

Regresso ao Futuro

Estamos em 1998. A Comissão Europeia manifesta cada vez mais a sua intenção de internalizar os custos externos marginais de cada modo de transporte, segundo o princípio do poluidor pagador, para além de começar a anunciar outras obrigações para o transporte rodoviário tais como as horas máximas de condução dos motoristas e seus tempos de descanso, os tacógrafos digitais, etc.

A ANTRAM (Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários Portugueses), preocupada com a situação e devido ao facto da localização periférica do país em relação ao mercado do Norte e centro da Europa, decide estudar a viabilidade operacional, económica e financeira de uma alternativa Rodo-Marítima para as ligações de Portugal ao Norte da Europa, leia-se, Alemanha, Holanda, Bélgica e, possivelmente, Reino Unido, evitando assim o atravessamento de Espanha e França para chegar a esses mercados de elevada importância para os seus associados.

Em 1997, os transportadores rodoviários portugueses controlavam 80% do fluxo de carga por rodovia entre Portugal e a Alemanha, 50% com a Holanda e 40% com a Bélgica, sendo por isso muito importante saber quais as alternativas com que poderiam contar para poderem contornar quaisquer restrições que pudessem ocorrer, um pouco à semelhança do que mais tarde aconteceu com a Turquia que devido à guerra nas Balcãs foi obrigada a desenvolver uma alternativa Rodo-Marítima que ligava o seu país a Itália (Trieste) a qual foi um autêntico sucesso com um futuro promissor.

Para o desenvolvimento desse estudo a ANTRAM contou com o apoio do programa comunitário PACT (Pilot Actions on Combined Transport) antecessor do Programa Marco Polo.

O resultado do estudo apontava para a viabilidade e interesse a todos os níveis de um serviço “shuttle” rodo-marítimo que tinha como portos de escala Leixões e Rotterdam, ou Zeebrugge, tendo sido estes portos escolhidos em função de uma matriz de classificação de vários factores, entre eles os “centros de massa” de origem e destino das mercadorias, para que os tempos de trânsito fossem os menores possíveis.

Os navios a usar deveriam ser ro-ro, transportando semi-reboques dos carregadores ou fornecidos pela linha, em combinação com rolltrailers (há quem lhes chame Mafis, mas Mafi é uma marca de rolltrailers), os quais transportariam duas alturas de contentores palletwide

de 45', a fim de aproveitar melhor a capacidade/espço de transporte do navio.

Deveriam utilizar-se no mínimo dois navios com uma capacidade de 1.750 Lane Meters (metros lineares de espaço para receber carga rodada), uma velocidade de cruzeiro de 18 nós, pois antevia-se a necessidade de realizar uma triangulação Leixões – Reino Unido – Roterdão (ou Zeebrugge), eventualmente imposta pelos fluxos das cargas, pois em 1997 exportávamos mais do que importávamos para o Reino Unido, mas importávamos mais do que exportávamos para o Norte da Europa, fazendo todo o sentido para maximizar os volumes de carga do mercado alvo em ambos os sentidos e oferecer tempos de transito competitivos.

Com base nos resultados do estudo, os quais apontavam para uma redução dos custos para os transportadores rodoviários na ordem dos 20% (note-se que se trata de redução de custos e não de frete), tentou-se implementar o mesmo através de várias soluções possíveis.

A primeira foi através da criação de um operador de transporte marítimo, constituído pelos associados da ANTRAM que estivessem interessados no desenvolvimento e participação no projecto, afretando navios para o efeito.

O primeiro problema que se encontrou foi a falta de navios disponíveis no mercado, com as características requeridas, para serem afretados, sendo necessário construí-los para o efeito, tal como os Turcos fizeram mais tarde.

Sondaram-se responsáveis políticos, demonstrando o interesse que este projecto tinha para a economia nacional, sugerindo que poderiam ser construídos os navios com apoio governamental, em estaleiros nacionais, sendo depois fretados a tempo ao operador de transporte marítimo ou a terceiros, se o projecto não resultasse na prática, já que existia procura para este tipo de navios, dando como exemplo o Japão, que tinha feito algo semelhante, sendo por isso um investimento com um risco mínimo.

É claro que o investimento da mesma verba noutros sectores da actividade económica nacional traria eventualmente como contrapartida um maior número de votos nas próximas eleições e como a gestão dos dinheiros públicos parece ser realizada nesta base, o projecto não avançou.

Mesmo assim não se desistiu. Em 1999 foi feita uma visita à então Cobelfret (actual CLdN) e o projecto foi apresentado aos irmãos Cigran, os quais acharam o mesmo muito interessante e disponibilizaram-se a colocar dois navios neste tráfego, desde que fosse garantido um determinado volume de carga semanal, o qual era perfeitamente exequível.

Aqui surgiu o segundo problema. Como estaria envolvido um armador que assim teria acesso a informação sobre carregadores e recebedores finais das mercadorias, através do manifesto de carga, poderia deixar de considerar os transportadores rodoviários como seu principal e único cliente deixando estes de controlar totalmente a carga. Este receio, porventura infundado, pois este tipo de serviço, nestes moldes, passou entretanto a existir no Mediterrâneo, ligando Barcelona a Civitavecchia e Genova, funcionando sem problemas ou queixas por parte dos transportadores rodoviários, utentes do serviço, condenou o projecto à nascença.

De regresso ao futuro.

Constata-se que a transferência modal entre o modo rodoviário e o modo marítimo foi-se desenvolvendo ao longo do tempo, principalmente com base nos contentores de 45' palletwide, mas em finais de 2013 um serviço ro-ro foi iniciado pela CLdN, começando com um navio e em 2017 dispo de três navios, movimentando semi-reboques e contentores de 45' em rolltrailers, em duas alturas, numa operação extremamente eficiente e fiável, em tudo semelhante ao que se tinha sugerido, e que dá gosto ver em funcionamento.

Foram assim necessários 15 anos para que um projecto comprovadamente viável e interessante fosse realizado, não por quem controlava a carga, mas por quem controla os navios, os quais cumprem os parâmetros do projecto inicial em termos de velocidade de cruzeiro (17'/18'), de esquema de carga, com apenas um porão e o convés, embora actualmente com o dobro da capacidade de carga, cerca de 2.500 lane meters, e por isso um comprimento superior, entre 180 e 200 m, com um calado máximo de sete metros.

Ou seja, uma solução perfeita para o Short Sea, conforme se preconizava, o que nos devia deixar satisfeitos, porque só prova que tínhamos razão e o projecto era viável, como ficou finalmente demonstrado. Mas fica a mágoa de este projecto não ter sido desenvolvido há mais tempo e por interesses nacionais, pois se antigamente eram empresas portuguesas que realizavam o transporte por estrada, hoje temos de importar este serviço rodo-marítimo.

Enfim. Como se costuma dizer “umas vezes ganha-se, outras vezes aprende-se”, o problema é que depois de vários exemplos, tais como este ou como o das concessões portuárias, acabamos por não aprender nada ou não querer aprender.

por João Soares

NOTA: Por opção do articulista não foram utilizadas as regras do novo acordo ortográfico

Por:

Fonte: