

INTERVENÇÃO DO PRESIDENTE DA AEP - ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE PORTUGAL, JOSÉ ANTÓNIO FERREIRA DE BARROS, NA SESSÃO DE DEBATE SOBRE COMUNICAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA NORTE DE PORTUGAL – GALIZA, SOB O TEMA «MOBILIDADE DE MERCADORIAS RODOVIAS, FERROVIAS E PORTOS», NA SALA DE CONFERÊNCIAS DO CENTRO SOCIAL DA NOVA CAIXA GALÍCIA, NA CIDADE DE VIGO, EM ESPANHA, NO DIA 1 DE MARÇO DE 2012.

**MOBILIDADE DE MERCADORIAS
RODOVIAS, FERROVIAS E PORTOS (MAR E TERRA)
Vigo, 1 de março de 2012**

A mobilidade das mercadorias (mas, também, das pessoas e da informação, esta última indispensável à disseminação do conhecimento ou à rápida tomada de decisão) é um fator essencial do processo de desenvolvimento económico, em particular da criação de condições de competitividade empresarial, especialmente num contexto de integração económica internacional.

Sendo garantida por uma adequada rede de infraestruturas, ela deverá ser assegurada, tanto no interior do país, aproximando regiões e proporcionando condições de desenvolvimento harmonioso, como com o exterior, constituindo-se em fator de competitividade e de promoção das atividades produtivas nacionais.

A questão da mobilidade das mercadorias deve, pois, ser encarada nesta perspetiva. A este nível, uma boa e eficiente cobertura da rede de transportes, ao permitir assegurar uma rapidez dos fluxos, ao mais baixo custo, é determinante para o acréscimo da capacidade concorrencial da Europa no mundo.

A existência de sistemas de transporte eficazes tem, também, um impacto significativo ao nível da melhoria das condições de vida dos cidadãos e da coesão social e territorial. Esta importância é legitimada a nível europeu. O Livro Branco sobre o Espaço Único Europeu dos Transportes¹ refere que *“A prosperidade futura do continente europeu dependerá da*

¹ Comissão Europeia, *“LIVRO BRANCO: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos”*, 28 de Março de 2011.

capacidade de todas as suas regiões para se manterem integradas e competitivas na economia mundial. Para o conseguir, são vitais transportes eficientes. (...) A existência de um espaço único europeu dos transportes facilitaria as deslocações dos cidadãos e o tráfego de mercadorias, além de reduzir os custos e reforçar a sustentabilidade da atividade de transporte na Europa”.

Paralelamente, a globalização dos mercados, a diminuição do ciclo de vida dos produtos e a externalização de muitas das atividades produtivas, da produção de componentes ou produtos intermédios, e da distribuição conferem à logística uma importância estratégica em termos de rentabilidade das empresas e de competitividade nos mercados internacionais.

Slide 1

Alguns dados sobre o sector europeu dos transportes

A informação projetada no **Slide 1** ilustra bem a **importância, a nível europeu, do sistema de transportes em termos de crescimento e de emprego.**

O Livro Branco dos transportes reconhece que *“Há ainda muito a fazer para concretizar plenamente o mercado interno dos transportes, no qual subsistem numerosos estrangulamentos e outros obstáculos. Importa repensar um conjunto de questões – como satisfazer da melhor maneira as aspirações de mobilidade dos cidadãos e as necessidades de transporte de mercadorias da economia, contando com condicionalismos ambientais e a nível de recursos”.*

Considera-se que os sistemas de transporte do Leste e do Ocidente precisam de estar unidos, no sentido de permitir responder inteiramente às necessidades de transporte da quase totalidade do continente europeu e dos seus 500 milhões de cidadãos.

O petróleo vai escassear nas próximas décadas, tendo em conta que provém, de forma crescente, de regiões instáveis do mundo. Algumas previsões² apontam que o preço do petróleo irá aumentar para mais do dobro entre 2005 e de 2050 (59\$/barril em 2005). O sector dos transportes, apesar de se ter tornado mais eficiente do ponto de vista energético, continua a depender do petróleo para a satisfação de 96% das suas necessidades energéticas. *(Situação inversa parece começar a desenhar-se em relação ao gás natural, o metano, quer em novas reservas identificadas quer na evolução dos preços, com ganho de protagonismo dos mercados "spot" face aos indexados ao "brent", apontando para novas estratégias e infraestruturas de acesso e distribuição, o novo "hub" projetado para Bilbao é uma nova janela de oportunidade para toda a Ibéria, para a sua indústria e até para ganhos de eficiência e ambientais nos transportes urbanos de passageiros.)*

² Comissão Europeia, “MEMO Transportes 2050: Principais desafios e medidas-chave”, 28 de Março de 2011.

