

1ª SESSÃO – OS PORTOS EM PORTUGAL

O CONTRIBUTO DA APDL PARA A INTERMODALIDADE

Joel Silva



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

Organização



Comissão Portuguesa de Geotecnia nos Transportes



COMISSÃO
PORTUGUESA de
MELHORAMENTO de
TERRENOS



Sociedade
Portuguesa
de Geotecnia

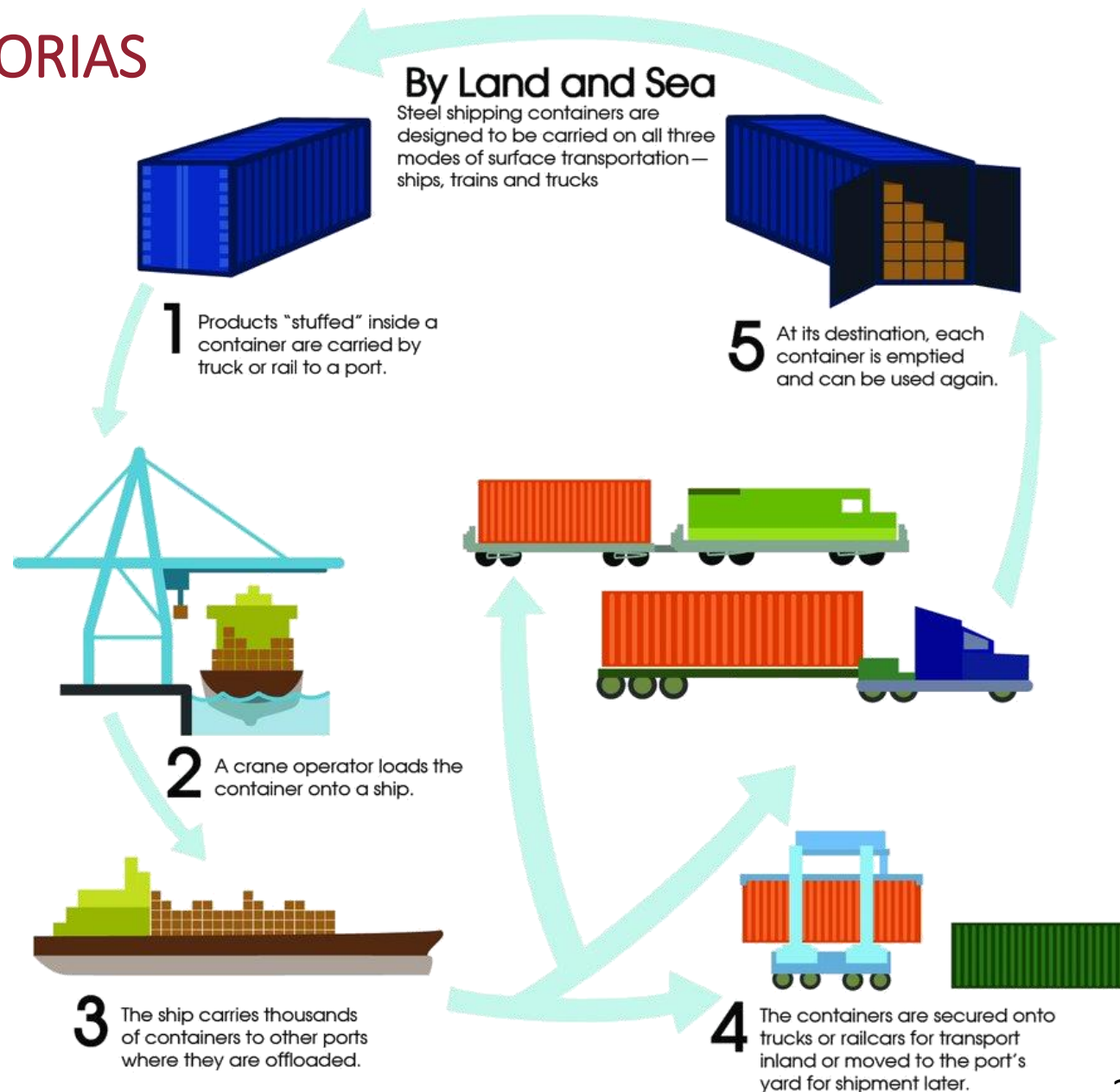


APDL
ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCADORIAS

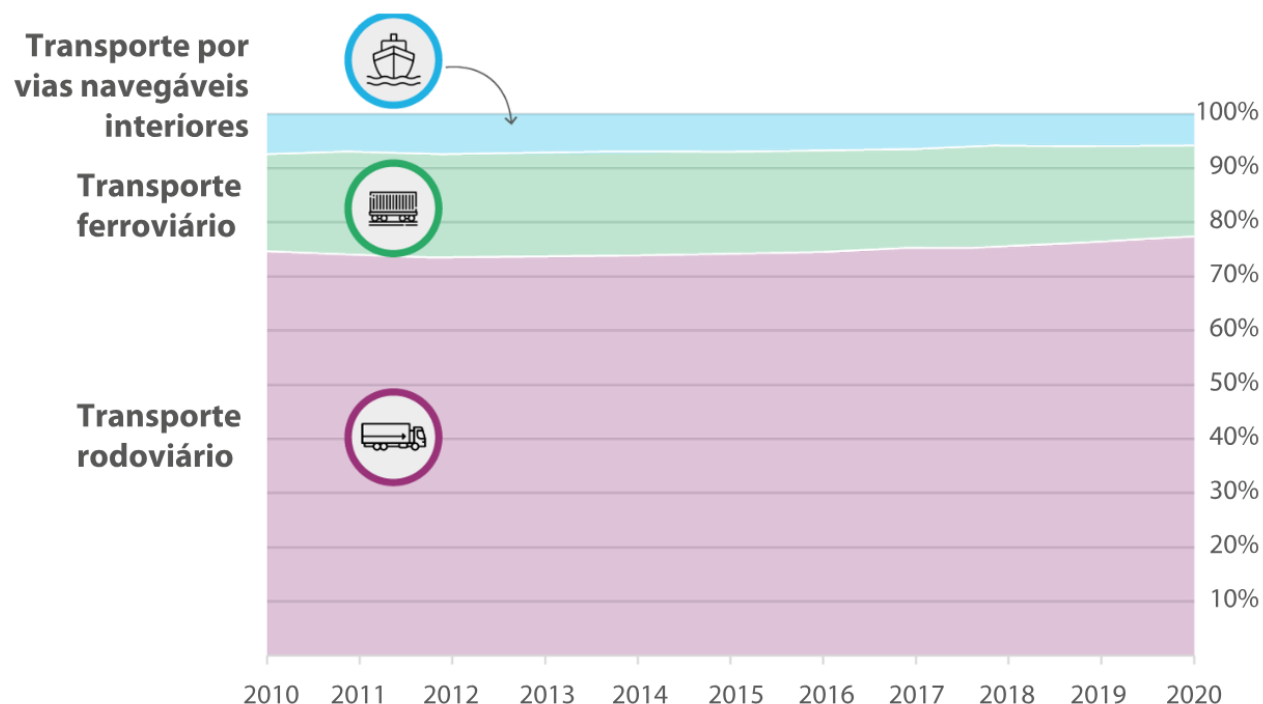
“O transporte intermodal de mercadorias consiste na movimentação de mercadorias numa única unidade de carga (como um contentor) utilizando uma combinação de modos de transporte: rodoviários, ferroviários, por vias navegáveis ou aéreos.¹”

¹ Relatório Especial: Transporte intermodal de mercadorias



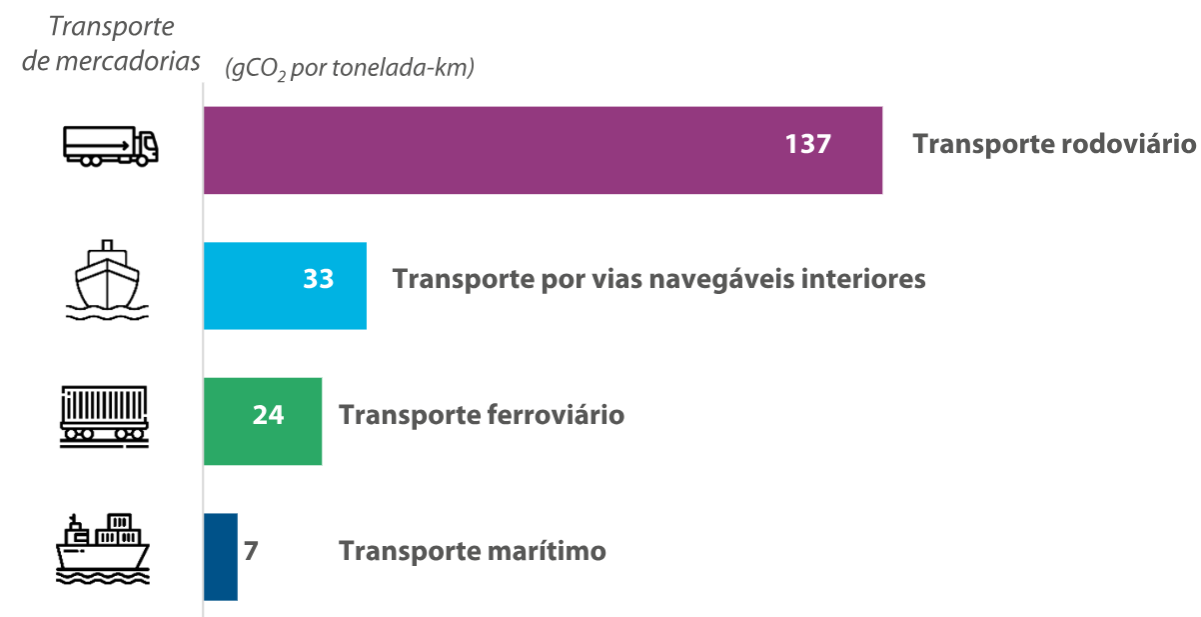
TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCADORIAS

- Repartição modal do transporte interior de mercadorias na UE (% do total de toneladas-quilómetro):



Fonte: TCE, com base em dados do Eurostat (código dos dados [online: tran_hv_frmod](#)).

