

8/25/2017

“Nó ferroviário da Guarda – Distribuição e Logística” A oportunidade de tornar a Guarda num centro ibérico de logística

A modernização das linhas da Beira Baixa e Beira Alta, plano que está previsto no “Ferrovia 2020”, é considerado pelo presidente da Câmara Municipal da Guarda, Álvaro Amaro, como “o maior projeto para a região nas próximas décadas”. A cidade ganhará redobrada importância como local de distribuição de mercadorias, ficando, a norte, como o nó mais próximo da fronteira espanhola. A Guarda pode mesmo tornar-se num dos principais polos logísticos e ferroviários da Península Ibérica.



Durante a conferência “Nó ferroviário da Guarda – Distribuição e Logística”, organizada em conjunto pela Transportes em Revista e Câmara Municipal da Guarda no passado dia 21 de junho, ficaram ainda muitas respostas por responder à mesma questão: poderá a cidade da Guarda tornar-se numa centralidade ibérica ao nível da logística e do transporte ferroviário?

Estima-se que nas próximas duas décadas o crescimento de mercadorias, movimentado pelo sistema portuário nacional, atinja os 200 milhões de toneladas, entre importações e exportações. Uma boa parte deste fluxo terá origem em diversos pontos do globo, sobretudo do Oriente, tendo como destino Portugal, Espanha, França e outros países, sendo que outra parte terá origem em Espanha, com destino aos portos nacionais de onde seguirão para mercados fora da Europa.

Recorde-se que as rotas marítimas oriundas do Oriente e através do Cabo (Rota da Seda) terão no sistema portuário nacional os primeiros portos que lhes poderão assegurar a distribuição das suas mercadorias. Face a esta dimensão, o transporte ferroviário irá necessariamente crescer, assumindo-se como modo prioritário para os fluxos de grandes dimensões, de grandes distâncias e de grande regularidade.

Com o anúncio da eletrificação da linha da Beira Baixa, no troço Covilhã-Guarda, e da

modernização da Linha da Beira Alta, projetos que fazem parte do Ferrovia 2020, a Guarda ficará na confluência destas duas linhas. Este facto, aliado à existência no local de infraestruturas de apoio, como o terminal ferroviário da Guarda, possibilitará a receção de comboios de maiores dimensões e mais pesados, possibilitando, “à posteriori”, a separação/agregação de mercadorias para norte e para sul do País, potenciando a criação de comboios mais adequados às mercadorias transportadas e multiproduto, diminuindo, de forma expressiva, o trajeto a percorrer para a região sul. Esta possibilidade, promove e garante a libertação de canais horários, sobretudo na linha do norte, entre Coimbra e Entroncamento. Por outro lado irá permitir o aumento da capacidade instalada da rede ferroviária, aumentando a eficácia do transporte ferroviário, a redução do tempo de viagem e respetivos custos, aumentando a competitividade, face a outras soluções de trajeto e modos de transporte.

Na teoria, a Guarda tem tudo a ganhar com estes dois projetos. Também o tinha quando se anunciou a construção da A23 e da A25, mas, conforme revelou o presidente da autarquia, Álvaro Amaro, as mais-valias que as duas infraestruturas rodoviárias trouxeram para a região **«ficaram muito aquém das expetativas criadas e anunciadas»**.

Durante a conferência, Álvaro Amaro fez questão de dizer que **«estamos na presença do projeto mais importante para a Guarda durante as próximas décadas»**, permitindo que na cidade se crie **«um eixo e um grande nó ferroviário que irá alavancar a Economia da região»**. No entanto, o autarca guardense salientou que **«temos de aproveitar bem este investimento. Queremos dizer ao país e a toda esta comunidade que no “arco interior” também se produz e que não se pode desprezar os territórios de baixa densidade e elevado potencial»**.

Mas será a Guarda capaz de gerar fluxos ferroviários que permitam potenciar o investimento que se irá realizar nas duas linhas, de modo a que esta região se possa assumir como uma centralidade logística? Esta foi uma das questões colocadas por Carlos Rodrigues, do operador Medway, que apresentou a visão da empresa sobre o nó ferroviário da Guarda. Segundo Carlos Rodrigues, **«existe aqui uma conjugação de fluxos importante, principalmente porque a Guarda possui uma posição geográfica perto da fronteira com Espanha e na bifurcação entre a Linha da Beira Baixa e Linha da Beira Alta. Há condições para que cheguem e partam comboios completos. Mas a Guarda tem de ter atividade própria e tem de ser produtor de carga e volumes próprios. Só assim é que se consegue dar solidez ao projeto. Tem de ser um foco de mercadorias»**. Carlos Rodrigues explicou que os operadores ferroviários querem **«mais produtividade e custos unitários mais baixos. Não gostamos de sazonalidades. Gostamos de uma procura que seja estável»** e que o ideal é realizar serviços com comboios origem-destino sem qualquer tipo de intervenção. No entanto, a maior parte das vezes tal não é possível sendo

fundamental a existência de “hubs” rodoferroviários que permitam dar apoio à atividade. **«Temos alguns problemas em Portugal e dois deles são a falta de volume e a dispersão geográfica. Nenhum comboio internacional vai de uma ponta à outra; ou “partem-se” no Entroncamento ou na Pampilhosa. Mas os ferroviários não gostam de “partir” comboios. Por isso têm de existir linhas que permitam o mínimo de manobras. Os “hubs” não podem acrescentar custos para o operador mas sim diminuir e têm de ser polos concentradores de carga para a realização dos comboios»**, adiantou Carlos Rodrigues.

