

CONCLUSÕES DO 14º CONGRESSO NACIONAL DA ADFERSIT

A Interoperabilidade Ibérica e a Interoperabilidade Europeia. O Corredor Atlântico

A interoperabilidade das redes transeuropeias (energia, transportes e telecomunicações) constitui um desígnio estratégico da UE desde a década de 90 como condição essencial para o desempenho e a coesão do mercado único no espaço europeu, num contexto de livre, competitiva e segura circulação de bens e serviços.

No caso das redes nacionais de infraestruturas ferroviárias, a “interoperabilidade plena” no espírito e na letra da Diretiva 2008/57/EC revista pela Diretiva 2016/797, radica-se no conceito de ininterruptibilidade da circulação dos comboios em segurança e nas zonas transfronteiriças, harmonizando assim os modos ferroviário e rodoviário e proporcionando ao primeiro significativos ganhos de competitividade indispensáveis para o reequilíbrio modal em contexto da emergência climática e do Green Deal.

Esta condição europeia de interoperabilidade nos transportes é consubstanciada numa rede principal (core) de onze “corredores” multimodais (rodo, ferro, fluvial) e de que faz parte o Corredor Atlântico que se estende dos principais portos marítimos da fachada atlântica e do sul da Península até ao centro da Europa (Strasbourg/Manheim); ele é composto por infraestruturas existentes e outras novas, impulsionando o desempenho e a competitividade dos transportes internacionais nos segmentos de passageiros e de mercadorias.

Para a economia nacional, é um imperativo estratégico de primeiro plano assegurar no futuro competitivas e qualificadas acessibilidades aos mercados mais dinâmicos e promissores do continente europeu num contexto da “economia verde”, com especial impacto na indústria exportadora e nos ativos marítimo-portuários nacionais

A indústria logística nacional na sua dimensão europeia, que suporta a exportação e os mercados de hinterland, está a enfrentar os novos desafios das tecnologias, da mutação das expectativas dos mercados e dos inovadores modelos de negócio que convocam sistemas de encaminhamento mais flexíveis, com tempos de trânsito otimizados e com menores custos. Para enfrentar estes desafios torna-se impreterível impulsionar a “interoperabilidade plena” do sistema ferroviário, na dupla dimensão ibérica e europeia, enquanto condição indispensável para as metas comunitárias de transferência rodo - ferro de 30% em 2030 e 50% em 2050.

É imperativo que a materialização destas interoperabilidades seja alcançada de modo articulado e em tempo económico útil, proporcionando em primeira linha a normalização dos resguardos para 750 m, da eletrificação em 25KV /50Hz e do sistema de controlo de tráfego ERTMS garantindo uma “interoperabilidade plena” ibérica e em segunda linha, a introdução da bitola standard na rede ferroviária nacional

Na interoperabilidade ibérica, o plano de implementação do sistema standard europeu ERTMS exige uma concertada estratégia de migração faseada do atual sistema CONVEL entre o gestor da infraestrutura e os operadores sob coordenação do regulador. Esta estratégia conduzirá a um claro e criterioso plano de prioridades de instalação e ao desenvolvimento de um módulo nacional (STM) de leitura e de conversão dos dados do CONVEL e sua transmissão ao equipamento embarcado ERTMS; a dilação que se vem observando neste processo cria incertezas e adiamentos nos investimentos dos operadores com custos de oportunidade significativos.

O modo de introdução da bitola standard deve obedecer a um rigoroso e claro planeamento operacional, suportado pelas melhores soluções técnico-económicas, adequadas às circunstâncias de transição/ coexistência entre a bitola ibérica e a bitola standard e atendendo sempre à proporcionalidade da oferta de infraestrutura face às incertezas da procura de longo prazo.

Perante o visível desenvolvimento em curso no país vizinho de novas plataformas logísticas interoperáveis e conectadas com os corredores Mediterrânico, Atlântico e Cantábrico – Mediterrânico, eleva-se o risco do sector logístico nacional vir a ser capturado por estas instalações com inevitáveis custos para os operadores e exportadores nacionais e com elevadas perdas de competitividade.

Torna-se indiscutível a necessidade de se definirem desde já quais as melhores soluções de introdução da bitola standard nos eixos estruturantes do sistema, devidamente conciliadas com a rede existente e de modo a constituir uma pipeline de projectos aptos a submeter a futuros programas comunitários de financiamento e de aceleração das RTE-T, no contexto muito favorável do Green Deal e, ao mesmo tempo, proporcionando uma robusta posição negocial de inevitável concertação com Espanha.

A Mobilidade e Transportes no PNI 2030. O que vai mudar?

