambiente mais aberto. Este intercâmbio, vai permitir melhorar a fiabilidade e a segurança na gestão das cargas mas também pode limitar o processo num contexto de máxima concorrência e mínima regulamentação.

De qualquer modo, a formalização de um sistema de informação integrado pode chegar a ter importantes benefícios face à integração dos modos marítimos e ferroviário na cadeia de transportes em geral e na prestação de serviços "porta a porta" em particular.



Fonte: APA-Administración del Puerto de Aveiro.



Editor:  
**Francisco Orozco**

Design e layout  
**María Luján Arroyabe**

www.e80intermodality.com  
info@e80intermodality.com

Versão em Português:  
**Reverso Traducciones**



**Setembro 2011**  
News nº7



# O Porto de Aveiro debate sobre o desenvolvimento do short sea shipping

Nos dias 19 de maio e 28 de julho, o Porto de Aveiro organizou dois grupos de trabalho sobre diferentes aspectos do transporte marítimo de curta distância, Short Sea Shipping (SSS).

Na sessão da manhã o tema da discussão foi:

### "A integração do transporte marítimo de curta distância na cadeia de transporte. Viabilidade de fornecimento de serviço porta a porta"

O Presidente da Autoridade Portuária de Aveiro (APA), José Luís Azevedo Cacho, iniciou a Conferência que contou com a participação de cerca de quarenta entidades portuguesas e espanholas.

No início do evento, foram os participantes informados sobre a situação do Projecto Intermodalidade E-80 e a MSC Portugal apresentou a "Integração de Short Sea Shipping (SSS) na cadeia de transporte."

A fim de alcançar uma integração adequada da cadeia do transporte marítimo em geral, e do SSS com o seu serviço "porta a porta" em particular, houve uma ampla discussão entre os participantes. A partir das contribuições dadas, e dos conhecimentos das pessoas envolvidas, reflectiu-se sobre as possibilidades de integração do SSS na cadeia de transporte e a viabilidade dos diferentes serviços para oferecer.

Durante todo o Seminário foram desenvolvidas as seguintes ideias:

#### O SSS e a mudança da mentalidade:

Como já foi discutido em encontros anteriores, a mudança de mentalidade nos operadores e clientes da indústria é uma necessidade, em linha com a concepção da multimodalidade como uma alternativa válida para os modos de transporte por estrada, que é essencial.

Nos últimos tempos, alguns factores como o progressivo aumento dos custos de transportes por estrada ou o risco de "transferência" de externalidades, começam a mostrar uma mudança de atitude em relação à multimodalidade.

#### Confiança e cooperação:

A confiança entre os agentes que formam parte da cadeia de transporte é um factor chave para tornar mais viável a boa cooperação no desenvolvimento do modelo de compatibilidade "marítimo-ferroviário-estrada". O camião vai continuar a ser indispensável na distribuição capilar no modelo do serviço "porta a porta."

#### Definição dos objectivos de um serviço "porta a porta":

A formalização de um serviço "porta a porta" depende de vários factores importantes tais como: a segurança das cargas; a fiabilidade do serviço e os preços ajustados.

A gestão dos próprios agentes gestores da logística marítima, vai ser



Fonte: APA-Administración del Puerto de Aveiro.

crucial para a consolidação do SSS, como alternativa. Assim o modo marítimo em geral, e as autoridades portuárias em particular, devem esforçar-se para oferecer serviços que representem uma verdadeira alternativa de gestão multi modal, flexível, fiável e económica para os clientes. Alguns factores de relevantes que devem ser tidos em conta:

#### Factores estratégicos:

Vários factores relativos ao modelo produtivo e de gestão da produção têm uma repercussão directa na viabilidade da multimodalidade. Um exemplo é como são geridos os stocks de mercadorias e a estrada continuar a ser a referência do modelo

"Just in time", caracterizado por uma maior fiabilidade. Uma análise detalhada da incidência de cada um dos modos de transporte da cadeia, poderia ter um impacto positivo sobre os serviços oferecidos pelo SSS, destacando as vantagens competitivas e melhorando assim algumas de suas próprias limitações.

#### Factores infra-estruturais:

O SSS tem limitações competitivas no que respeita a outros modos de transportes marítimos, como o "Deep Sea". Um exemplo é a gestão exclusiva dos serviços do SSS em relação ao marítimo portuário. Como tal, devem procurar-se sinergias entre as plataformas envolvidas de modo a simplificar os processos e oferecer a máxima flexibilidade operacional em ambos modos.

#### Factores operativos:

A integração dos serviços "porta a porta" no modo marítimo está também limitada a factores operacionais. A rigidez do modelo europeu de trabalho portuário limitam a competitividade dos serviços. Por outro lado, contempla-se a promoção de soluções tecnológicas que agilizam os processos de transferência, maximizando assim a capacidade de carga dos navios.

#### Factores administrativos:

A gestão de transferência entre modos de transporte deve ser simplificada e a gestão aduaneira de mercadorias deve simplificar o processo de transferência marítimo-terrestre das mercadorias transportadas.

continúa pág 4

# Debate sobre o desenho da plataforma intermodal de Salamanca



Fonte: Ayuntamiento de Salamanca.

Nos dias 3 de Junho e 8 de Julho, ocorrem em Salamanca os dois Seminários do Workshop 3: **"O ORDENAMENTO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SALAMANCA. O DESENHO COMO FACTOR DE ÊXITO DA INTERMODALIDADE"**.

Este fórum reuniu mais de vinte especialistas entre Operadores logísticos e ferroviários, Administração de Alfândegas de Salamanca, empresas de engenharia e consultoras, assim como representantes do sector de transportes de Espanha e Portugal que debateram sobre o desenho da futura **Plataforma Intermodal de Salamanca** que será construída no enclave **CYLOG**, situado na propriedade "La Salud".