- Emissões de CO₂ por modo de transporte de mercadorias:

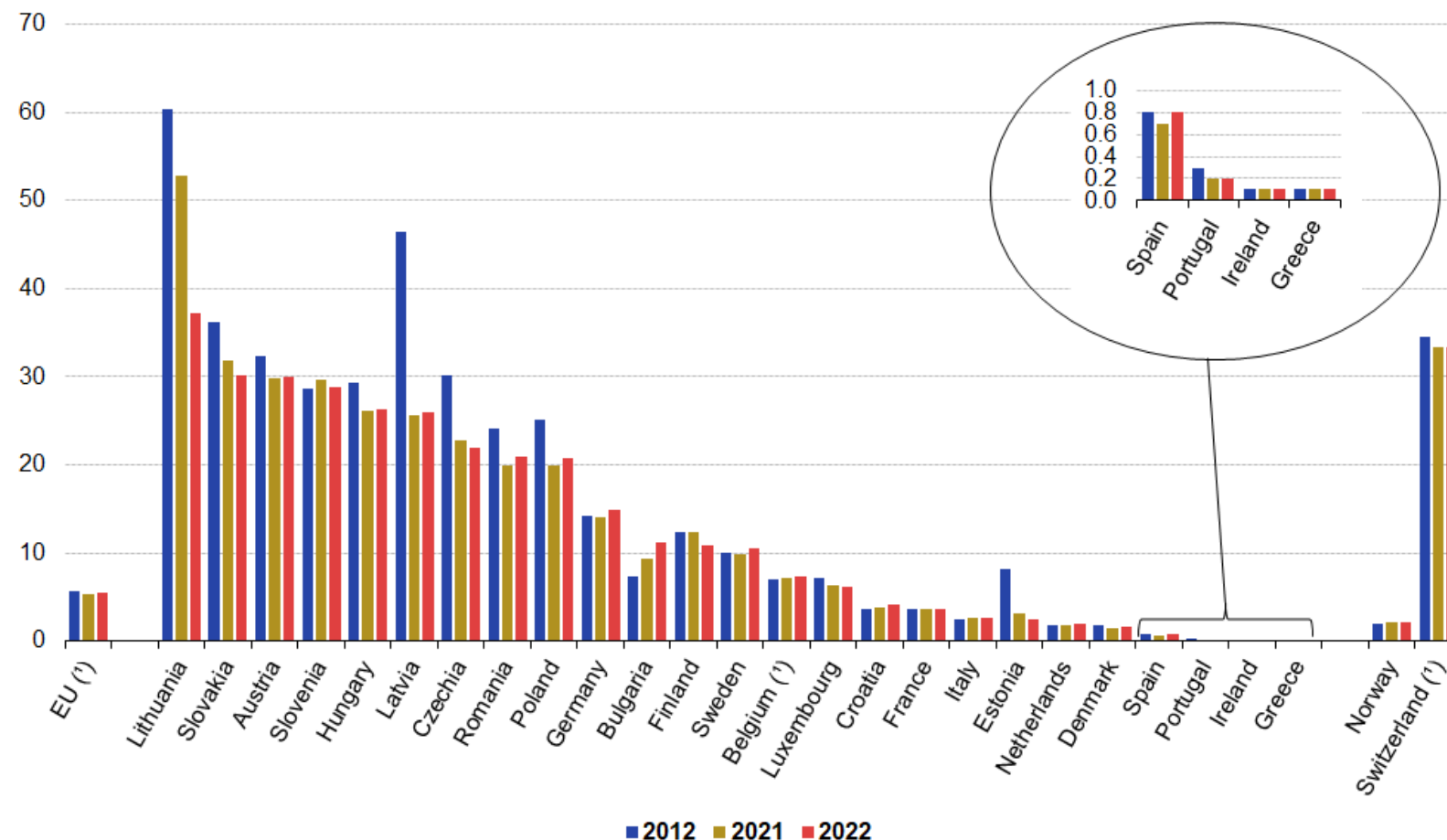


Fonte: TCE, com base em dados da Agência Europeia do Ambiente relativos a 2018.

TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCADORIAS

Share of rail in total freight transport, 2012, 2021 and 2022

(%, based on tonne-kilometres)



Note: Cyprus and Malta have no railways. Countries are ranked based on 2022 data.

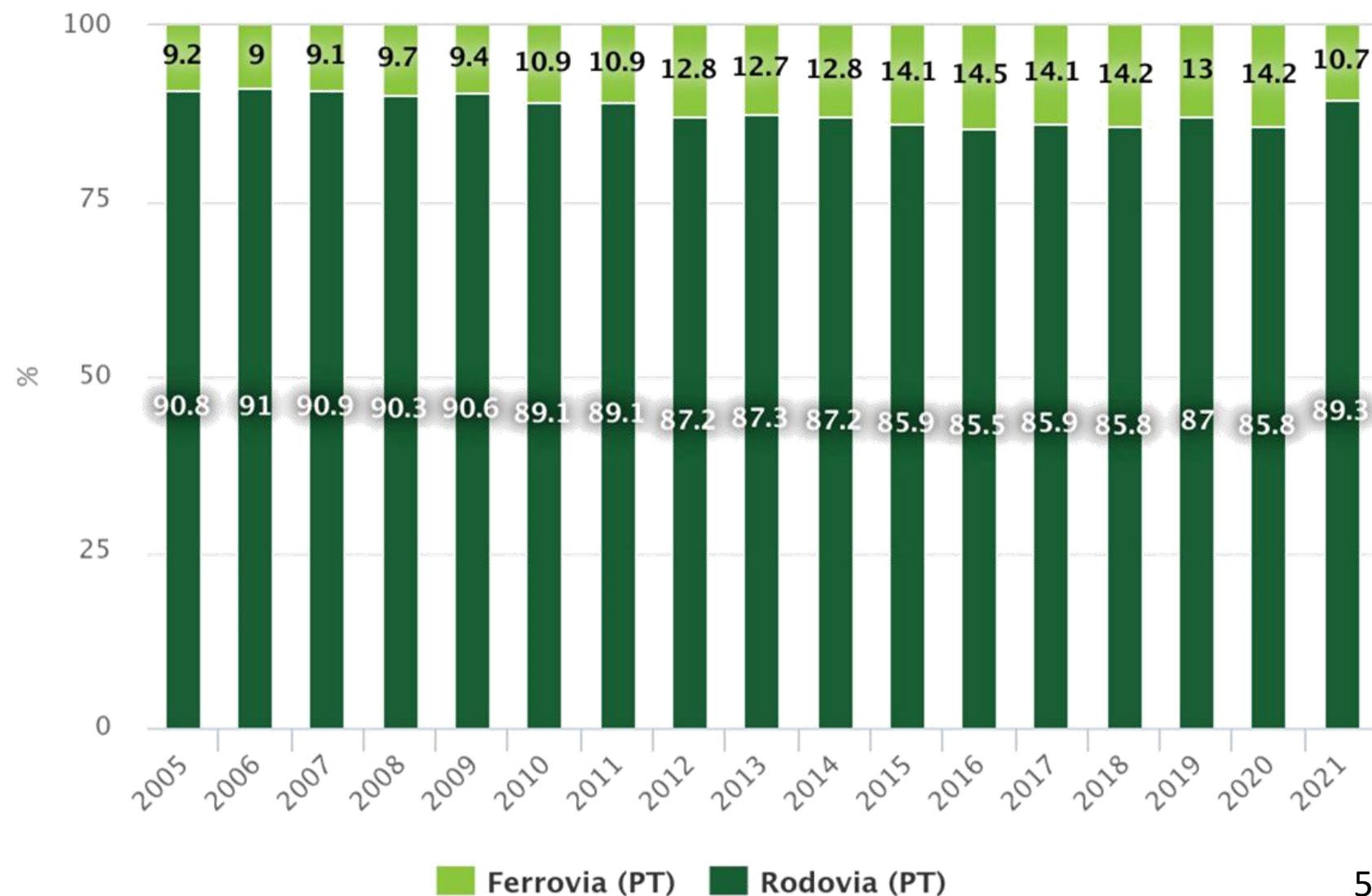
(*) Eurostat estimates.

Source: Eurostat (online data code: tran_hv_ms_frm0d)

TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCADORIAS

Distribuição modal do transporte de mercadorias, em Portugal

Fonte: Transporte de mercadorias | Relatório do Estado do Ambiente

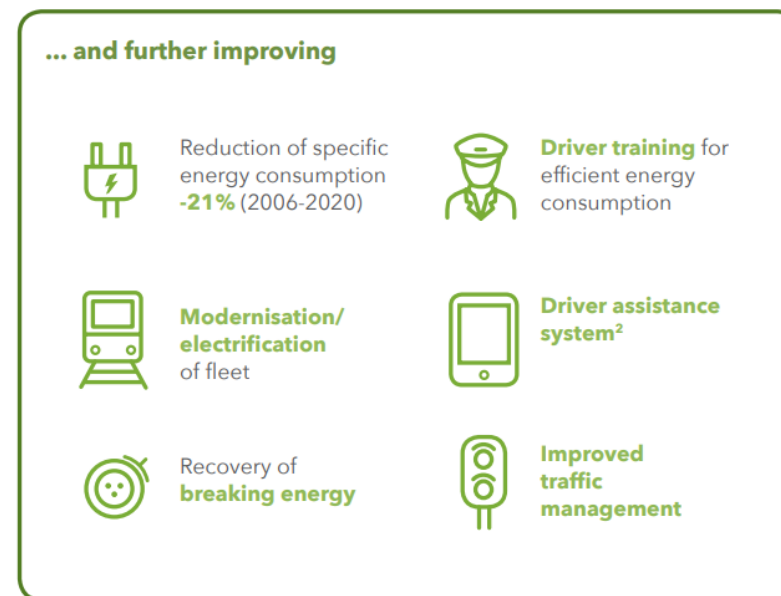
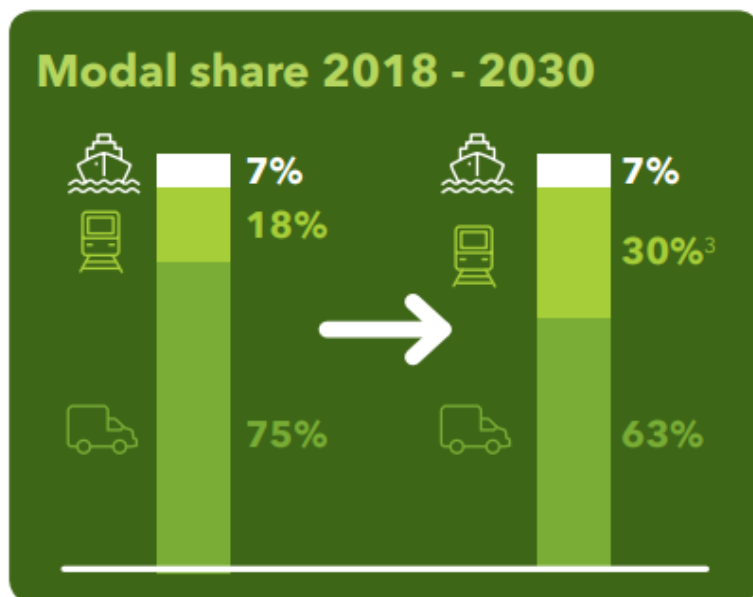


TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCADORIAS

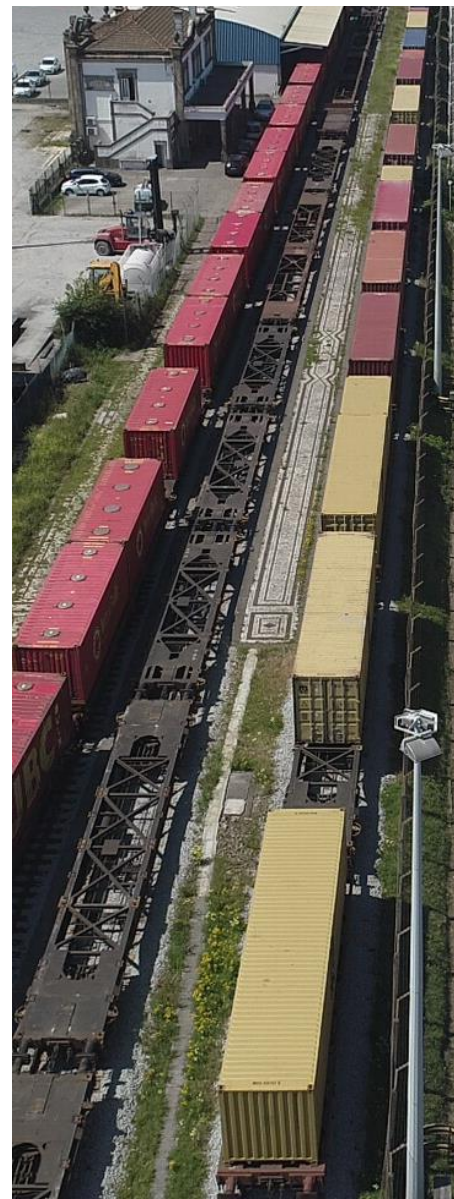
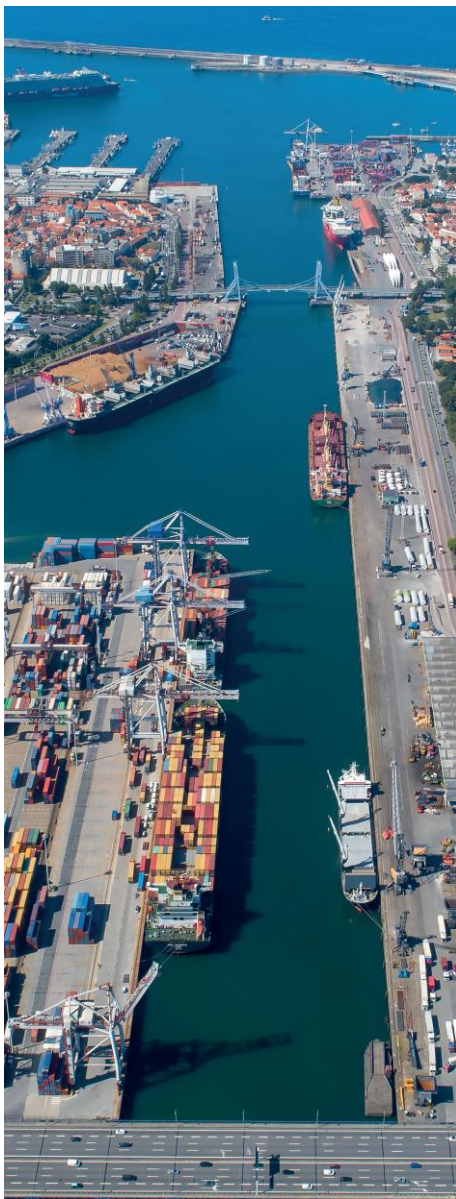
O imperativo da mudança – crescimento da cota ferroviária

“Modal shift towards 30% rail freight by 2030 to prevent the negative effects of growth”

“The European rail freight sector is convinced that a strong increase in the rail freight modal share from 18% in 2015 to 30% in 2030 will avoid most of the negative impact related to road traffic growth”

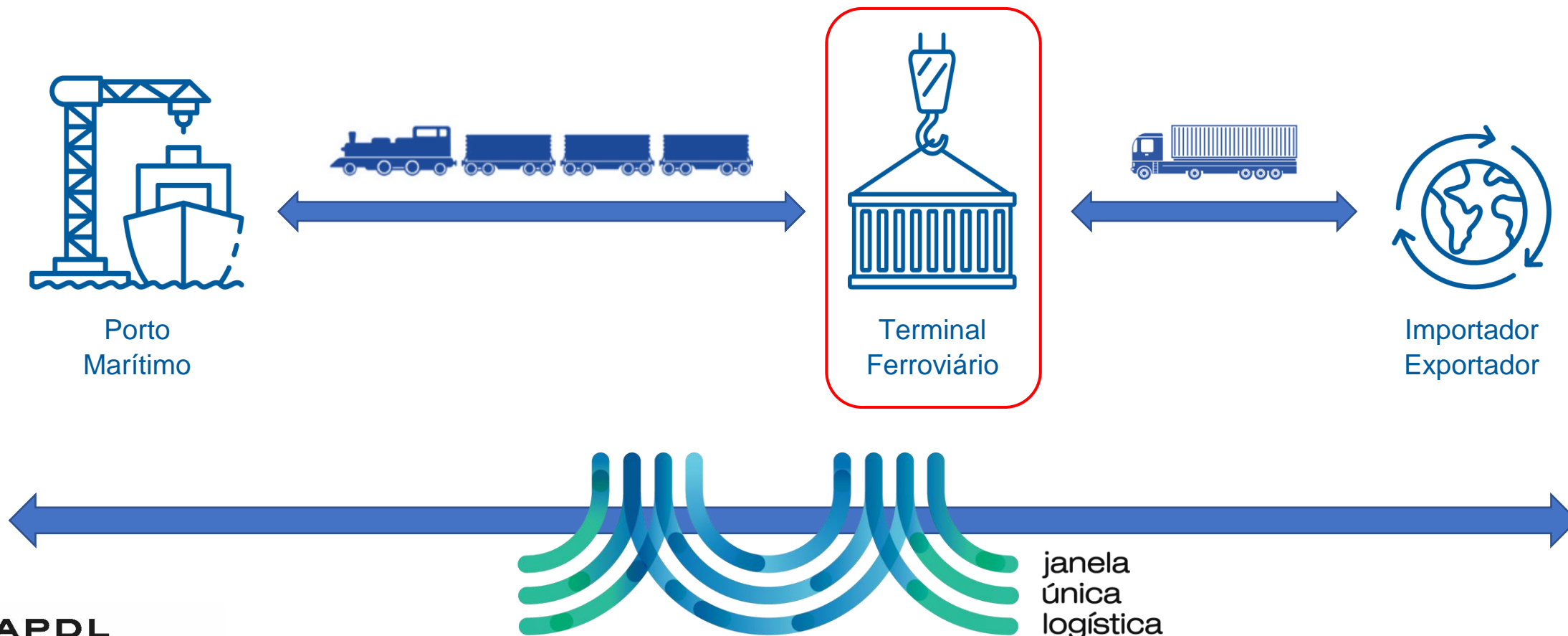


O CONTRIBUTO DA APDL PARA A INTERMODALIDADE



O CONTRIBUTO DA APDL PARA A INTERMODALIDADE

“A **JUL** é um **ecossistema digital** para o desenvolvimento do negócio e criação de valor nas redes logísticas e portuárias. Através deste ecossistema os atores das redes logísticas e as autoridades **partilham informação** em tempo real e alinham processos para assegurar a sincronização das operações.”



