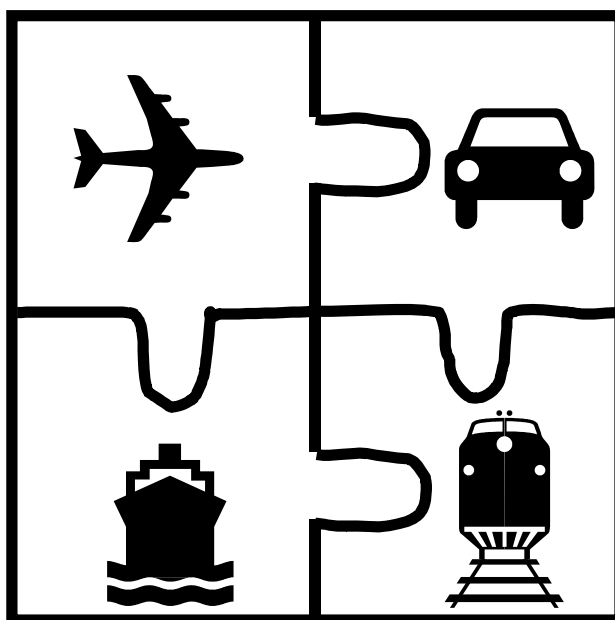


TRANSPORTE INTERMODAL



Os diferentes modos de transporte deverão funcionar como peças de um puzzle, que se encaixam harmoniosamente

Rui Rodrigues
Site: www.maquinistas.org (Ver Opinião)
Email rrodrigues.5@netcabo.pt
Data: Público, 15 de Novembro de 2004

TRANSPORTE INTERMODAL

REDES DE TRANSPORTE

O transporte pode ser considerado como um sistema constituído pelas **infra-estruturas**, pelos **veículos** e pela respectiva **exploração**. Existem vários modos de transporte como seja o marítimo, o rodoviário, o ferroviário e o aéreo. Todos possuem uma **rede** que, no caso da rodovia, é constituída pelas auto-estradas e estradas convencionais, enquanto a ferrovia é servida pela rede convencional, suburbanos e Alta velocidade. Cada uma destas redes é organizada por **nós** que, na ferrovia, são as estações, no marítimo são os portos e no aéreo são os aeroportos. Os nós podem ser considerados como pontos onde é possível mudar de rede.

Os diferentes sistemas de transporte devem promover ao máximo, a coordenação dos seus modos e respectivas redes. Para que tal seja melhorado, é necessário interligar todos os seus nós.

NOTA

As redes de transporte mais eficientes serão aquelas que permitam tirar partido, de uma forma integrada, das vantagens que cada modo de transporte apresenta, reduzindo, assim, os custos económicos, os ambientais, e devendo, simultaneamente, ser conjugadas com políticas que invistam num correcto ordenamento do território.

O nosso país deveria possuir um sistema integrado de transportes que teria, como principais objectivos, a ligação dos sectores produtivos, entre si, aos grandes centros de consumo e uma eficaz acessibilidade a todo o território.

Uma boa rede de transportes é uma condição necessária para o desenvolvimento do país; contudo não é suficiente.

INTERMODALIDADE. CONCEITOS

O transporte intermodal representa o movimento de mercadorias que utiliza dois ou mais modos de transporte, sem manipular a mercadoria nos intercâmbios de modo. O termo intermodalidade corresponde a um sistema em que dois ou mais modos de transporte intervêm no movimento de mercadorias de uma forma integrada

O transporte combinado é um conceito utilizado para designar o transporte intermodal de mercadorias onde a maioria do itinerário percorrido se efectua de comboio, ou por via marítima e, o menos possível, por rodovia, sendo esta utilizada só na etapa inicial e final.

As empresas procuram novas soluções que lhes reduzam os custos, combinando as possibilidades: camião-comboio, barco-comboio, avião-comboio-camião etc.

O **transporte combinado** permite coordenar os meios de transporte por estrada, ferrovia, mar e, recentemente, aéreo, facilitando a sua intermodalidade. Os meios que utiliza são contentores, caixas móveis, camiões e semi-reboques sobre carruagens e barco. Já se utiliza o transporte de camiões TIR sobre vagões. Em França, esta operação tem o nome de *Ferroustage*.