Na Sessão dedicada ao PNI 2030 foi expressa a preocupação das empresas, gabinetes de projeto e Ordem dos Engenheiros para a necessidade de haver um forte planeamento na execução dos investimentos, condição necessária para que se possam preparar e neles terem plena participação. Os Organismos públicos envolvidos na gestão destes investimentos terão que reforçar os seus meios e capacidades por forma a que seja possível lançar empreitadas de valor menos elevado ao que tradicionalmente tem sido feito. Empreitadas de muito elevado valor inviabilizam a ida a concurso da maioria das nossas empresas e gabinetes de projeto.

Foram formulados vários reparos ao CCP, na sua actual versão, que não cria um ecossistema favorável à participação nacional, face ao ainda pouco “músculo” do nosso tecido empresarial que resultou do período “pós-troika”.

Foi convicção dos participantes que as empresas portuguesas que podem ser envolvidas na execução destes investimentos, que na construção das infraestruturas, quer no fabrico e fornecimento de equipamentos, têm vontade de responder, têm know-how e tecnologia mas necessitam de apoio e de um quadro favorável ao seu relançamento em empreitadas e fornecimentos de grande dimensão.

A importância dos Transportes Públicos na Mobilidade Sustentável

As soluções de TP flexível e partilhado são necessárias para se conseguir atingir os vários objetivos da Mobilidade Sustentável para todos, mas a sua plena eficácia exige que sejam integradas do ponto de vista contratual e tarifário com o transporte coletivo programado.

A comunicação ao público sobre os serviços disponíveis, quer em termos planeados quer sobretudo em tempo real é essencial para que haja confiança no serviço prestado. O nível de avanço nesta matéria é reconhecido como insuficiente, em larga medida pela falta de investimento público durante quase uma década.

É necessário ir ainda mais longe no PART – o programa já foi um sucesso. Agora é necessário integrar as bicicletas, trotinetes e outros meios suaves de transporte que estão disponíveis na cidade.

Importa repensar o transporte tendo em consideração a “nova organização de trabalho” – mais gente em teletrabalho e diferentes tipos de deslocações.

Na digitalização, em particular, é importante alavancar a utilização de tecnologia que permita a comunicação com o utilizador. Comunicar na Pré-Viagem, durante a Viagem e no Pós-Viagem.

Foi anunciado um grande pacote de investimentos em infraestrutura para o transporte coletivo, mas não há ainda evidências de que estejam reunidas as condições para os aproveitar da melhor forma.

As intenções políticas anunciadas no sentido da descarbonização e da defesa ambiental não tiveram acolhimento nos termos de referência dos recentes concursos para a operação dos serviços públicos de transportes nas AM de Lisboa e Porto, e nas CIM do resto do país, ao ter sido permitida a apresentação de propostas com veículos a diesel de normas EURO muito antigas, em vez da exigência de uma presença significativa de veículos elétricos nessas propostas.

A descarbonização no Setor dos Transportes - 04 de novembro 9:30

Os transportes são responsáveis por um quarto das emissões de gases com efeito de estufa na UE, e esses valores continuam a aumentar. Para alcançar a neutralidade carbónica será necessária uma redução de 90 % das emissões dos transportes até 2050. Todos os modos de transporte — rodoviário, ferroviário, aéreo, aquático — terão de contribuir para essa redução.

O subsector rodoviário tem um peso muito significativo nas emissões dos transportes, cerca de 96% do total. Por sua vez, o uso do automóvel é responsável por 60% das emissões em relação ao total do transporte rodoviário, sendo, portanto, esta a área a onde a transição para uma energia mais sustentável é mais importante.

A transição energética, que já está em curso, assenta assim na utilização de veículos elétricos com recurso a baterias e a veículos elétricos com pilha de combustível. A eletrificação da ferrovia é também um fator essencial para se atingirem os objetivos traçados.

A transição energética deverá acontecer naturalmente, através das soluções disponibilizadas pelo mercado, não devendo recorrer-se a proibições de comercialização de veículos com motores a combustão em detrimento dos veículos elétricos (com baterias ou a hidrogénio).

O transporte de longa distância a nível europeu deverá processar-se através da ferrovia e as frotas de autocarros de mercadorias e passageiros deverão ser progressivamente renovadas, com recurso ao hidrogénio e a combustíveis de baixo teor de carbono, como os biocombustíveis ou combustíveis sintéticos.

A mobilidade no futuro assentará em veículos a baterias ou a hidrogénio, sendo necessário resolverem-se as questões relacionadas com os pontos de carregamento e de abastecimento. Por outro lado, serão necessários fortes incentivos à utilização dos transportes públicos, à mobilidade suave, à mobilidade partilhada, à interoperabilidade dos transportes, à progressiva introdução de veículos automáticos e conectados, bem como à reorganização da urbanização das cidades, complementado com o recurso às novas tecnologias (incluindo IoT e big data), por novos players e novos modelos de negócio (ex. a mobilidade como um serviço).