Por seu turno, Carlos Fernandes, vice-presidente da Infraestruturas de Portugal, falou sobre os investimentos projetados para a Linha da Beira Alta, cuja modernização irá custar 606 milhões de euros, e da modernização do troço Covilhã-Guarda, que terá um valor de investimento na ordem dos 85 milhões de euros. O vice-presidente da IP também abordou o investimento que irá ser realizado na construção da concordância da Pampilhosa (40M€) - que permitirá uma melhor ligação entre a Linha do Norte e a Linha da Beira Alta – e desfez as dúvidas que existiam sobre a possibilidade de a Linha da Beira Baixa ser um corredor ferroviário alternativo à Linha da Beira Alta. Para Carlos Fernandes, a requalificação integral desta linha não irá implicar o encerramento da via ao tráfego ferroviário, e que atualmente é utilizada por cerca de 10 comboios/dia de mercadorias. O responsável revelou que **«é muito importante concluir a modernização do troço Covilhã-Guarda, da Linha da Beira Baixa, mas a intenção não é fazer desta linha uma alternativa à Linha da Beira Alta. Não queremos fechar a Linha da Beira Alta enquanto esta estiver a ser requalificada»**.



Recorde-se que em entrevista à Transportes em Revista, o ministro das Infraestruturas e do Planeamento, Pedro Marques, tinha referido que existiam dois motivos para a decisão de avançar com a eletrificação e modernização do troço Covilhã-Guarda. Segundo Pedro Marques, **«primeiro porque irá permitir libertar a capacidade de exportação de toda a Beira Baixa e depois porque viabiliza a intervenção que será feita na Linha da Beira Alta. As intervenções que serão realizadas na modernização da Linha da Beira Alta serão muito impactantes e é necessário ter em funcionamento um corredor alternativo para a exportação de mercadorias»**.

Já o presidente da Administração do Porto de Aveiro, Braga da Cruz, realçou a importância que a modernização da Linha da Beira Alta terá para toda a região centro e norte, permitindo que as exportações cheguem mais rapidamente ao hinterland do porto aveirense, que naturalmente é o interior centro e toda a região de Castilha-Leão. Braga da Cruz falou ainda sobre a importância de ter boas acessibilidades rodoferroviárias de modo a potenciar a rede de cidades Cencil, um projeto transfronteiriço entre Espanha e Portugal que junta as cidades da Guarda, Viseu, Figueira da Foz, Aveiro, Coimbra, Valladolid, Salamanca e Ciudad Rodrigo. O diretor de logística da Coficab Portugal, Gonçalo Monteiro, empresa que é um dos maiores empregadores da região, realçou que a ferrovia pode ser «uma oportunidade». Apesar de grande parte das exportações da Coficab ser realizada por modo rodoviário, tendo como principais destinos na Europa, Espanha, Roménia e Bélgica, Gonçalo Monteiro, refere que **«se houver flexibilidade e tempos de entrega e preços corretos, certamente que utilizaremos a ferrovia»**. O mesmo posicionamento tem a ACI Automotive, outra empresa sediada no concelho da Guarda e que é um dos principais clientes da Coficab e respetivo parceiro estratégico. Carlos Abrantes, diretor de operações, também assumiu que o transporte rodoviário é o modo mais utilizado pela empresa, que preferencialmente realiza as suas exportações para fora da Europa através do Porto de Leixões. Segundo Carlos Abrantes, **«existem questões estruturais e de capacidade de volume que têm de ser resolvidas. Depois existem outras, como a adaptabilidade, a segurança e o ambiente, e a eficiência operacional»**. Para o responsável da ACI Automotive, os projetos previstos para a ferrovia poderão fazer da Guarda um polo centralizador e distribuidor de mercadorias, no entanto, advertiu para o facto de este projeto **«não ser apenas da Guarda. É um projeto das Beiras»**.

Egídio Lopes, diretor geral da K-Log Logística, outro dos oradores da sessão, disse que **«o facto de se chamar nó ferroviário é um pouco redutor para a Guarda. Os serviços ferroviários têm muito para oferecer aos operadores logísticos e rodoviários desde que ninguém seja penalizado. Só será utilizado se for rentável e proveitoso para o cliente. Se eu souber que num determinado serviço o camião é mais competitivo não vou utilizar a ferrovia»**.

João Logrado, administrador da Olano Portugal, transportadora rodoviária francesa que está sediada na Guarda, assumiu que a cidade poderá ser **«a capital logística da Península Ibérica»** uma vez que está apenas a 370 Km de Madrid, 300 km de Lisboa, 200 km do Porto 300 km de Vigo. Segundo o responsável, a Guarda **«deveria ser entendida como um porto seco»** dado que em Vilar Formoso existe uma alfândega e que à semelhança do porto seco de Saragoça, a Zaldesa, existe potencial para fazer na região uma plataforma logística integrada. João Logrado assumiu ainda não ver a ferrovia como **«um concorrente. Para nós é um parceiro que pode ajudar no nosso negócio»**.

O presidente da Medway, Carlos Vasconcellos, também concordou que «**existem condições para fazer um porto seco na Guarda. Há potencial para isso, no entanto é necessário criar infraestruturas que permitam realizar as operações ferroviárias. Terminais com linhas de apenas 150 metros implicam custos muito significativos que o cliente não quer pagar**».

por Pedro Costa Pereira e Fotos de Município da Guarda

Por:

Fonte: