



NÓ FERROVIÁRIO DA GUARDA
DISTRIBUIÇÃO
& LOGÍSTICA
21 JUNHO'17 | GUARDA

Importância Estratégica da Guarda nas Cadeias de Transporte e Logística

Faustino Gomes
M: +351 914519765
faustino.gomes@tis.pt

I N I C I A T I V A



1 | Enquadramento

A rede rodoviária assegura já hoje muito boa acessibilidade e o **Plano Ferrovia2020 garante uma melhoria significativa na rede ferroviária**

A oferta existente permitiu **a instalação de várias empresas na Plataforma** e em alguns casos já há um **reforço dessa aposta**

No fim do dia, o que é fundamental é encontrar soluções que permitam **reduzir o custo unitário de transporte**

A Guarda tem **potencial** para se transformar numa **plataforma intermodal logística**



1 | Enquadramento

A rede rodoviária assegura já hoje uma boa acessibilidade e o Plano Ferroviário 2020 garante uma melhoria significativa na rede ferroviária

Que acessibilidade proporcionam, de facto, as redes?

A oferta viária permitiu a instalação de várias empresas na Plataforma e em alguns casos já há um reforço dessa aposta

O que levou as empresas a escolher a Guarda para se instalar?

No fim do dia, o que é fundamental é encontrar soluções que permitam reduzir o custo unitário de transporte

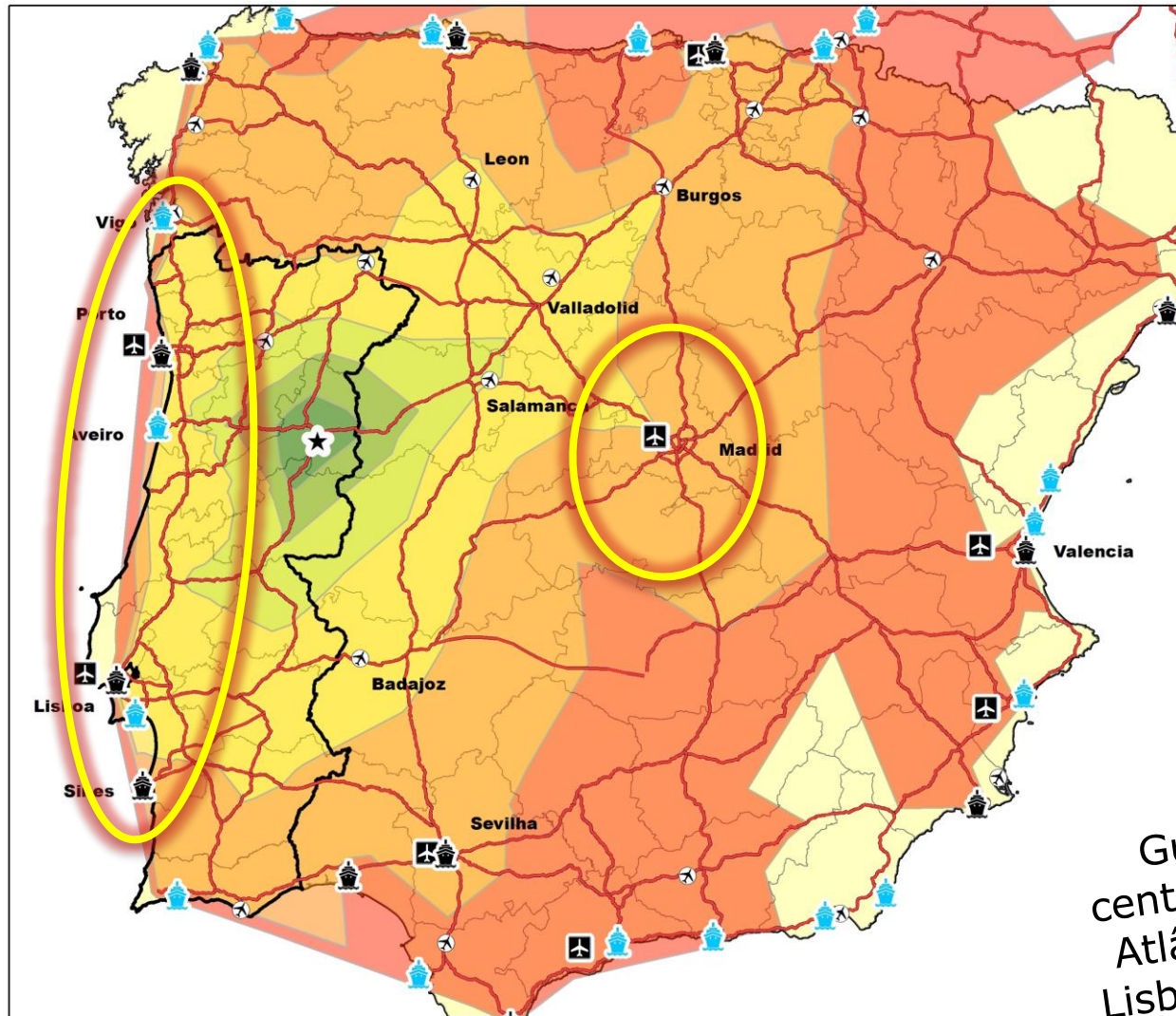
Que características devem ter a rede e a plataforma?