Por fim reconhece-se que a sustentabilidade e a transição para uma economia mais segura, neutra em carbono e resiliente ao clima, mais eficiente na utilização dos recursos e circular, constituem fatores de competitividade de longo prazo e excelentes oportunidades para a economia europeia e portuguesa.

A Importância do “Hub” Portuário na Competitividade da Economia Portuguesa

A crise provocada pela pandemia Covid-19 veio demonstrar, de forma dramática, a importância e também as fragilidades das cadeias de abastecimento globais, acelerando a tendência para centralidade logística dos portos (“port-centric logistics” ou PCL), com o objetivo de reduzir tempo, custo e impacto ambiental.

A notável modernização do sistema portuário nacional registada neste século, que permitiu o crescimento exponencial do Porto de Sines, entre outros, não foi acompanhada por uma evolução semelhante no sistema logístico. Por isso, urge apostar no desenvolvimento de plataformas logísticas multimodais ligadas aos portos e na operacionalização da Janela Única Logística, que ainda carece de integração digital com a autoridade aduaneira.

O desenvolvimento do hub portuário de Sines implica, necessariamente, o desenvolvimento de um parque logístico contíguo ao Terminal XXI e ao futuro Terminal Vasco da Gama, na zona reservada para esse efeito na ZILS, com uma área de 270 ha. Até agora, o modelo de desenvolvimento do Terminal XXI tem-se baseado sobretudo no transbordo, que não gera atividade logística. Contudo, para a expansão do Terminal XXI e o desenvolvimento do Terminal Vasco da Gama, um parque logístico em Sines é um fator crítico de sucesso.

Entre as principais fragilidades apontadas ao sistema portuário e logístico nacional, para além da carência de plataformas logísticas multimodais já referida, incluem-se:

- A pequena dimensão do mercado nacional, que obriga à penetração nos mercados espanhol e da Europa central
- As barreiras à interoperabilidade ferroviária ibérica e europeia, que não se restringem à questão da bitola
- O congestionamento dos portos urbanos
- A inexistência de Zonas de Comércio Internacional, com estatuto de zona franca aduaneira, adjacente aos hubs portuários.

Em contrapartida, existem fatores positivos a assinalar, tais como:

- Transferência modal incentivada pelo Pacto Verde Europeu
- Prolongamento da rota da seda até ao Atlântico
- Investimentos em curso na ligação ferroviária a Espanha
- Crescimento exponencial do comércio eletrónico

O Transporte Aéreo e as Infraestruturas Aeroportuárias no Pós Covid

O sector aéreo foi dos que mais sofreu com a crise pandémica. No caso particular português o tráfego aéreo travou a fundo decrescendo cerca de 95%, sendo imprevisível ainda aferir de que forma e em quanto tempo poder-se-á chegar aos níveis de tráfego pré-covid.

Existem, de acordo com vários estudos disponíveis, três cenários possíveis para esta retoma, um mais otimista que poderá levar cerca de 2 anos, caso não se verifiquem grandes mudanças de padrões de utilização do transporte aéreo por parte dos segmentos do turismo e de negócios.

Um outro cenário moderado a 8 anos caso se verifique uma profunda alteração dos padrões de utilização do segmento de negócios. E por último um espaço temporal de até 15 anos caso se verifique uma alteração profunda destes dois padrões.

Nestas circunstâncias há tempo para repensar o sector como um eixo estratégico do país e dessa forma criar um verdadeiro Plano Estratégico para o sector aeroportuário que permita, entre outros, repensar e planear os seguintes elementos estratégicos:

- Projeto complementar ao atual aeroporto de Lisboa para um cenário de retoma no curto prazo a níveis pré-covid;
- O novo aeroporto de Lisboa, como infraestrutura estruturante para o país e manutenção do hub de ligação com África e as Américas;
- A integração das infraestruturas aeroportuárias nacionais na futura rede de alta velocidade;



No cenário de grandes incertezas importa definitivamente alertar o poder político para também no quadro dos planos de resiliência e de retoma da economia, considerar a realização do Plano Estratégico de Desenvolvimento para o sector Aeroportuário, com o devido envolvimento de todos os stakeholders.

A atual conjuntura, sem prejuízo das dificuldades transversais existentes a todos os sectores, pode e deve ser encarada como uma oportunidade de em definitivo pensar e não repensar mais uma vez, num plano integrado para o sector dos transportes e onde se integrem obviamente as soluções de médio e longo prazo e não mais soluções de discussão infundáveis por mais 50 anos..., pois não nos esqueçamos também que foi o sector do turismo que sendo responsável por mais de 90% do tráfego aéreo do nosso país que deu forte contributo para a recuperação do PIB dos últimos anos, sendo hoje Portugal, mais uma vez, galardoado como o melhor destino turístico para se viajar. Não é por acaso que teremos de certamente manter e cimentar esta posição...