Logística é um termo de origem militar que estava associado à técnica de deslocação e transporte das tropas e seu abastecimento. É uma actividade ligada ao processo de planeamento e gestão de uma cadeia de abastecimento. A logística teve um grande desenvolvimento após os anos 70, devido à globalização da economia e teve como objectivo a redução dos custos de produção, armazenamento e transporte.

Plataformas logísticas são pontos ou áreas de cadeias de transporte e logística onde se concentram actividades de carga, descarga, armazenamento, etiquetagem, etc. É uma zona delimitada no interior da qual se exercem, por diferentes operadores, todas as actividades relativas ao transporte, logística e distribuição de mercadorias.

Porto seco é um terminal intermodal de mercadorias, rodo-ferroviário, situado no interior de um país e que possui uma ligação directa a um porto marítimo.



VANTAGENS

A principal vantagem do transporte intermodal consiste em combinar as potencialidades dos diferentes modos de transporte. Desta combinação podem resultar importantes reduções dos custos económicos, segurança rodoviária, poluição, consumo de energia, redução do tráfego rodoviário. Permite, caso seja utilizado o modo ferroviário ou marítimo, que o transporte seja efectuado ao fim de semana ou de noite, com segurança.

O transporte intermodal só poderá ser uma realidade se for competitivo perante o transporte rodoviário (unimodal) e, para que tal aconteça, será decisivo que, no processo de mudança de modo de transporte, este seja eficaz e de baixo custo; caso contrário, este sistema poderá ser um falhanço.

O processo de mudança de modo de transporte poderá tornar todo o sistema menos eficiente, implicar um aumento dos custos, provocar demoras e menor fiabilidade nos prazos de entrega, devido aos processos administrativos burocráticos. Será necessário reduzir tais custos e apostar numa correcta gestão da armazenagem e da informação. Além disso, será necessário normalizar e unificar as várias unidades de carga de transporte intermodal dos diferentes países, por exemplo, contentores.

Para que tudo seja um sucesso é necessário possuir uma rede de infraestruturas, novas tecnologias, simplificação de processos administrativos e redução dos custos na mudança de modo de transporte.

OPÇÕES PARA PORTUGAL

A França e a Alemanha ponderam seriamente a criação de portagens para os TIR e a Comissão Europeia estuda a possibilidade de aplicar aumentos da ordem dos 40% no gasóleo para camiões. Mais de 50% das nossas exportações são hoje efectuadas por rodovia, tendo tido o transporte de carga internacional um crescimento médio anual da ordem dos 9%. Se não apostarmos desde já em alternativas, arriscamo-nos a agravar, ainda mais, a nossa competitividade. O alargamento da U.E. a Leste vai ser talvez dos maiores desafios para o nosso País, acentuando a nossa situação periférica

Significa isto que é decisivo investir em meios de transporte de mercadorias mais competitivos e fiáveis do que a rodovia. As duas opções para o transporte de mercadoria que, no futuro, poderiam representar uma alternativa para longas distâncias seriam:

- Ferrovia
- Transporte marítimo de curta distância (TMCD)

Relativamente à ferrovia, será necessário construir linhas de bitola europeia, por forma a ligar as principais cidades portuguesas, os seus portos, aeroportos e plataformas logísticas entre si, para tornar possível o livre trânsito das mercadorias para a U. E., podendo efectuar-se o transporte de camiões TIR sobre vagões (*Ferroutage*).

O TMCD representa o transporte de mercadorias de curta distância por mar e entre portos da U.E. e portos de países terceiros comuns à costa da Europa. Existem empresas que já efectuam, com regularidade, um serviço que liga os portos de Lisboa e Leixões ao Reino Unido, Irlanda e Holanda

Estas duas alternativas só poderão ser uma realidade desde que haja um perfeita interligação entre as diferentes redes, por forma a combinar as vantagens dos vários modos de transporte resultando, assim, em reduções nos custos, consumo de energia etc, mas que deverão funcionar como peças de um puzzle, que se encaixam harmoniosamente, sem qualquer processo de rotura.

Esta melhoria de interligação das diferentes redes seria uma maneira de permitir a ligação mais directa dos nossos centros de produção aos grandes centros consumo da Europa, o que poderia criar condições para induzir ao investimento e criação de postos de trabalho.