A Guarda tem condições para se transformar numa plataforma intermodal logística?

Que condições são necessárias para garantir esse potencial?

Revisitar as condições necessárias para a afirmação da Guarda nas cadeias de Transporte e Logística

2 | Rede Rodoviária



Legenda

★ Polo Guarda

Portos

⚓ Principais

⚓ Outros

Aeroportos

✈ Principais

✈ Outros

Rede Viária

— Principal

Isocronas distância (Km do Pólo Guarda)

0 - 50 km

50 - 100 km

100 - 200 km

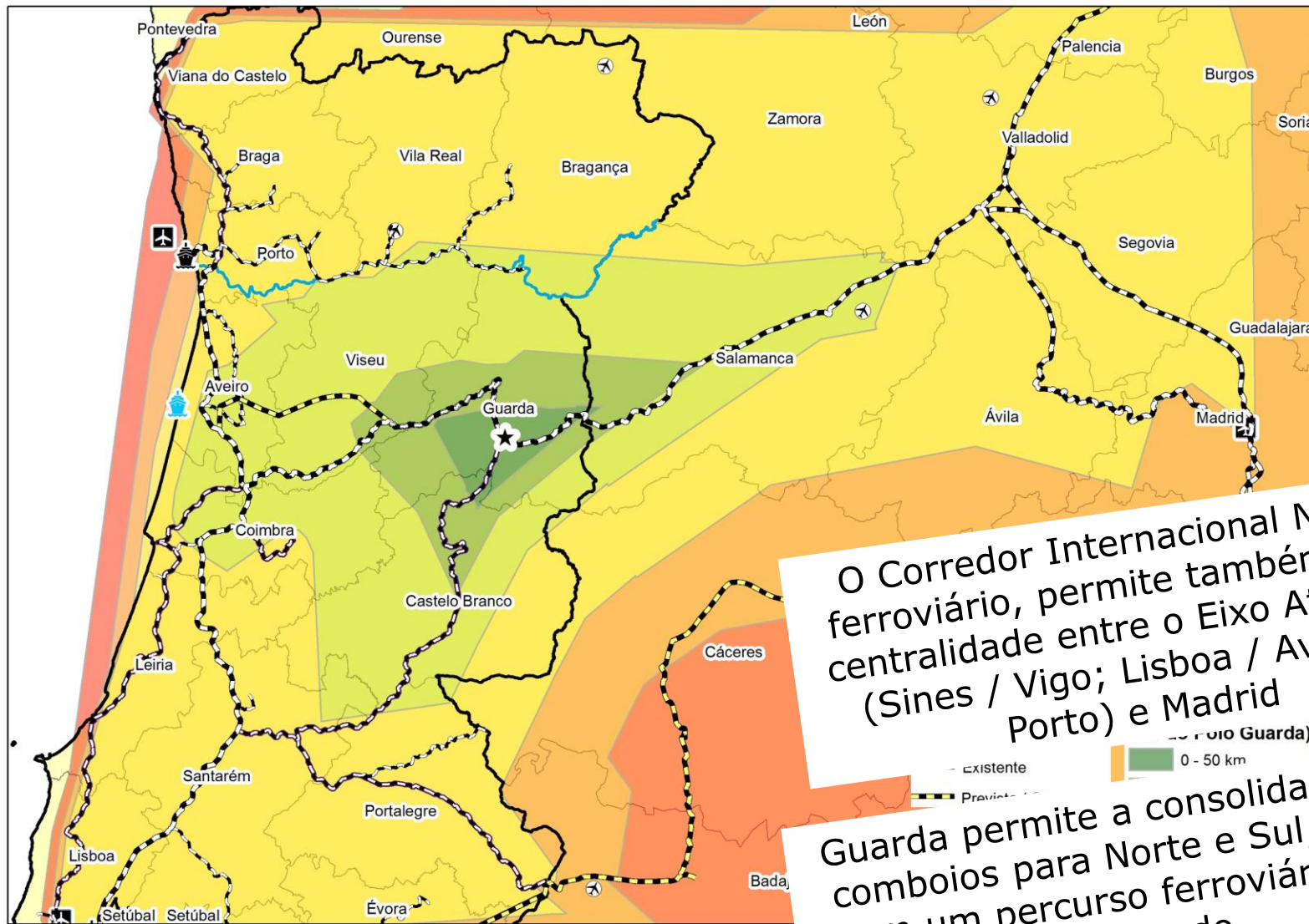
200 - 400 km

400 - 600 km

600 - 900 km

Guarda tem grande centralidade entre o Eixo Atlântico (Sines / Vigo; Lisboa / Aveiro / Porto) e Madrid