As novas instalações significam um forte impulso para a **intermodalidade**, objectivo central do Projecto Intermodalidade E-80 e ocupará um lugar estratégico no cruzamento de caminhos entre o **corredor internacional de mercadorias E-80** - que une a costa Atlântica com o resto do continente europeu através da Península Ibérica - e a **Rota da Prata Gijón-Sevilha**, que percorre a Península de Norte a Sul, atravessando Castilla y León.

Nestes **Seminários** os participantes apresentaram diferentes propostas relativas ao **desenho** da Plataforma, relativas principalmente à gestão urbanística-territorial das instalações em particular e outros aspectos de gestão em geral, assim como a iniciativas ligadas aos objectivos relativos à futura infraestrutura e às necessidades associadas a todos eles.

Estas propostas fazem parte de uma discussão produtiva orientada para englobar um **conjunto de características comuns e necessárias** para os diferentes agentes implicados no processo, que se possa repercutir nas **novas instalações logísticas para que satisfaçam as necessidades das empresas**, uma vez que potenciam a **dinamização da economia** desde a Plataforma, tanto em Salamanca, como em relação a todos aqueles que possam beneficiar da oferta gerada pela mesma.

As principais questões debatidas no Workshop foram:

## Modelo compacto

O desenho da nova Plataforma Intermodal de Salamanca deve cingir-se em torno da ideia de uma **estrutura compacta**, porém **diversa**, frente à efectiva integração dos **diferentes usos funcionais** aos que se pretende orientar (serviços logísticos, actividades de formação, serviços, etc.) e em função dos diversos clientes interessados.

## Alta conectividade

As instalações devem apresentar um **elevado grau de conectividade**. Quer de uma perspectiva **interna** - dentro das próprias instalações da Plataforma -, como em relação às **redes viárias exteriores** - rede viária de alta velocidade e rede ferroviária convencional -, a nova Plataforma intermodal deverá oferecer uma óptima conectividade nos processos de transporte, para poder desempenhar as suas funções do modo mais eficiente possível e oferecer uns serviços interessantes para o cliente, desde diversas perspectivas (tempo, recursos económicos, etc.).

## Gestão flexível

Por um lado a infra-estrutura intermodal deve prestar atenção à correcta gestão urbanística e imobiliária, dentro do contorno em que se localizará. Por outro, a própria gestão logística do complexo deverá apresentar um projecto de gestão fácil. Para isso a flexibilidade será determinante e deverá atender à gestão do próprio terminal intermodal, a gestão da logística multifuncional, as, os decretos urbanísticos e a gestão das propriedades e os seus respectivos registos.

## Optimização dos acessos

Os **acessos** às instalações devem estudar-se com grande atenção. Resulta de fundamental importância o adequado desenho do acesso ferroviário em ambos os sentidos, desde as instalações até à via geral e vice-versa. A **optimização dos tempos** nas operações de entrada e saída de mercadorias dependerá em grande medida dos acessos e a sua adequadas execução, não irá apenas acelerar os ritmos das operações, como representará um **elemento diferenciador** para os utilizadores e clientes das instalações.

## Vias internas efectivas

O desenho das diferentes vias internas da Plataforma Intermodal de Salamanca terá uma repercussão de grande importância no bom funcionamento das instalações. Para isso, a optimização do desenho das ligações internas e a sua eficiência, deverá atender a diversos critérios:

- Previsões de investimento,
- Pavimentação adequada em função de prazos e custos,
- Desenhos de segurança para as composições ferroviárias, camiões e maquinaria, segundo as normas,
- Comprimento e desenho das vias que permitam a máxima interoperabilidade interna.

## Dimensão do parque móvel de maquinaria

O desenho de um parque móvel de maquinaria adequado às dimensões e especificidades das instalações logísticas, será um elemento determinante no momento de apresentar melhores serviços ao utilizador. Este plano, deverá desenvolver-se a partir de uma análise de diversos factores. Por um lado os recursos económicos disponíveis, as previsões dos planos de negócio e a própria evolução do projecto.



## Acessos a partir dos polígonos à Plataforma

Uns bons **acessos desde os polígonos logísticos externos** ao interior da Plataforma serão de grande importância face ao correcto funcionamento da mesma. A adequada acessibilidade ao recinto permitirá uma melhor mobilidade de todos os agentes implicados. Neste sentido, a correcta **coordenação** entre os polígonos logístico-industriais externos e as instalações intermodal resultará num benefício para todos. Para isso, medidas como a separação entre categorias de veículos diferentes (ligeiros e pesados) deverão ser consideradas para oferecer, através de uns acessos mais eficientes, um melhor serviço ao utilizador.

## Procedimentos alfandegários

Além disso, os participantes destacaram o grande valor que representa para o futuro Porto Seco de Salamanca contar já com o Serviço de Despacho Alfandegário que actualmente é prestado no Centro de Transportes através da empresa CITYCESA e que continuará a ser prestado na futura plataforma intermodal. A possibilidade de realizar o despacho alfandegário, de importação ou de exportação, na Plataforma Logística de Salamanca aporta importantes vantagens fiscais aos empresários, assim como um maior controlo das mercadorias.

## Planos de Negócio e Marketing definidos

A definição de uns planos completos de negócio, marketing e comercialização contribuirá para elaborar e concretizar os objectivos da Plataforma Intermodal de Salamanca, numa perspectiva mais ampla. Estes planos deverão ser adaptados às exigências e necessidades de clientes e operadores, em função dos factores diferenciadores que existem entre eles, tratando de **potenciar as vantagens competitivas** que a Plataforma pode oferecer a cada agente implicado.