Por outro lado, com vista a reduzir de modo significativo as emissões de gases com efeito de estufa à escala mundial, com o propósito de limitar as alterações climáticas a 2°C, a União Europeia deverá diminuir as emissões, até 2050, para 80% a 95% dos níveis de 1990.

A questão do congestionamento revela-se, também, uma grande preocupação. Segundo a Comissão Europeia *“Prevê-se que o sector do transporte de mercadorias aumente, em relação a 2005, cerca de 40% em 2030 e pouco mais de 80% até 2050. O transporte de passageiros aumentará ligeiramente menos do que o de mercadorias: 34% até 2030 e 51% até 2050”*.

Assim, entre os vários objetivos a alcançar no âmbito da estratégia global “Transportes 2050”, conducente a um sistema de transportes competitivo, capaz de reforçar a mobilidade e diminuir as emissões de carbono, **destaca-se a transferência para outros modos, como o ferroviário e o fluvial, do transporte rodoviário, quer de passageiros quer de mercadorias.**

Em concreto, estabelece-se como meta que *“Até 2050, o transporte de médio curso de passageiros, em distâncias iguais ou superiores a 300 km, deveria, na sua maioria, ser transferido para o modo ferroviário”* e que *“Até 2030, 30% do transporte rodoviário de mercadorias, em distâncias superiores a 300 km, deveria ser transferido para outros modos, como o ferroviário ou o fluvial, devendo essa percentagem ascender a mais de 50% até 2050”*.

Slide 2

Mercadorias transportadas na UE, por modo de transporte, em 2010

Com efeito, podemos observar no **Slide 2**, referente às mercadorias transportadas na União Europeia, por modo de transporte, que **o rodoviário é o dominante, representando mais de três quartos da tonelagem transportada de mercadorias, em 2010** (*Nota: os 12.788 milhões de toneladas não incluem os dados relativos ao Reino Unido e à Grécia*).

Slide 3 e 4

Transporte de mercadorias em Portugal, por modo de transporte

Também em Portugal (**Slides 3 e 4**), a distribuição da tonelagem transportada de mercadorias, por modo de transporte, mostra a predominância do modo rodoviário (74,1%, em 2010), ligeiramente abaixo do verificado na EU.

Mas, entre 2001 e 2010 registou-se uma diminuição do peso relativo do modo rodoviário (-8,2 p.p.), em favor do modo marítimo (+7,2 p.p.) e, muito ligeiramente, do modo ferroviário (+0,9 p.p.). O modo aéreo manteve uma posição residual no volume transportado de mercadorias

Slides 5 e 6

Mercadorias transportadas por modo de transporte (variações acumulada e média anual: 2001-2010)

Entre 2001 e 2010 (**Slides 5 e 6**) Portugal observou uma diminuição de 20,2% no volume total de mercadorias transportadas (-2,5% em termos médios anuais), em resultado da variação negativa ocorrida no transporte nacional (-28,9% em termos acumulados, ou seja -3,7% em termos médios anuais), já que no transporte internacional registou um aumento de 25,6% (2,6% em termos médios anuais).

Por modo de transporte:

- ❖ O crescimento mais expressivo ocorreu no **marítimo**, variação acumulada de 17,5% (1,8% em termos médios anuais), seguindo-se o modo **ferroviário**, com 11,1% (1,2% em termos médios);
- ❖ O modo **rodoviário** registou uma evolução negativa (-28,2%, isto é, -3,6% em termos médios anuais), justificada, na totalidade, pela quebra de 32,5% verificada no transporte nacional.
Destaca-se o forte acréscimo no transporte internacional de mercadorias por modo rodoviário (+79,3%, em termos acumulados, com uma taxa de crescimento média anual de cerca de 7%);
- ❖ Nas mercadorias transportadas por modo **aéreo** não se registaram alterações significativas, quer em termos de variação, quer de peso.

Slide 7

Mercadorias transportadas: tráfego nacional e internacional

Por tipo de tráfego, nacional e internacional (**Slide 7**), constata-se, assim, uma redução da importância do transporte nacional de mercadorias no total de mercadorias transportadas (decreceu 9,1 p.p., entre 2001 e 2010), que ficou a dever-se ao crescimento do transporte internacional de mercadorias em todos os modos de transporte, com exceção do ferroviário, que conheceu um decréscimo de 15,8% no período em análise (**voltar ao Slide 5**).