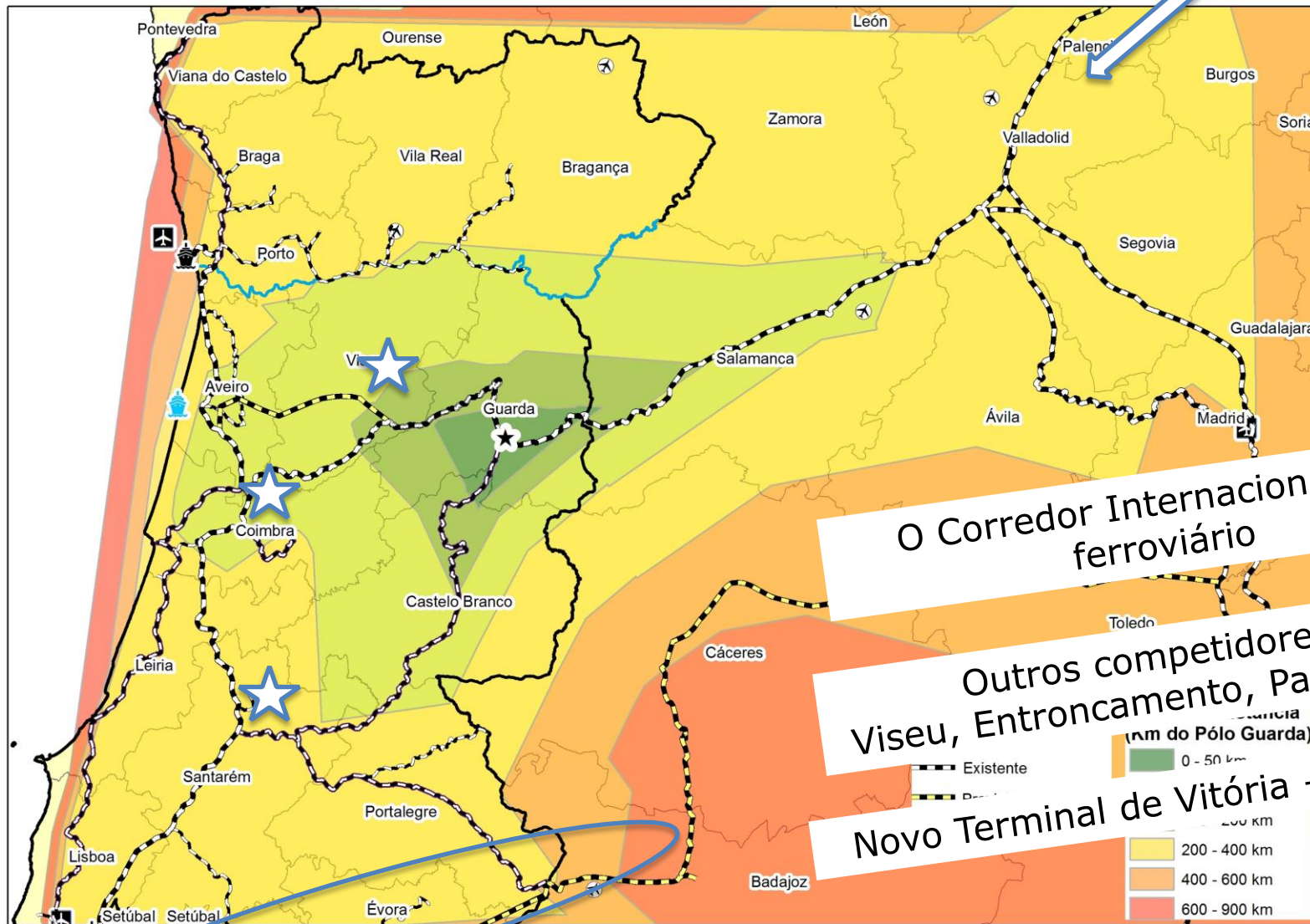
2 | Rede Ferroviária



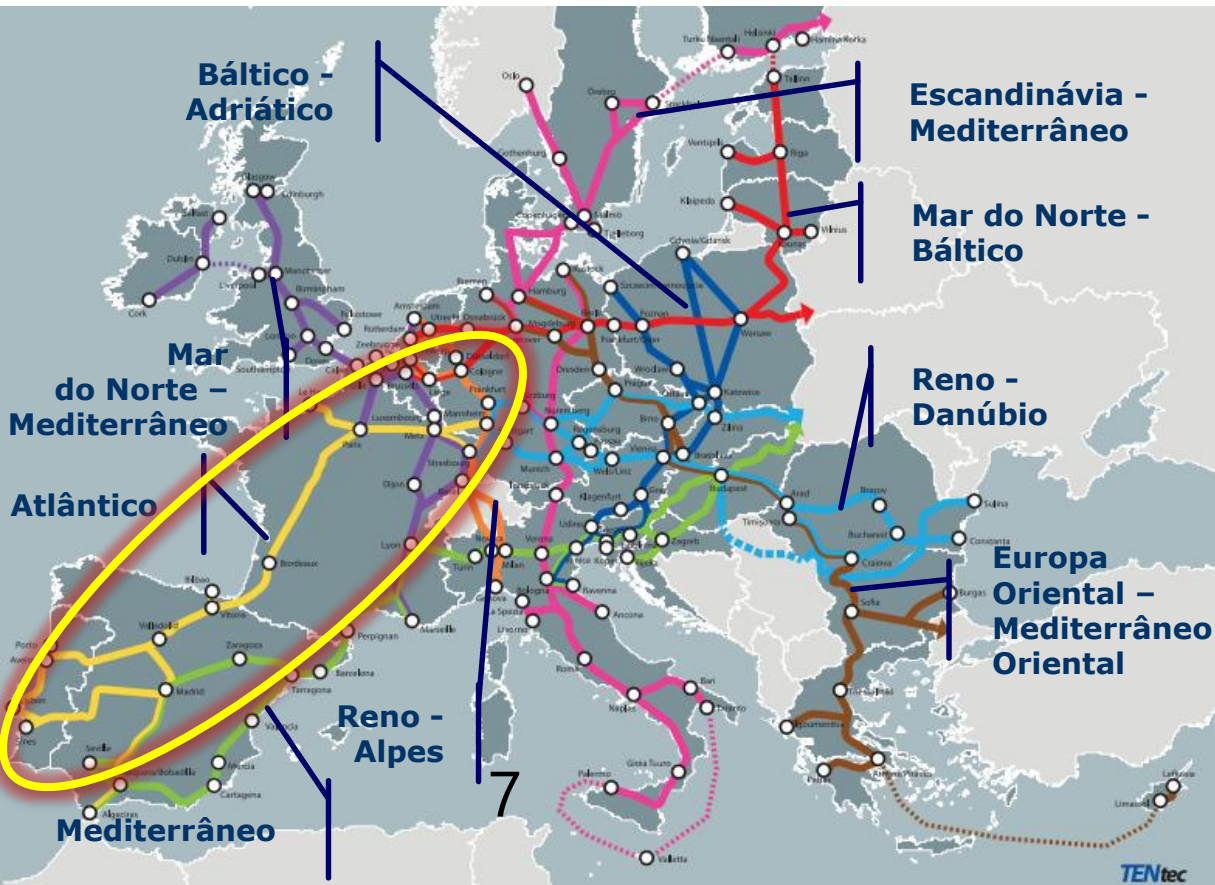
O Corredor Internacional Norte, ferroviário, permite também essa centralidade entre o Eixo Atlântico (Sines / Vigo; Lisboa / Aveiro / Porto) e Madrid

Guarda permite a consolidação de comboios para Norte e Sul, ainda com um percurso ferroviário com significado

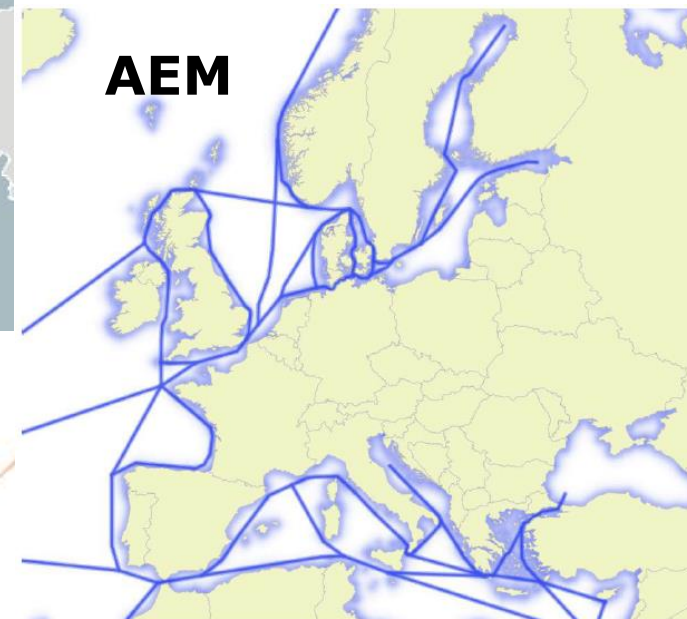
2 | Rede Ferroviária



2 | O Corredor Atlântico



9 Corredores da Rede Principal (geográficos)
 2 Corredores da Rede Principal (horizontais – AE do Mar e ERTMS: sistema europeu de gestão de tráfego ferroviário)



2 | O Corredor Atlântico (multimodal)

Ferrovias

Plena eletrificação das vias férreas e ramais

Para as linhas de mercadorias:

- mínimo de 22,5 t de carga por eixo
 - velocidades de 100 km/h
 - possibilidade de circulação de comboios de 740 m
- Para toda a rede plena implementação do ERTMS
- bitola nominal de 1435 mm (UIC)

Rodovias

Via expresso ou autoestrada

Áreas de estacionamento seguras a cada 100 km (para pesados)

Disponibilidade de combustíveis alternativos menos poluentes

Interoperabilidade sistemas de portagem e Sistemas Inteligentes de Transporte (Diretiva 2010/40)

Portos

Ligação rodo e ferroviária à rede principal (core network) e ligação fluvial (sempre que possível)

Disponibilidade de combustíveis alternativos menos poluentes, em especial GNL

Nº de ligações AEM e sua promoção

Disponibilidade de meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (Diretiva 2000/59/CE)

Existência de pelo menos um terminal aberto aos utilizadores de forma não discriminatória que aplique taxas transparentes

Aplicação do VTMS e SafeSeaNet (Diretiva 2002/59/CE) e implantar serviços marítimos de plataforma única (Diretiva 2010/65/CE)

Terminais Rodo-Ferro

Ligação rodo e ferroviária à rede principal (core network)

Indicação de capacidade

2 | Corredor Ferroviário Atlântico

Corredor Atlântico da Rede Principal e Corredor Ferroviário Atlântico tendem para um **mesmo alinhamento**, mas são conceptualmente **diferentes** e não devem ser confundidos.

