

## CARGONEWS

Submeta-nos as suas notícias

Imprimir Voltar

22/11/2015

### Ligação Portugal-França: Faltam alternativas credíveis ao transporte rodoviário



Em termos de tempo, os transportes marítimo e ferroviário de mercadoria para França não se apresentam como alternativa à rodovia. A opinião é de vários intervenientes do sector. A começar por Jorge Santos, presidente da Associação Empresarial da Região de Leiria (Nerlei), que defende que a situação poderá vir a afectar a competitividade das empresas da região de Leiria a curto e médio prazo nas exportações para a Europa.

A abordagem ferroviária foi apresentada na Ordem dos Engenheiros por Jorge Santos, na questão colocada a António Ramalho, presidente da Infraestruturas de Portugal. O debate da sessão versou o investimento ferroviário e a questão da bitola europeia para a competitividade.

Na sessão, o presidente da Nerlei expressou preocupação por não vislumbrar soluções na colocação de carga em França, no espaço de 2 ou 3 dias. "Não

existe uma solução para os próximos 15 anos na colocação de mercadoria em substituição do transporte rodoviário". Jorge Santos referia-se a limitações na travessia dos Pirenéus, e até em França, que poderão vir a ser impostas para condicionar a circulação rodoviária.

Na resposta, António Ramalho, referiu: "Neste momento quem quer levar alguma coisa para o estrangeiro não leva, ponto. Nem em três dias, nem em quatro, nem em cinco, nem em seis dias." Avançou como exemplo o comboio da DB Schenker que "desapareceu num instante" com problemas em França.

Mas se a região de Leiria não leva mercadoria para França por ferrovia agora, o presidente da IP garantiu que em cinco anos vai passar a levar para Madrid e além Pirenéus. "E se eu lhe garantir que para levar, no prazo de cinco anos, vai ter electrificado a norte. E a sul chega a Madrid e norte a Irun. Passou a levar electrificado ainda por cima." Electrificado entre Vilar Formoso e Salamanca a 25 mil volts, assegura António Ramalho.

"Porque quem tem interesse em oferecer uma oferta conjugada, curiosamente é o gestor de infraestrutura, não é só operador", rematou depois de questionar se fazia mesmo diferença levar em bitola UIC. E a prioridade, segundo o mesmo, é colocar a mercadoria.

Embora procure promover uma oferta conjugada, o gestor de infraestrutura não leva a carga. Em particular quando a infraestrutura já existe entre Vilar Formoso e a Europa. E também não deverá ser necessário esperar cinco anos.

Adianta, a propósito, uma fonte próxima do sector ferroviário de mercadorias consultada: "Para o operador CP Carga, não foi problema colocar o comboio da DB na fronteira espanhola de Irun, com o transit time certinho, em menos de 24 horas. A questão coloca-se de Irun para cima, onde um eventual interesse terá forçosamente de passar por um operador logístico".

O mesmo referiu ainda que operador já teve vários projectos para França que não entraram por causa do preço. Tem de haver um angariador de carga para Portugal, explica: "De França não há mercadoria para cá, e convém que os comboios circulem com cargas à importação e exportação, para andarem cheios nos dois sentidos".

Ao nível do transporte marítimo, França está longe mas não está longe o suficiente para compensar fazer o transporte marítimo, e por isso não existem linhas regulares. Mas isso não implica não existirem soluções, refere fonte do sector marítimo. Só que, no seu entender, será necessário fazer contas de tempo, distância e custos. Lembra neste contexto que em Portugal ainda não existem terminais dedicados ao transporte marítimo de curta distância, uma solução de transporte Ro-Ro que encurta significativamente os trâmites de embarque e desembarque da carga.

A solução Ro-Ro encontra exemplo no tráfego mediterrânico do armador italiano Grimaldi. Na linha operada entre Barcelona e Itália, os navios efectuem o transporte de atrelados ou camiões completos, o embarque não demora cinco minutos.

Proposta que na actualidade não existe em Portugal. Em território nacional, o terminal que serve as cargas intra-europeias e as cargas internacionais tem o mesmo procedimento alfandegário. No entanto as cargas intra-europeias não necessitam de alfândega, mas acabam por passar por uma zona alfandegada que não pode funcionar como terminal Short Sea europeu.

A situação obriga a entregar a mercadorias num porto com 24 horas de antecedência. Onerando todo o processo que envolve o tempo de transporte, que no caso francês deverá demorar 3 a 4 dias dependendo do Porto de destino. Tempo de transporte que um terminal dedicado ao Short Sea em Portugal poderá melhorar.

Autor/fonte: Rui Ribeiro

Tags: [França](#) [Infraestruturas de Portugal](#) [António Ramalho](#)

OK

publicidade

# MacAndrews

CARGOMEDIA

Playlist CARGO Vídeos

Galeria de vídeos

CARGONEWSLETTERS

CARGO NEWSLETTER

FROTA NEWSLETTER

Registe-se nas newsletters

---

Privatização TAP

Caldeira Lucas

---

O Novo Terminal de Contentores do Barreiro

João Carlos Quaresma Dias

publicidade