Tendo em conta que, no âmbito da mobilidade de mercadorias, os modos marítimo e ferroviário são, do ponto de vista energético e ambiental, os mais eficientes, é desejável, em termos da sustentabilidade ambiental e do desenvolvimento económico, que Portugal aumente as quotas destes face ao modo rodoviário.

Assim, a nível nacional, apesar do atual contexto, marcado por fortes restrições financeiras, o esforço de modernização do sistema de transportes deverá ser continuado. **É vital e urgente a necessidade de promover o tráfego ferroviário internacional de mercadorias para a União Europeia.**

No transporte terrestre de mercadorias para a União Europeia, exceto para Espanha, Portugal tem estado dependente exclusivamente da via rodoviária, o que implica elevados custos económicos e, também, ambientais, com reflexos ao nível da competitividade da economia portuguesa, em geral, e das empresas em particular.

Slide 8

Tráfego internacional: quantidade transportada sobre a rede ferroviária, por países, em 2010

Como é possível observar (**Slide 8**), são inexistentes as trocas comerciais de Portugal com a Europa além Pirenéus por via ferroviária.

O problema reside, embora não totalmente, no facto de Portugal e Espanha terem linhas ferroviárias incompatíveis com as do resto da Europa (falta de interoperabilidade ferroviária). A principal questão é a diferença de bitola, sendo que em Portugal e Espanha (exceto na rede de alta velocidade) existe a bitola ibérica e em quase toda a Europa além Pirenéus existe a bitola ferroviária europeia, impedido que os comboios portugueses entrem em França. A prazo, se nada for feito, terão, igualmente, dificuldade em entrar em Espanha, por esta estar a mudar a bitola.

Para as mercadorias, os especialistas reconhecem que as soluções com recurso a transbordos de carga ou mudanças de rodados dos vagões de mercadorias não se apresentam para já como economicamente competitivas, o mesmo acontecendo com o sobrecusto dos vagões preparados para a utilização de sistemas intercambiadores, válidos e já usuais para os comboios de passageiros.

A diferença de bitola entre a Península Ibérica e a França não é, porém, a única dificuldade, havendo diversas compatibilizações, técnicas e legais, a fazer (nomeadamente ao nível da eletrificação da rede em Espanha, das tensões da corrente utilizada, da sinalética, hoje embebida nas composições, dos sistemas de sinalização e controlo de velocidade, da formação dos maquinistas e do conhecimento dos regulamentos dos caminhos-de-ferro).

No âmbito do transporte ferroviário de mercadorias, a criação de condições de competitividade para a economia portuguesa exige, naturalmente, a realização de um esforço de investimento neste sector.

A este nível, o Plano Estratégico dos Transportes - Horizonte 2011-2015 prevê uma *"Avaliação Técnica e Económica da promoção de uma ligação ferroviária para mercadorias, ao longo do grande corredor internacional Aveiro – Vilar Formoso, permitindo a ligação entre os Portos de Aveiro e Leixões a Madrid e ao resto da Europa, assegurando as condições de interoperabilidade entre as redes ferroviárias em bitola ibérica e europeia"*, e uma *"Avaliação Técnica e Económica da delineação de um programa de longo prazo de migração de bitola ibérica para a bitola europeia, ao longo dos grandes corredores internacionais de mercadorias, de forma a assegurar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias, integrado no mercado Nacional, Ibérico e Europeu"*.

Mas a mobilidade exige, também e especialmente, que os diversos modos de transporte se possam combinar através dos convenientes *interfaces* intermodais e que as soluções encontradas prevejam alternativas ao congestionamento das vias tradicionais de escoamento e abastecimento de mercadorias.

Os transportes de mercadorias devem, pois, ser encarados numa perspetiva multi-modal.

O Livro Branco sobre os Transportes salienta que *"Deverá ser criada uma rede de base plenamente funcional de corredores de transporte à escala da UE que assegure as infraestruturas necessárias para uma transferência eficiente entre modos de transporte (rede de base RTE-T) até 2030, com o objetivo de obter uma rede de alta qualidade e de elevada capacidade até 2050 e um conjunto correspondente de serviços de informação"*.

Estabelece, ainda, que *"Até 2050, é necessário ligar todos os aeroportos da rede de base à rede ferroviária, de preferência de alta velocidade; assegurar que todos os portos marítimos de base se encontram suficientemente ligados ao sistema de transporte ferroviário de mercadorias e, se possível, de transporte fluvial"* e que *"Até 2020, impõe-se estabelecer o quadro necessário para um sistema europeu de informação, gestão e pagamento do transporte multimodal, quer de passageiros quer de mercadorias"*.

Também em Portugal, a aposta deverá ser colocada nas plataformas logísticas e nas interfaces que assegurem eficazmente a integração dos vários modos de transporte, visando a sua intermodalidade.

Paralelamente ao modo ferroviário, também o transporte marítimo deverá continuar a merecer um enfoque especial.

O sector marítimo-portuário tem vindo a desenvolver-se, corporizando a importância crescente do mar na evolução da economia portuguesa. *“O mar constitui um ativo estratégico ímpar para o nosso país. A localização fronteiriça de Portugal no Oeste da Europa, onde confluem tráfegos marítimos provenientes de todo o mundo, a sua longa linha de costa e a dimensão da Zona Económica Exclusiva são vantagens competitivas únicas que o nosso país deve saber potenciar. (...) Os portos portugueses devem assim ser verdadeiras rótulas de articulação das cadeias logísticas de transportes e em estreita articulação com a rede de plataformas logísticas, de modo a oferecer às empresas condições de colocação dos seus produtos nos mercados de destino, a custos competitivos, com tempos de trânsito reduzidos e fiabilidade no transporte (...) Sem prejuízo da necessidade de contenção, no âmbito geral das finanças públicas, este é um dos sectores em que o esforço de investimento deve ser mantido por forma a melhorar as condições de competitividade do nosso país e contribuir para ultrapassar a atual situação económico-financeira do país, impulsionando as exportações, o crescimento económico sustentável e a criação de emprego”.*

Slides 9 e 10

O porto de Leixões tem servido a região Norte com particular eficiência, registando uma importância significativa no crescimento das exportações e da carga contentorizada.

Sendo a missão do porto *“Fazer do Porto de Leixões uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica”*, deverão ser prosseguidos objetivos de desenvolvimento, como promover a articulação com os restantes portos nacionais, promover a articulação entre os meios alternativos de transporte (como já referido), tendo em vista dotar de maior eficiência e operacionalidade o transporte intermodal, promover o desenvolvimento da navegação de cabotagem e projetar o Porto de Leixões de forma a torná-lo fundamental no desenvolvimento do tráfego ibérico, europeu e transcontinental, potenciando a criação de uma plataforma de *“transshipment”* e de *“feederling”*.

No domínio da internacionalização da economia portuguesa não devem ser negligenciadas as oportunidades no novo horizonte do comércio mundial, que podem resultar da sua posição geoestratégica privilegiada - no cruzamento da América, da África e da Europa.

É de salientar a construção do “Novo Terminal de Contentores com fundos de -14m” (em fase de estudo, prevendo-se o seu arranque após 2014, que dará resposta ao crescente porte dos navios e elevará o patamar competitivo de Leixões, reforçando as ligações com o Atlântico Sul e abrindo portas para a entrada no mercado de escalas de tráfego direto ao porto), a construção da “Plataforma Logística Portuária de Leixões” (em curso, cuja conclusão está prevista para 2014) e o “Novo Terminal de Cruzeiros de Leixões”, este último com um papel importante no desenvolvimento da atividade turística (trazendo pessoas que

potenciam a expansão do consumo e o investimento nas economias local e regional). A necessária articulação com o Aeroporto Francisco Sá Carneiro que, em 2011, terá atingido 6 milhões de passageiros, apresenta-se, aqui, como um aspeto relevante.

Recordo que em Novembro do ano passado atracou no novo Cais um dos maiores e mais luxuosos navios do mundo - o cruzeiro Queen Elizabeth. E só o número de tripulantes esperado em 2012 ultrapassará o número de passageiros registado em 2011!

Também, em Dezembro do ano passado, o Porto de Leixões atingiu pela primeira vez meio milhão de TEU's (Twenty-foot Equivalent Unit) movimentados num único ano de atividade (associado ao acréscimo considerável das exportações realizadas através do Porto de Leixões, +27% em 2011, particularmente relevante na carga contentorizada).

Termino, salientando que para regiões periféricas da Europa, como é o caso do Norte de Portugal e da Galiza, todas estas questões em torno da mobilidade de mercadorias colocam-se com especial acuidade.

Portugal e Espanha iniciaram ao mesmo tempo o caminho no sentido da integração e da cooperação económica internacional. Aderiram à União Europeia na mesma altura e isso trouxe a ambos idênticos desafios e oportunidades. A nova Macro Região "Regiões do Sudoeste Europeu" – RESOE (para já apenas Norte de Portugal, Galiza e Castela-Leão), onde é inegável a inter-penetração socioeconómica já existente, com destaque para o intercâmbio comercial, é, sem dúvida, um exemplo de que continuamos juntos nessa caminhada.

Esta Cimeira é mais um passo no sentido dessa cooperação, em que a AEP está fortemente apostada.

Muito Obrigado.