Corredor ferroviário é um **corredor operacional e comercial** e como tal procura trabalhar com os gestores das infraestruturas um conjunto de constrangimentos de carácter mais operacionais.



3 | PLIEG: Plataforma Logística de Iniciativa Empresarial da Guarda

Eixos Orientadores

Área **logística regional**

Área **localização empresarial**

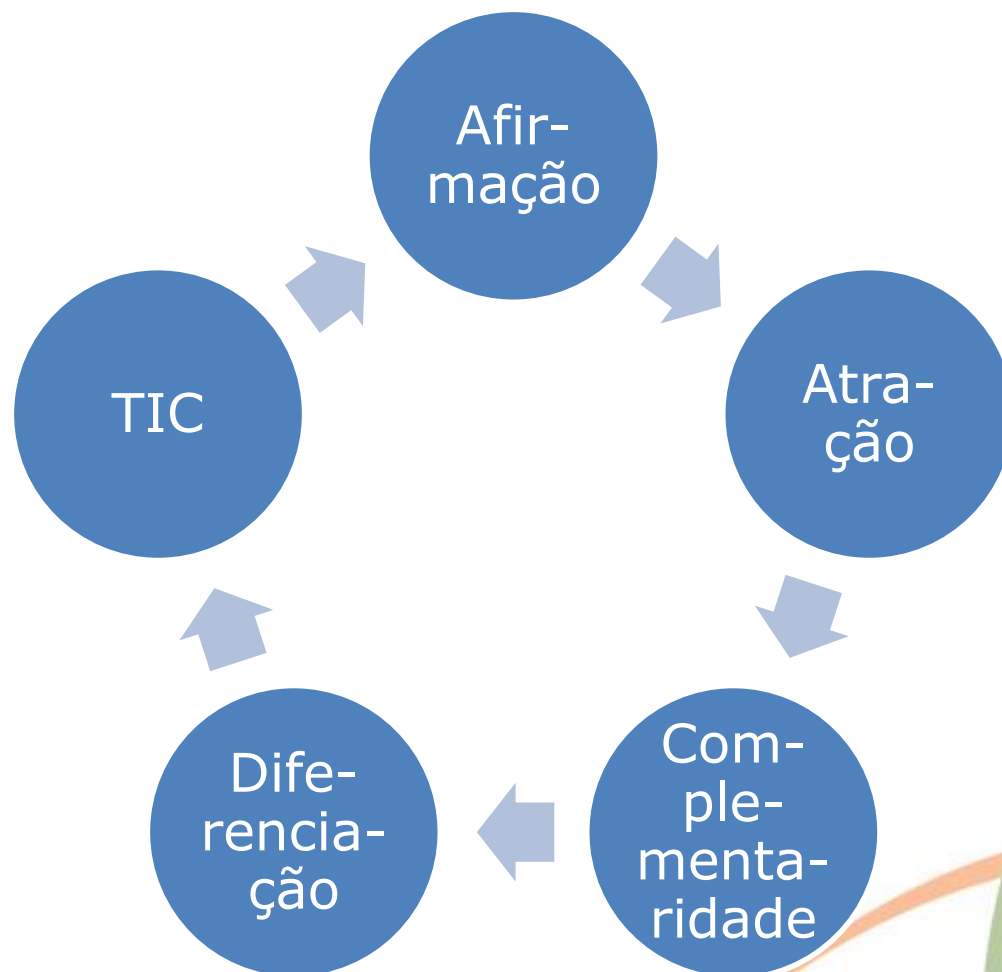
Centro de **serviços de suporte**

Espaço **dedicado às TIC**

PLATAFORMA LOGÍSTICA DE INICIATIVA EMPRESARIAL DA GUARDA

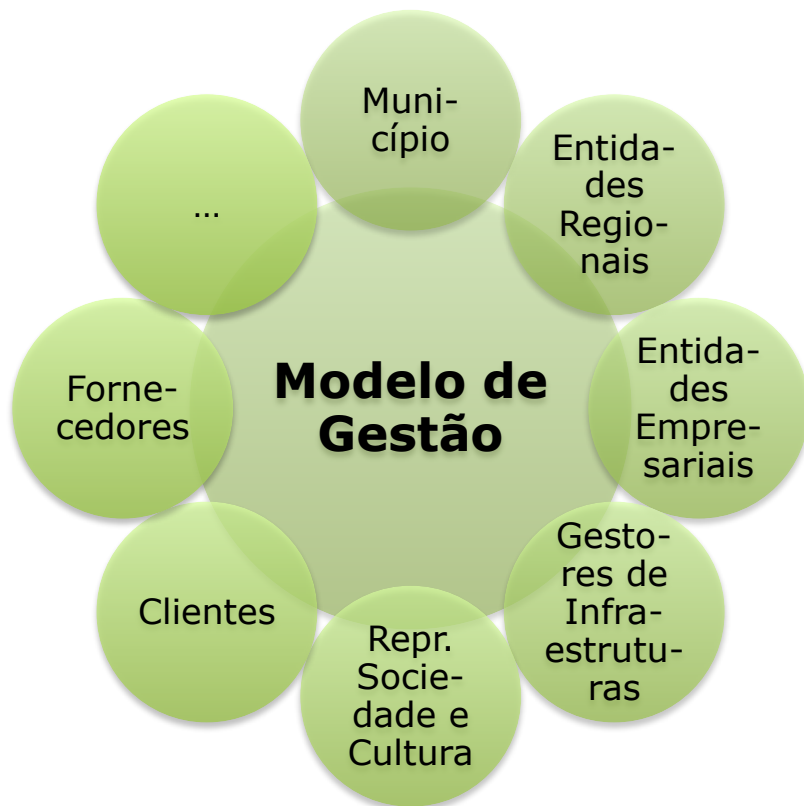


4 | O Futuro já hoje

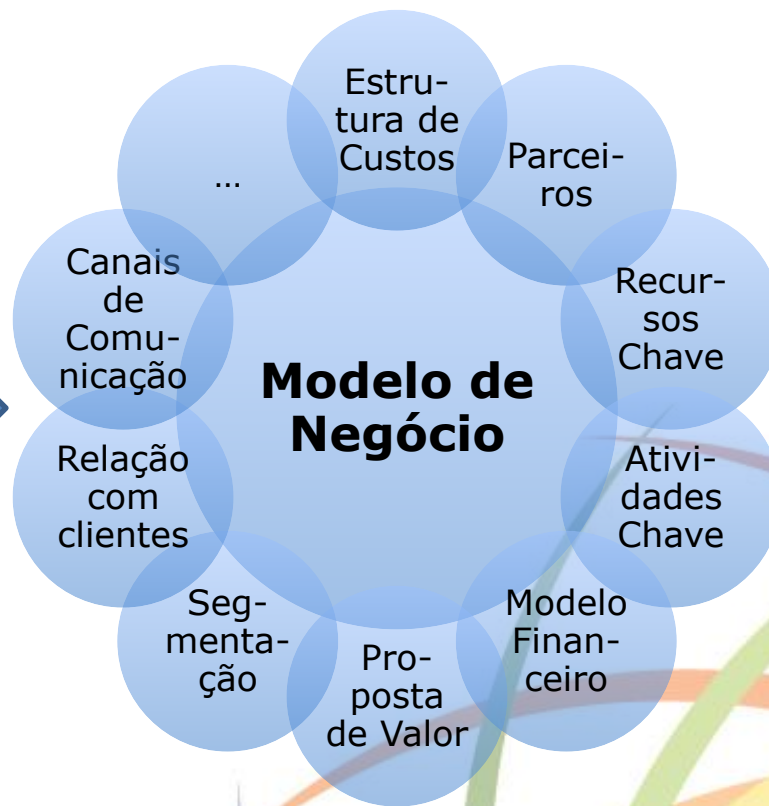


4.1 | Afirmação

Modelo de Gestão