CONCLUSÃO

O transporte intermodal de mercadorias depende de várias condicionantes e só poderá ser competitivo com a rodovia para grandes distâncias e desde que se assegure um correcto processo na mudança de modo de transporte

Rui Rodrigues

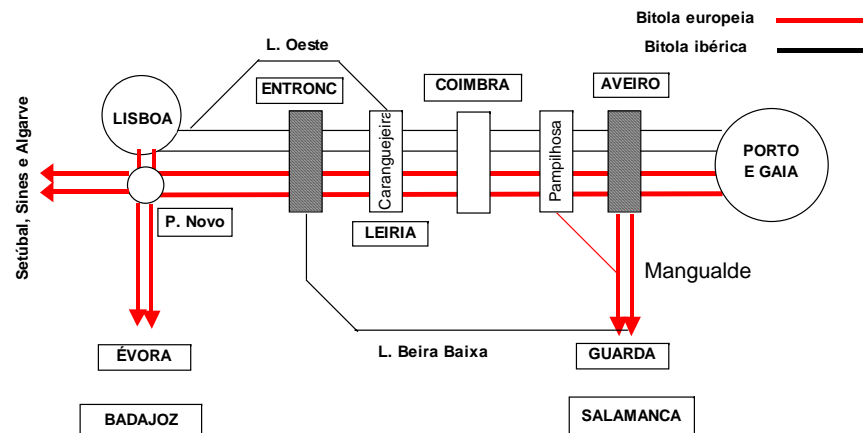
Email: rodrigues.5@netcabo.pt

Público, 15 de Novembro

Ver diagramas e quadro da página seguinte→



REDE DE MERCADORIAS E DE AV E VE (AMARELO)



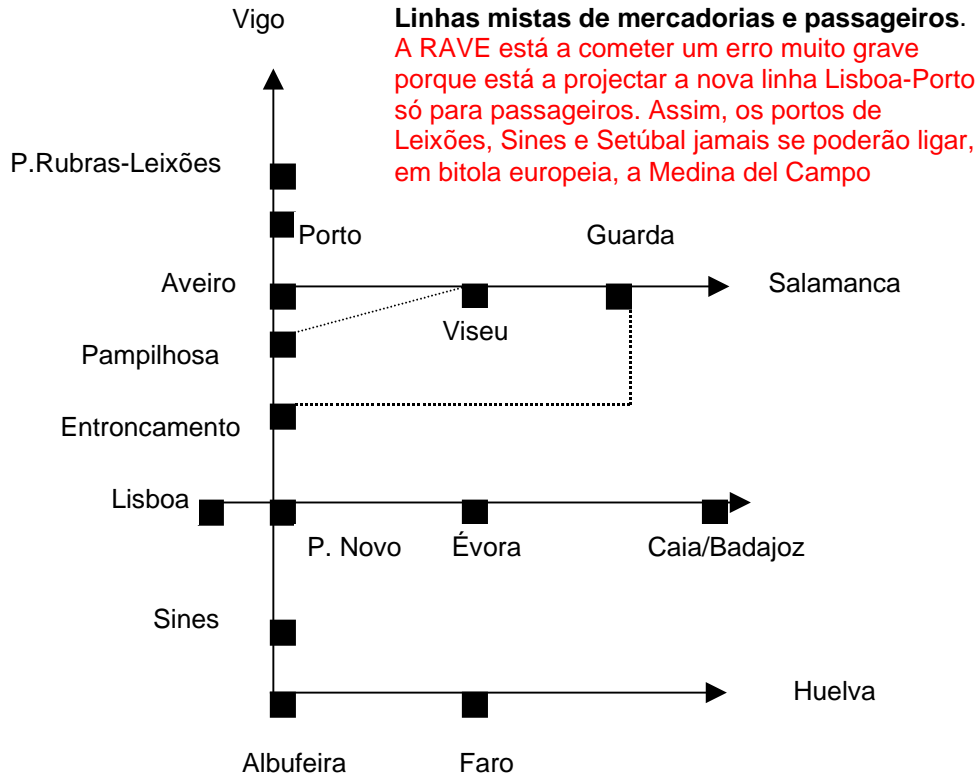
PRINCIPAIS NÓS ENTRE AS DIFERENTES REDES