O CONTRIBUTO DA APDL PARA A INTERMODALIDADE

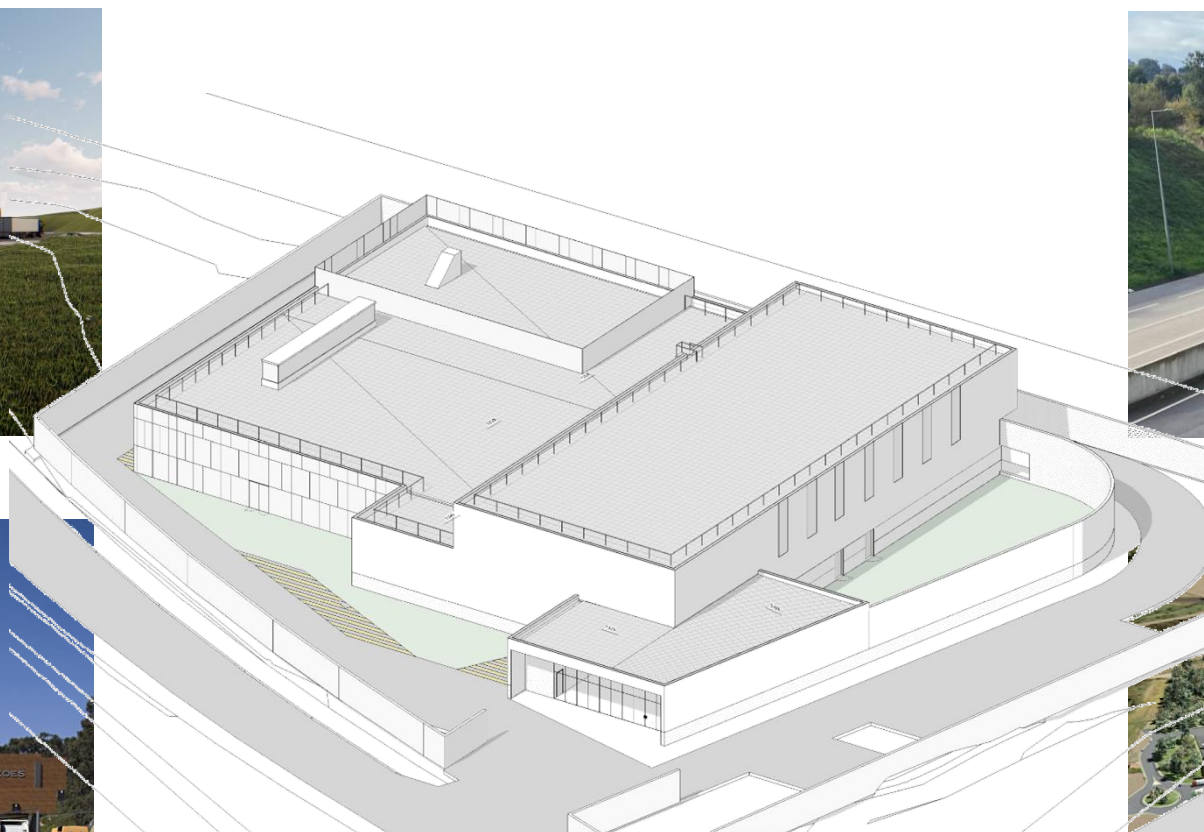
Integração de serviços



Centro Inspetivo



Portaria Única



Data Center

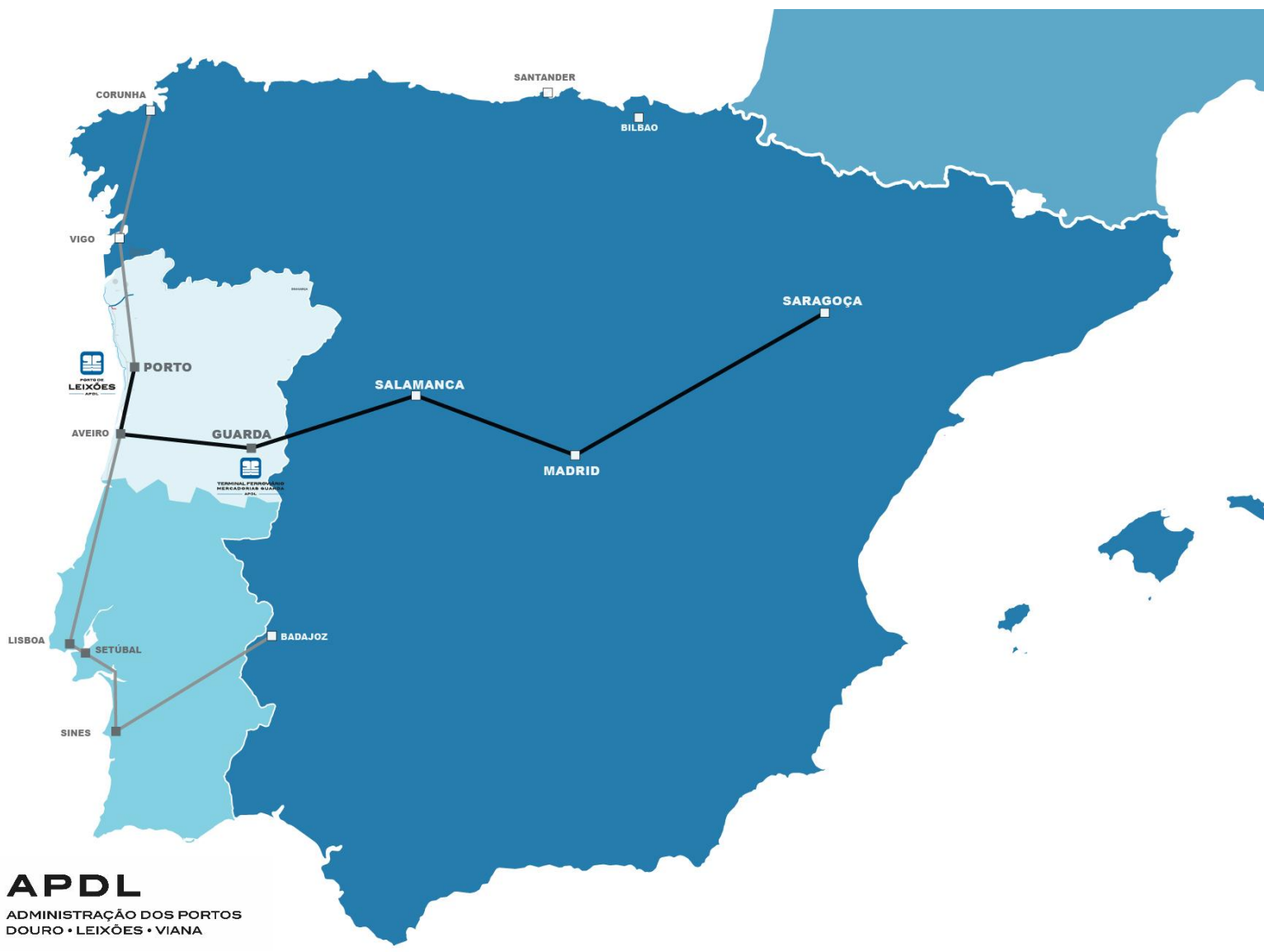


Parque de Pesagens



Plataforma Logística

OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL



**TERMINAL FERROVIÁRIO
MERCADORIAS LEIXÕES**
APDL



**TERMINAL FERROVIÁRIO
MERCADORIAS GUARDA**
APDL

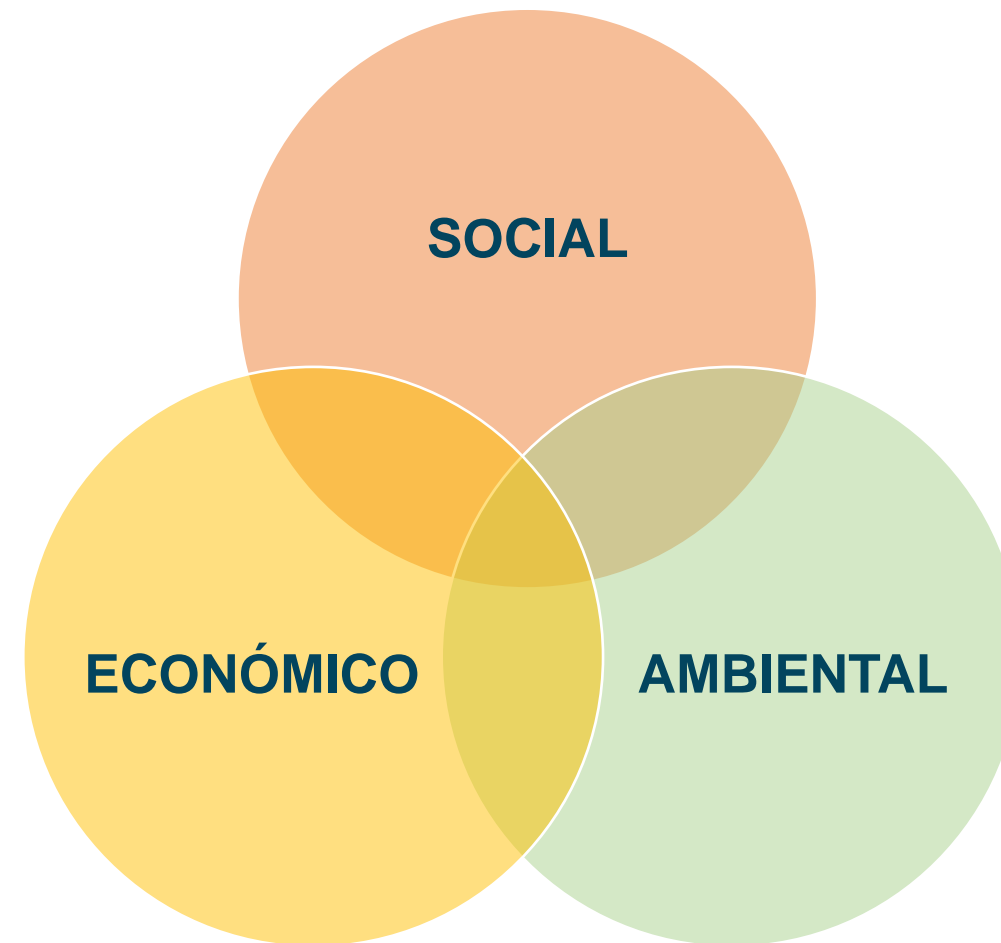


APDL
ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

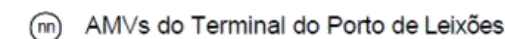
OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Objetivos estratégicos

- ✓ Alavancar o negócio
- ✓ Promover a intermodalidade ferro-marítima
- ✓ Reduzir emissões
- ✓ Aliviar a rede viária
- ✓ Melhorar a segurança
- ✓ Melhorar a eficiência
- ✓ Aumentar a capacidade
- ✓ Desenvolver a economia



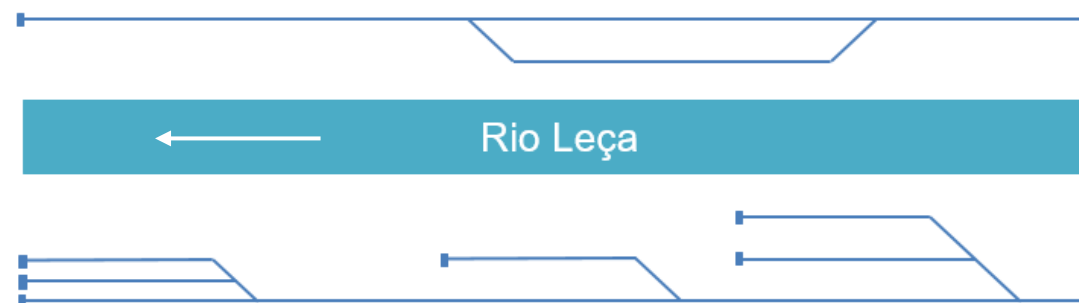
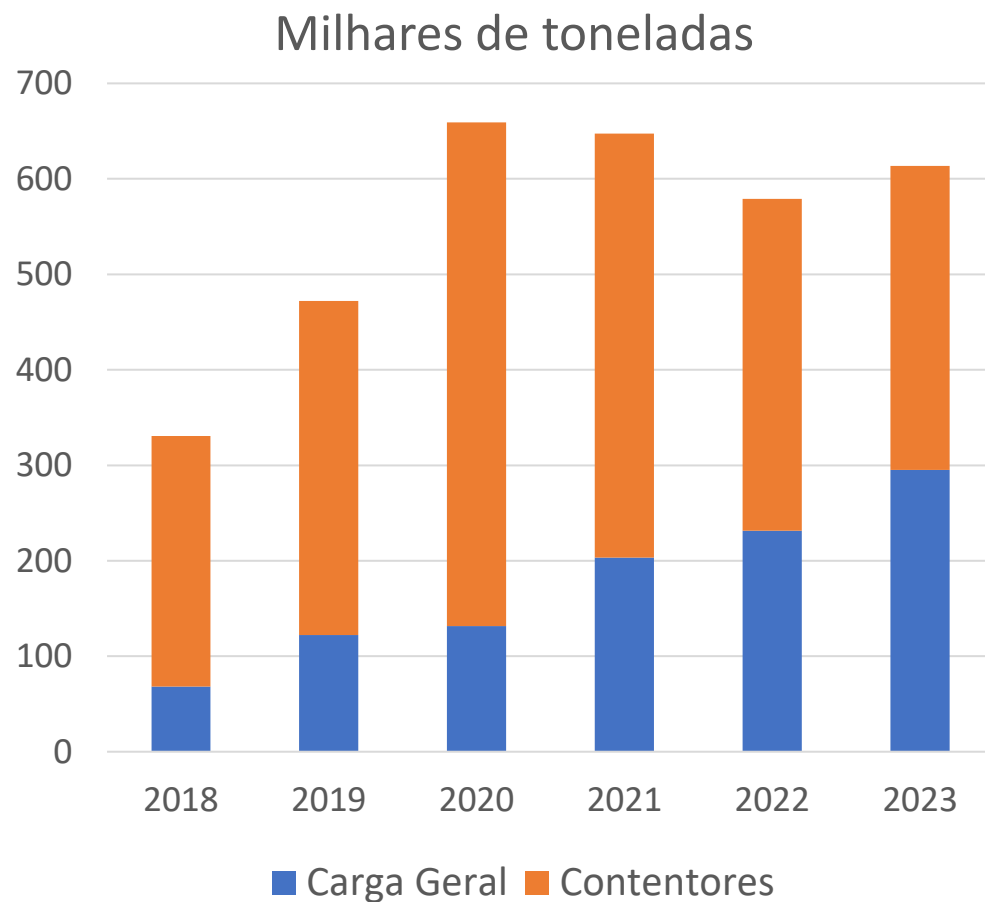
Terminais Ferroviários do Porto de Leixões