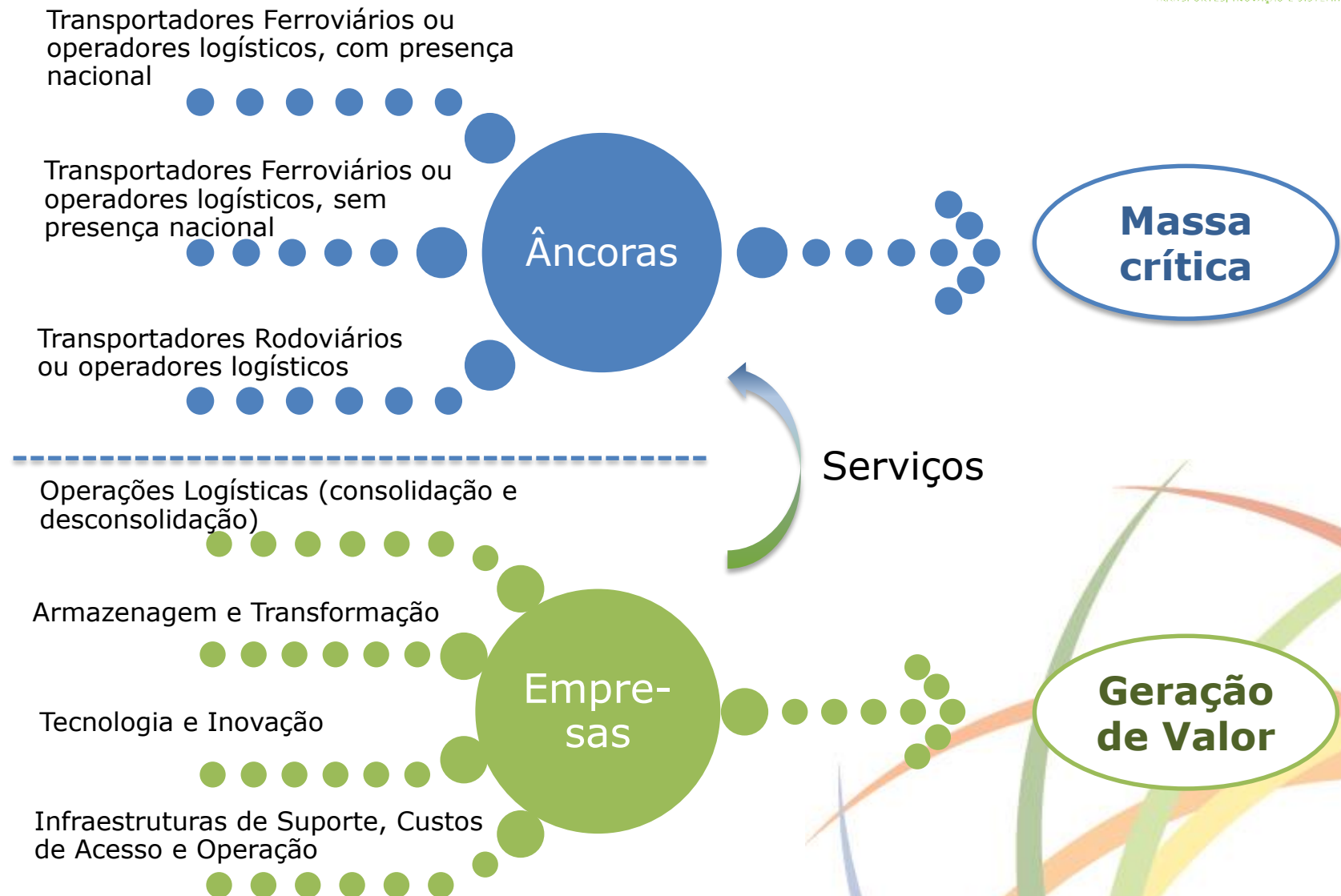


Modelo de Negócio



Plano de Marketing

4.2 | Atração





Porto de Aveiro

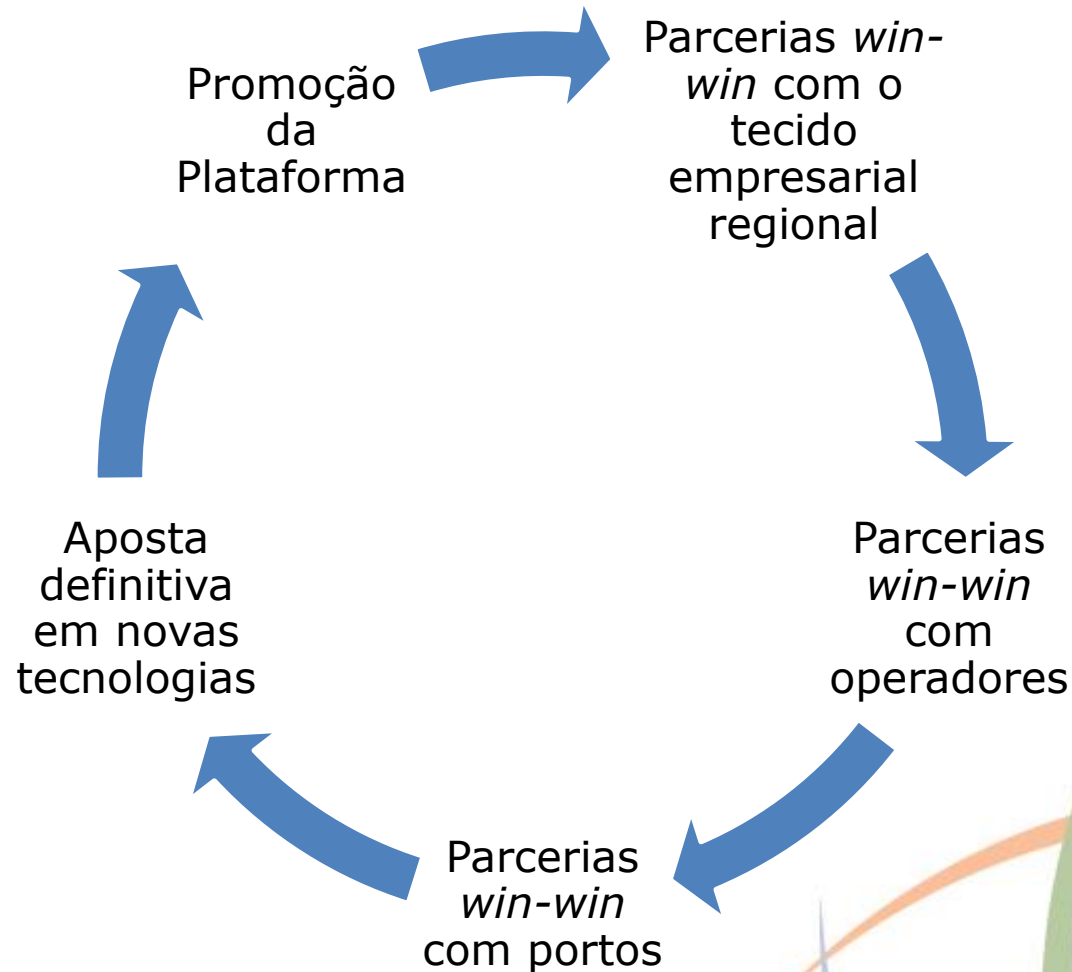
- Aproveitar o crescimento continuado do Porto de Aveiro para a instalação de uma **plataforma de segunda linha** ou, eventualmente, **porto seco**.