LINHA VIGO-LISBOA-HUELVA	TIPOS DE NÓS (laranja=rodovia)
Braga-Barcelos	Nó ferroviário-rodoviário
Aeroporto Pedras Rubras	Nó aéreo-ferroviário-Metro-rodoviário (IC1-IC24)
Leixões	Nó marítimo-ferroviário-rodoviário (IC1)
Porto-Campanhã	Nó Metro-Suburbanos-L.Norte- AV- (IP1-VL9)
Aveiro	Nó marítimo-AV-L. Norte -V.E. Aveiro-Salamanca-A1-IP5
Pampilhosa	Nó de 3 linhas. AV-L.Norte-L. Beira Alta
Coimbra	Nó Metro-Suburbanos-L. Norte- AV-IC2-A1-IP3
Caranguejeira (Leiria-Fátima)	Nó de 3 linhas. L. Oeste-L.Norte e AV com A1 e A8-IC2
Entroncamento	Nó de 3 linhas. L. Beira Baixa-L. Norte e AV-A1-IP6-A23
Lisboa-Chelas-Olaias	Nó aéreo-Metro-Suburbanos-L.Norte-L.Algarve-AV Madrid/Porto
Pinhal Novo	Nó Suburbanos- AV Lisboa-Madrid/Porto-L. Algarve- A12-IP1
Sines	Nó marítimo-rodoviário-ferroviário- IP8-A2
Albufeira	Nó de 2 linhas. L. Algarve e Faro-Huelva A2-IP1-EN125
Faro	Nó aéreo-ferroviário-rodoviário IP1-IC4

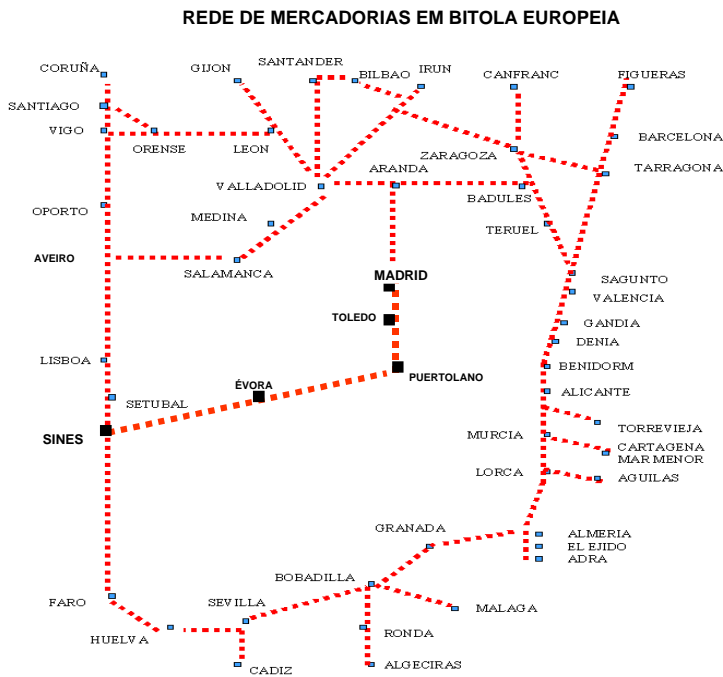
Rede de bitola europeia permite a conexão dos terminais de mercadorias e portos à Espanha e U.E.

Terminais de mercadorias existentes em Leixões, Gaia, Pampilhosa, Entroncamento e Bobadela Deviam ser criadas plataformas logísticas em Aveiro e Lisboa (Margem Sul, perto do Pinhal Novo)

INTERLIGALÇÃO DOS DIFERENTES NÓS



A REDE DOS NÓS PORTUGUESES DEVERÁ LIGAR-SE, PRIORITARIAMENTE, AO NÓ DE MEDINA DEL CAMPO-VALLADOLID



Medina del Campo (Valladolid) dá acesso directo à Europa, Madrid ou Norte e Sul de Espanha

Diagrama da autoria de Manuel Cachan
 Especialista em Logística e Transportes

Vel. máx 220 / 250 Km/h em bit. Europeia. Passageiros e mercadorias