LINHA	COMPRIMENTO
Linha Sul	1645 m
TCS	540 m
D2S (Sucata)	263 m
D1S (Carga Geral)	225 m
D1S (Cimentos)	108 m
Linha Norte	2310 m
D2N	585 m

OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

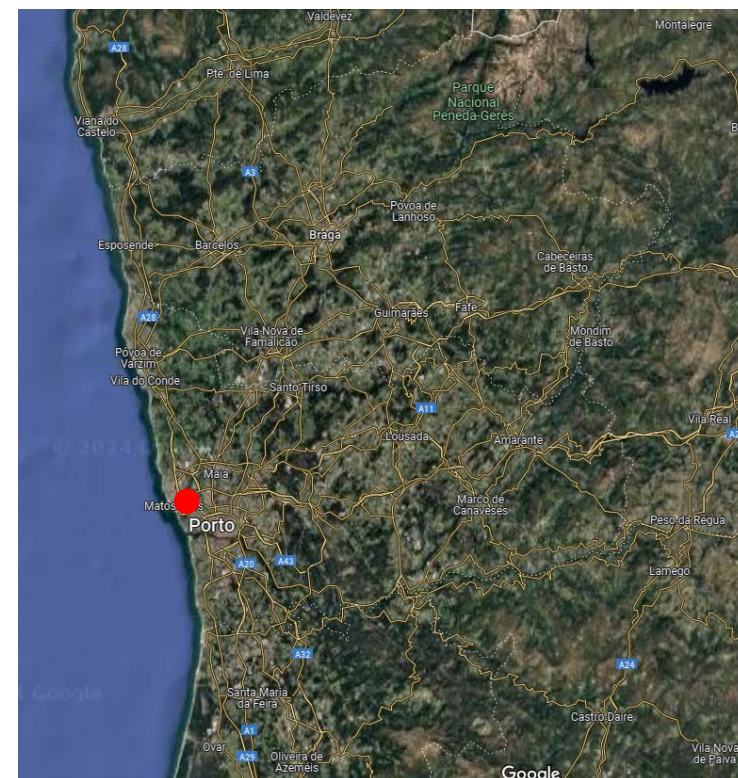
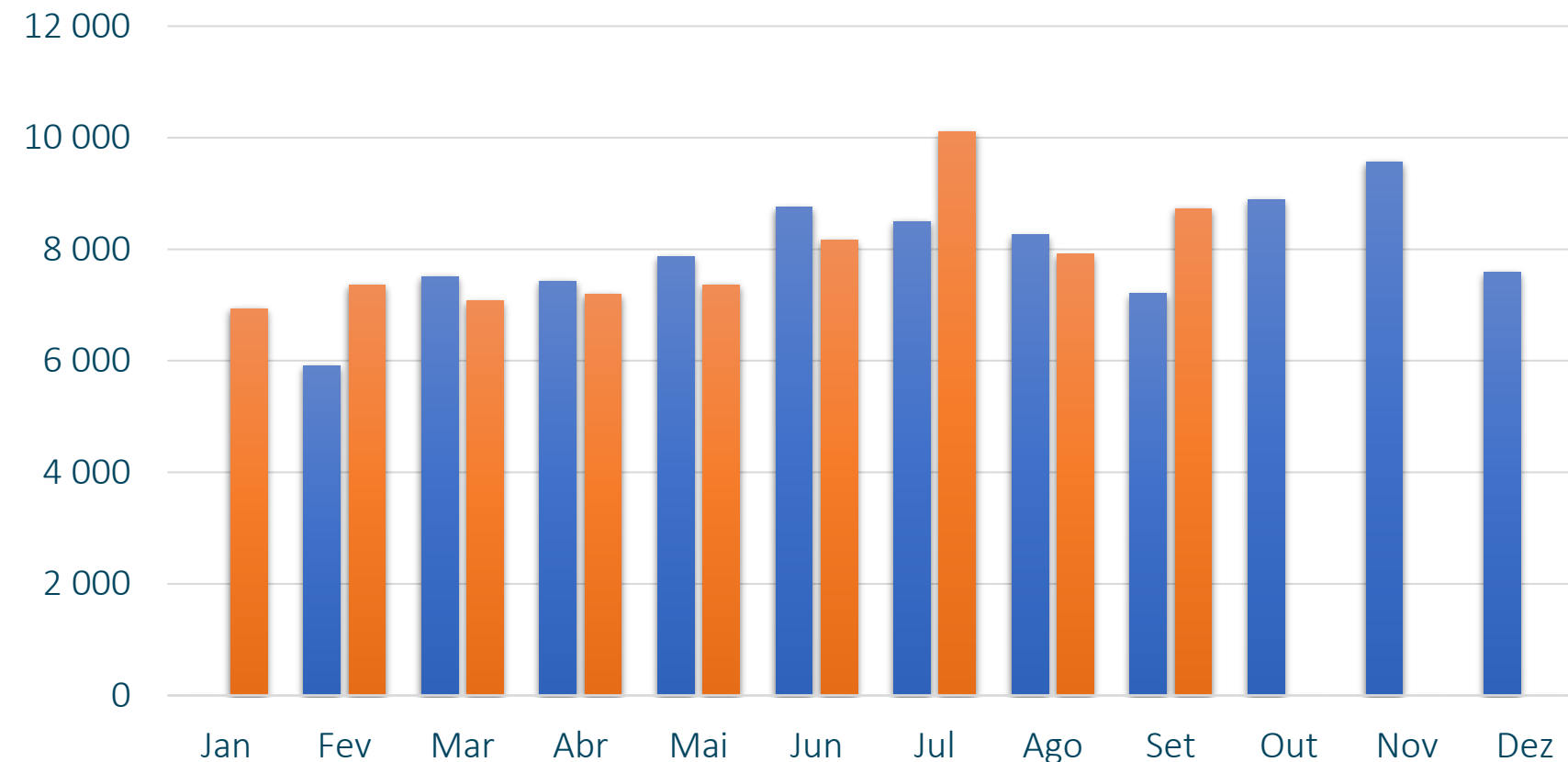
Terminais Ferroviários do Porto de Leixões



OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões

TEUs Movimentados



OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

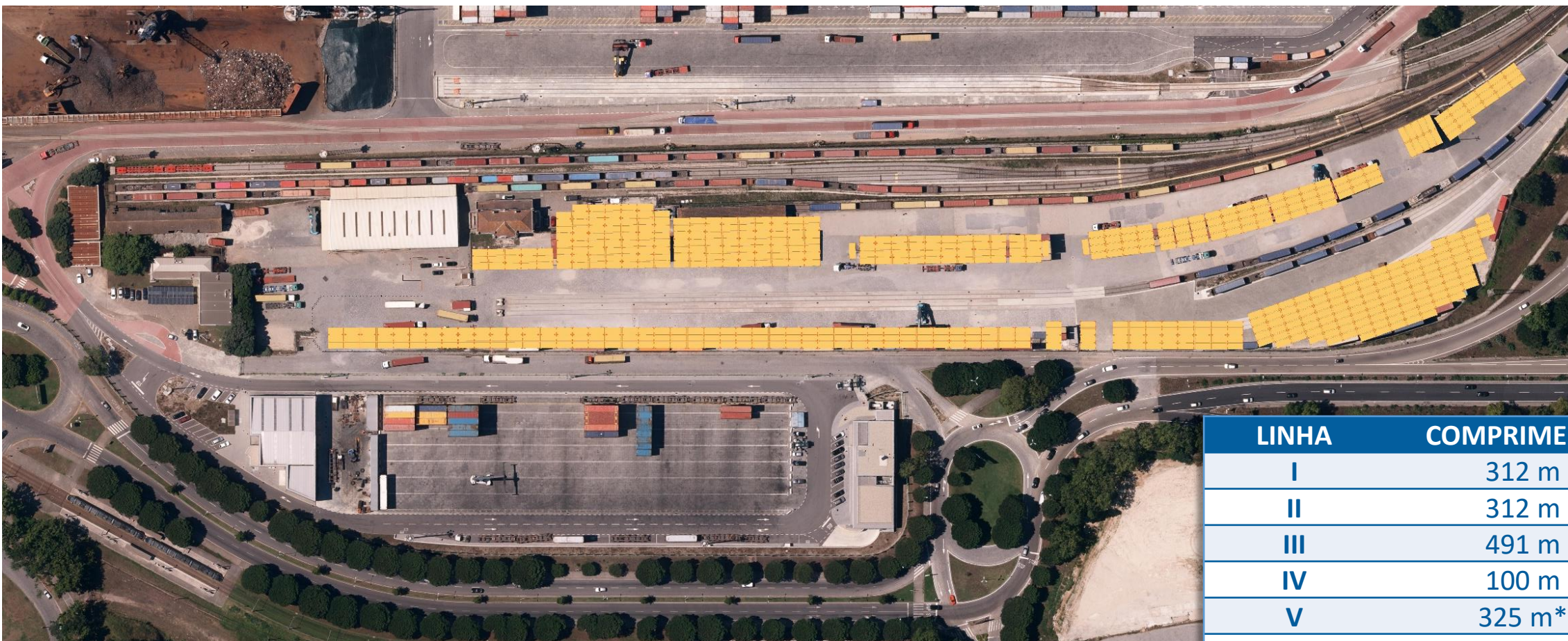
Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões

- ✓ Trata-se do **principal** terminal rodoferroviário existente a norte do rio Douro;
- ✓ Por mês movimenta cerca de **7.500 TEUs**, o que se traduz em menos **4.500 camiões** nas estradas e menos **2.204 toneladas** de CO₂ libertadas para a atmosfera¹;
- ✓ A sua capacidade encontra-se **esgotada**, sendo um entrave ao crescimento da **cota ferroviária**;
- ✓ A operação é realizada com recurso a *reachstakers*, o que implica um grande **desperdício** de áreas;
- ✓ A existência de **edifícios** dentro do terminal é um entrave à utilização de algumas linhas para carga/descarga de mercadoria;
- ✓ O reduzido comprimento das atuais vias férreas obriga à realização de muitas manobras, o que se traduz em **perdas** de eficiência e sobrecustos;
- ✓ A atual acessibilidade rodoviária é realizada através da rede **local**, não havendo **ligação** direta ao Porto de Leixões;

¹ [Carbon Calculator Form | GEODIS](#)

OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

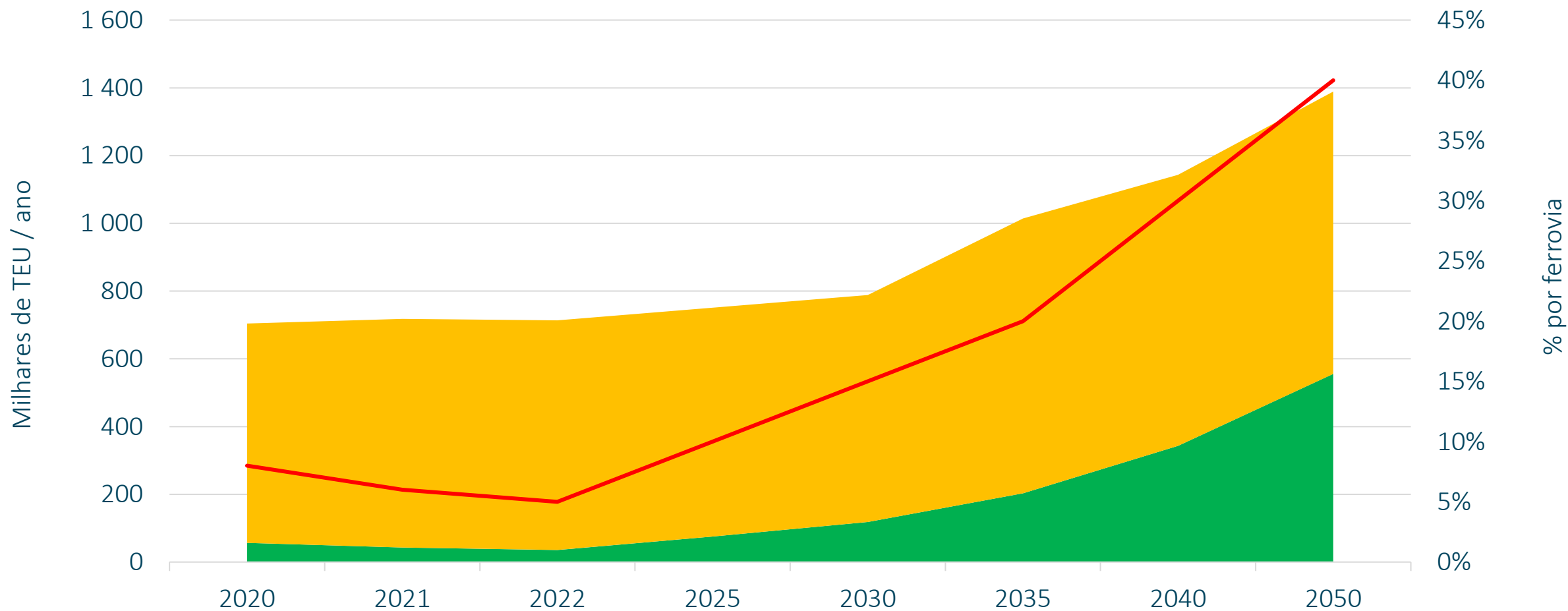
Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões



LINHA	COMPRIMENTO
I	312 m
II	312 m
III	491 m
IV	100 m
V	325 m*
VII	452 m*
IX	170 m*
* Linhas de operação	

OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Estimativas da procura mantendo a cota rodoviária



OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

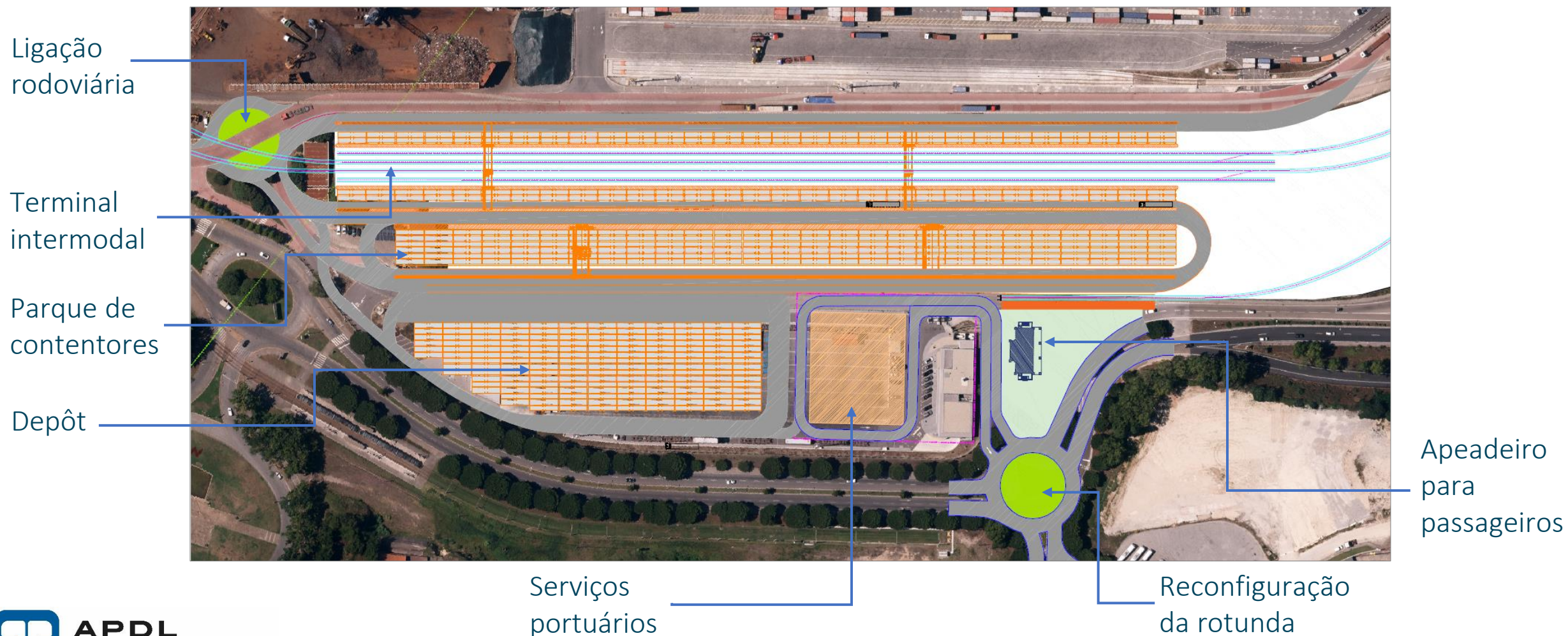
Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões

De forma a aumentar a capacidade do TFML, foram identificadas as seguintes ações:

1. Contemplar novas vias férreas retilíneas e paralelas de forma a permitir a operação com pórticos elétricos;
2. Capacitar o terminal para a operação simultânea de 2 comboios com 750 m;
3. Permitir uma capacidade de armazenamento compatível com a procura estimada;
4. Interligar os fluxos rodoferroviários com o porto de Leixões;
5. Suprimir o atual acesso rodoviário através da rede local, centralizando todo o tráfego na VILPL e na Portaria Única;
6. Remover os edifício existentes de forma a permitir a implantação das novas vias férreas;
7. Viabilizar a entrada e saída de passageiros na linha de Leixões;

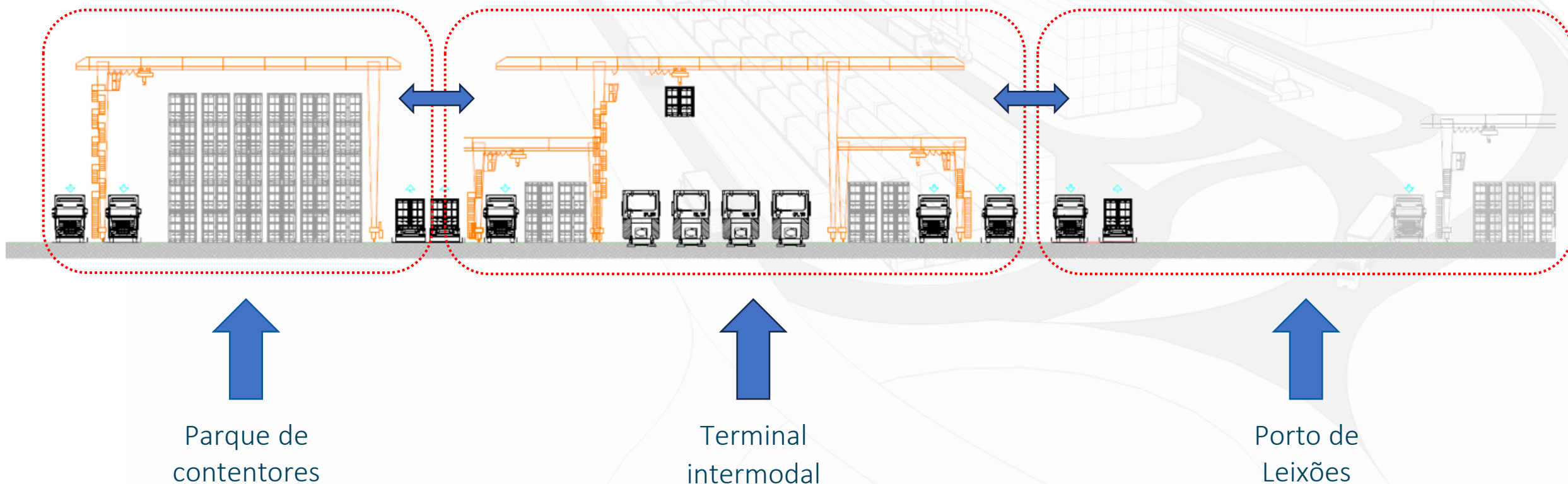
OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões – uma nova visão integradora



OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões – uma nova visão integradora



OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda – O Porto Seco da Guarda

O PORTO SECO DA GUARDA

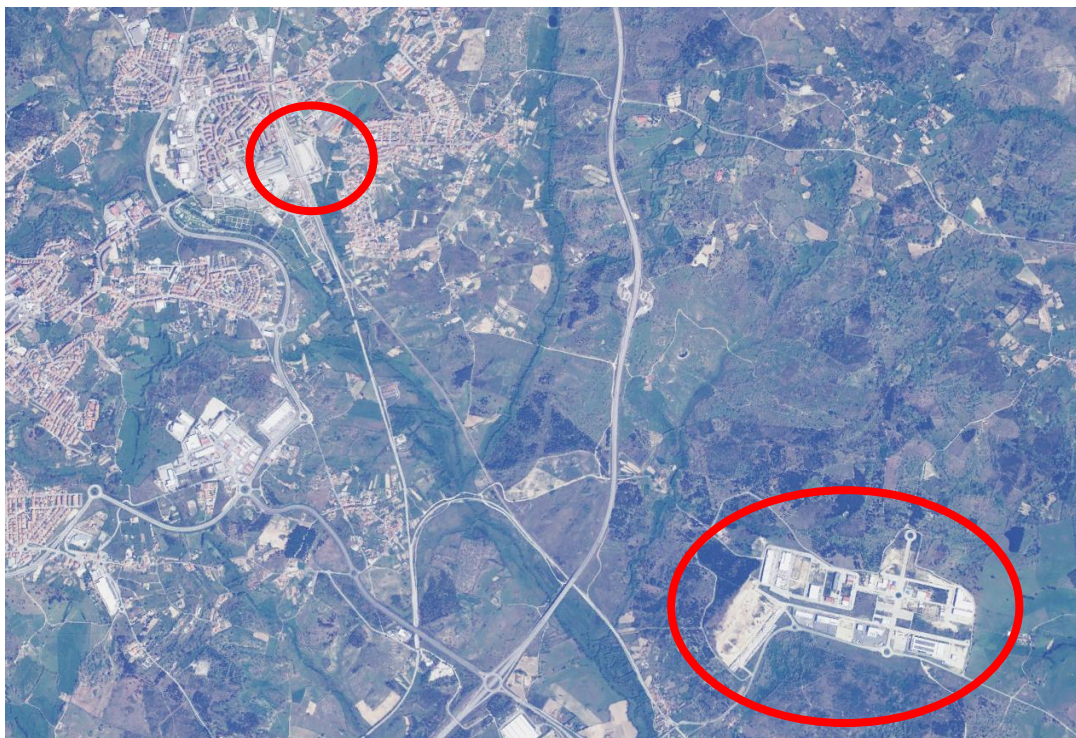
- ✓ Proximidade a Espanha
- ✓ Acessibilidades Rodoviárias:
 - A25
 - A23
 - VICEG (realização a cargo da IP)
- ✓ Acessibilidades Ferroviárias:
 - Ligação à Linha da Beira Alta
 - Ligação à Linha da Beira Baixa



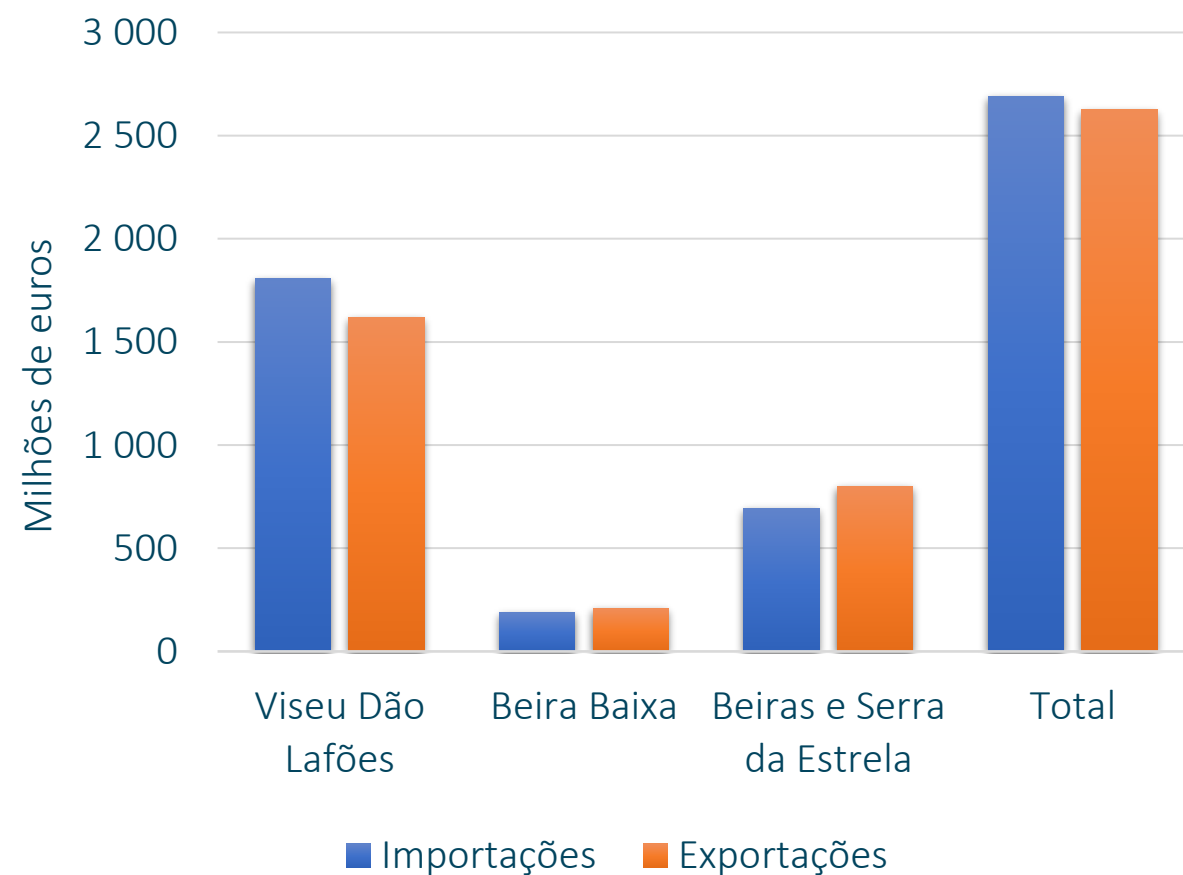
OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda – O Porto Seco da Guarda

- ✓ O Porto Seco da Guarda pode funcionar de forma articulada com a Plataforma Logística de Iniciativa Empresarial da Guarda (PLIE da Guarda), que se situa a cerca de 5 km e tem uma área total superior a 100 hectares.

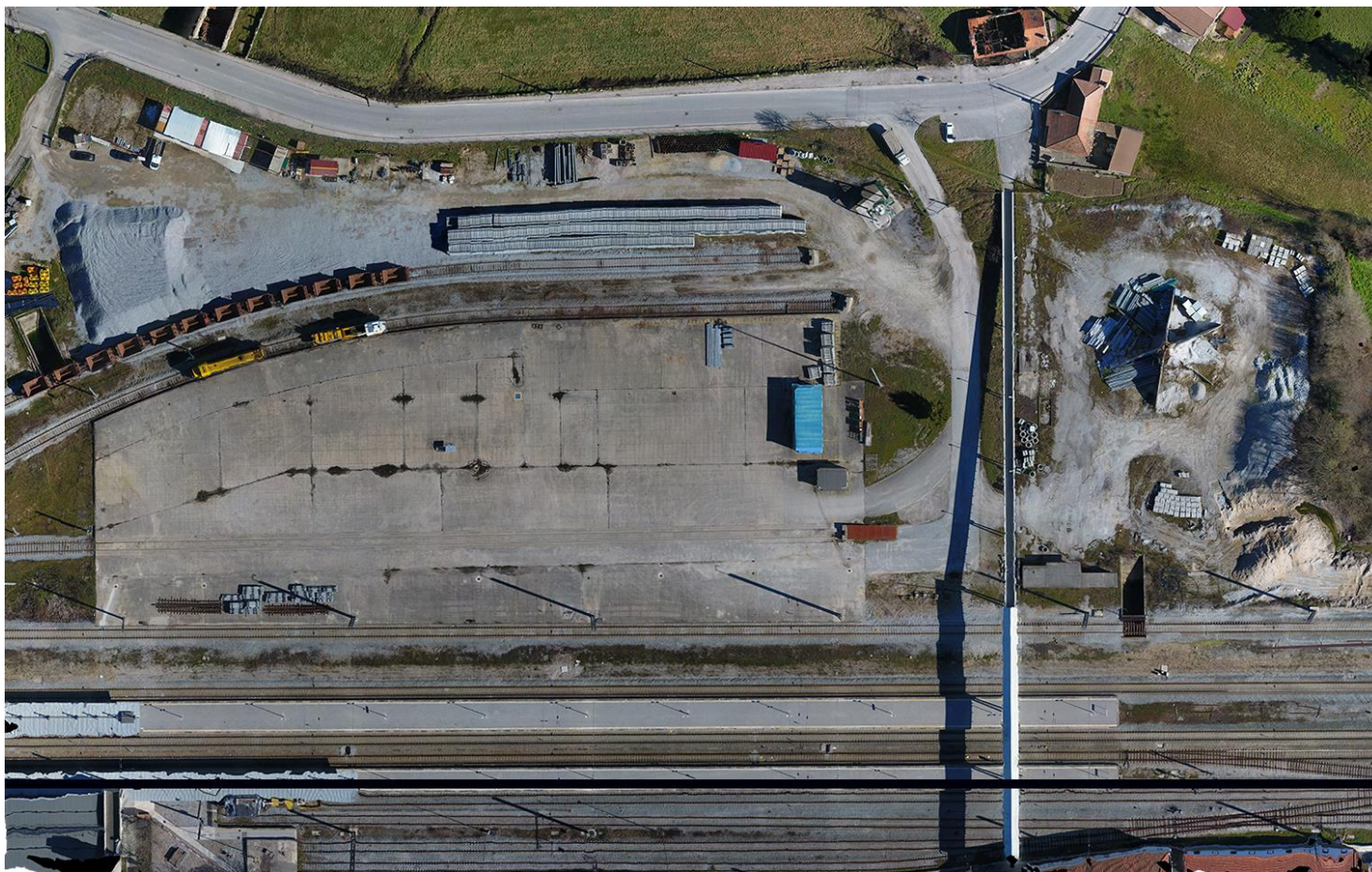


2023@INE.pt



OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda – O Porto Seco da Guarda



- ✓ Área total: 29.756 m²
- ✓ Área pavimentada: 9.000 m²
- ✓ 3 linhas férreas:
 - Linha A: 181 m
 - Linha B: 188 m
 - Linha C: 180 m
- ✓ Bitola ibérica
- ✓ Acesso rodoviário através da malha urbana mas em estudo uma nova ligação, da responsabilidade da IP.

OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

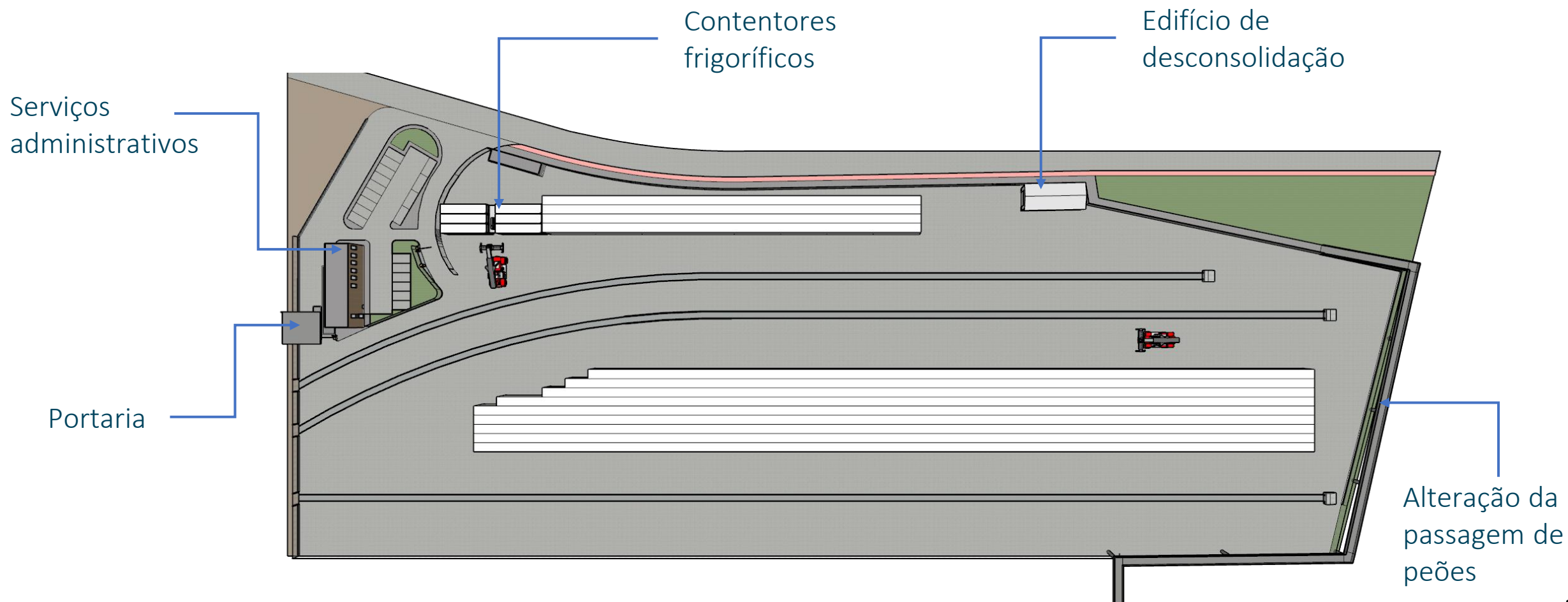
Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda – O Porto Seco da Guarda

Propostas de melhoria das condições de operação do terminal:

- ✓ Otimização do comprimento das linhas existentes;
- ✓ Estudo do acesso e circuitos internos rodoviários;
- ✓ Vedação do perímetro;
- ✓ Controlo de acesso ao terminal;
- ✓ Serviços aduaneiros / Inspeções físicas;
- ✓ Alimentação de contentores frigoríficos;
- ✓ Telecomunicações e circuito de videovigilância;
- ✓ Instalação de uma báscula rodoviária;

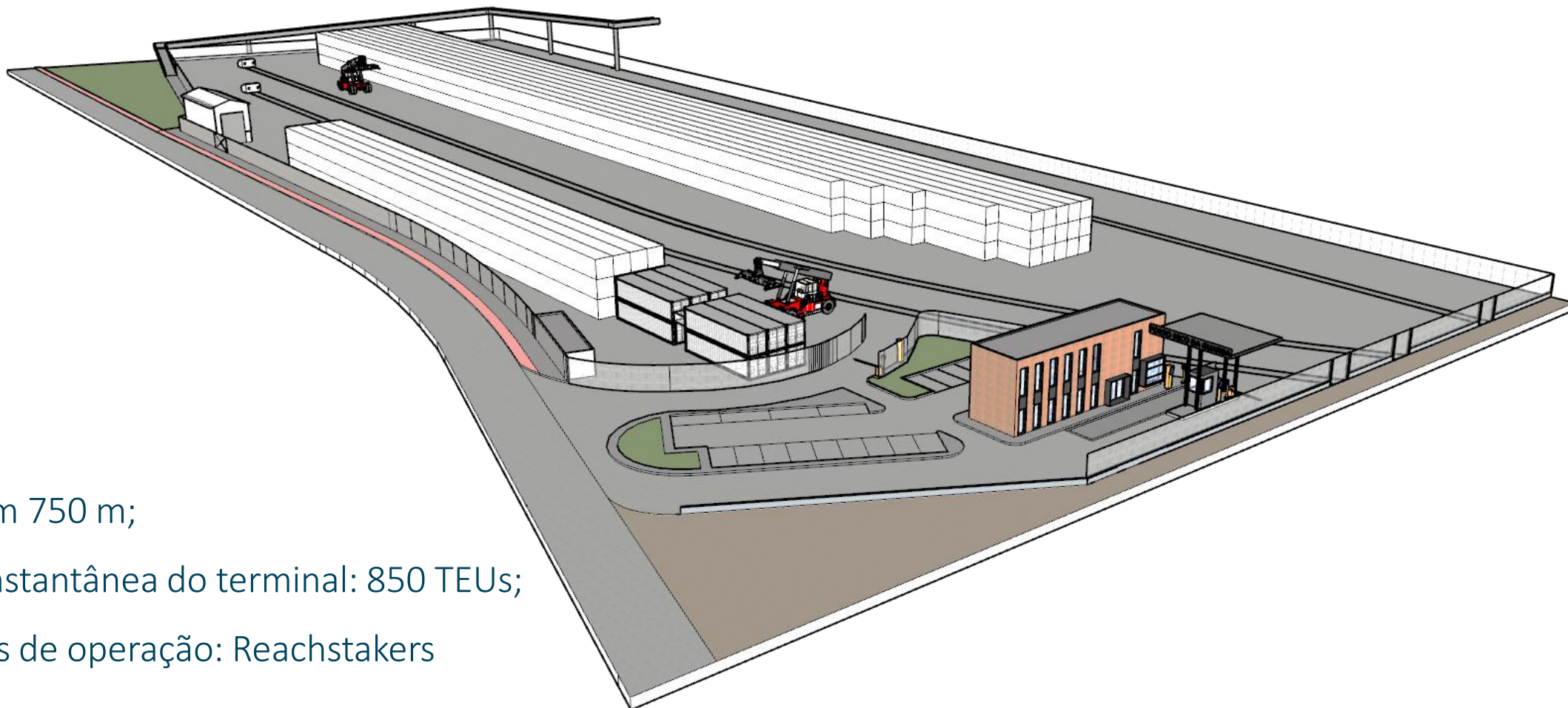
OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda – O Porto Seco da Guarda
Novo Layout



OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

*Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda – O Porto Seco da Guarda
Novo Layout*



- ✓ Comboios com 750 m;
- ✓ Capacidade instantânea do terminal: 850 TEUs;
- ✓ Equipamentos de operação: Reachstackers

OS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIA DA APDL

CONCLUSÕES

- ✓ Os Terminais Ferroviários de Mercadorias de **Leixões** e da **Guarda** (Porto Seco da Guarda) têm potencial para se afirmar como dos mais importantes do país, pelas suas localizações estratégicas e acessibilidades;
- ✓ É um dos desígnios europeus aumentar significativamente a **cota do transporte de mercadoria por ferrovia**, portanto é fundamental que o país disponha de infraestruturas eficientes que promovam a intermodalidade;
- ✓ **Os investimentos previstos no Porto de Leixões permitirão duplicar** a capacidade de movimentação de carga contentorizada, tornando premente o aumento da cota ferroviária;
- ✓ O atual Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda apresenta vários condicionalismos, os quais, associados à sua reduzida dimensão, impõe a **adoção de várias ações de forma a maximizar** o seu potencial e melhorar a sua eficiência;
- ✓ O posicionamento fronteiriço do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda coloca-o como uma infraestrutura estratégica para **aumentar o hinterland do Porto de Leixões**, aumentando a sua influência na Península Ibérica;
- ✓ A reativação do serviço de passageiros na linha de Leixões implica **uma abordagem de segregação de tráfegos** que não é compatível com a atual configuração do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões;
- ✓ As intervenções propostas permitirão **aumentar a capacidade instalada**, melhorar a **eficiência e segurança**, assim como contribuir para a **redução da pegada de carbono** da cadeia logística, ao fomentar o transporte ferroviário;

TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCADORIAS ?



OBRIGADO

By: ChatGPT