Porto Seco

- Introduzir o conceito legal de «Porto Seco», visando facilitar a concentração e o desembaraço das mercadorias que circulam entre depósitos temporários em regime simplificado, integrando várias funções:
 - Serviços de desalfandegamento
 - Transbordo de carga entre modos ferroviário e rodoviário
 - Armazenamento temporário de mercadoria
 - Atividades de consolidação e distribuição
 - Variedade de serviços de valor acrescentado

4.4 | Diferenciação



4.5 | TIC: 5 Inovações Chave

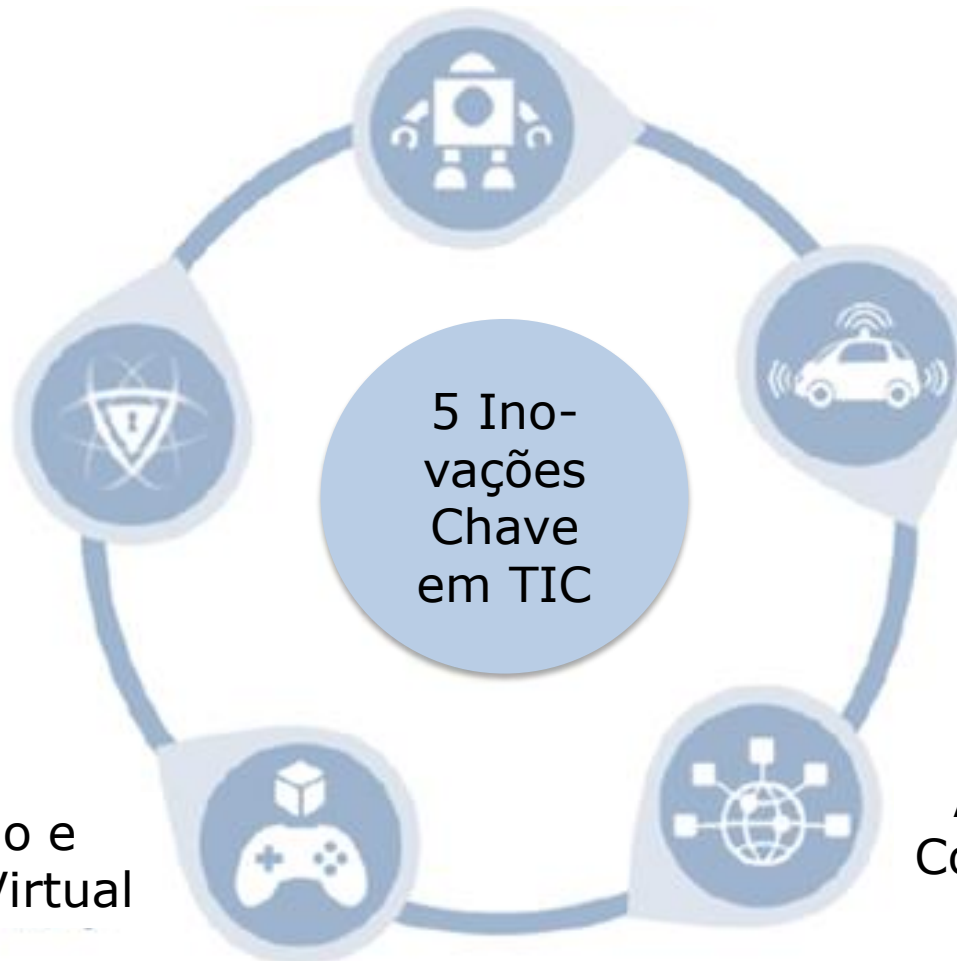
Robótica e Automação

Ciber
segurança
Avançada

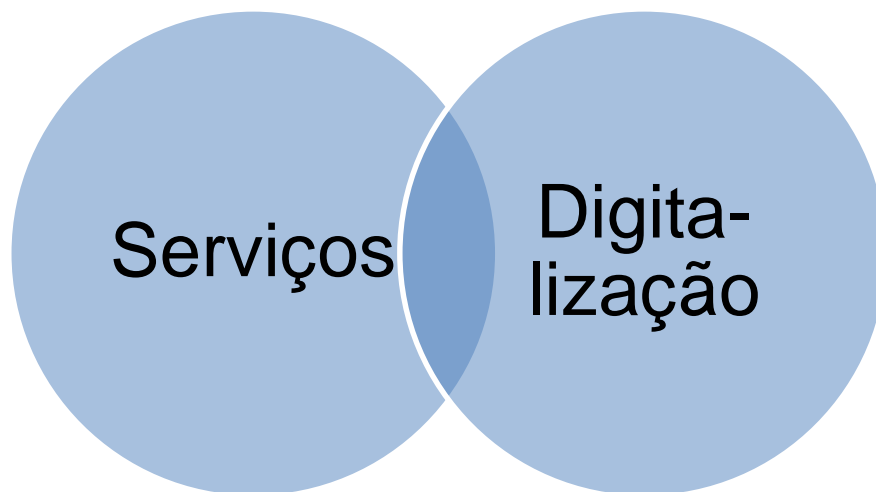
Veículos Autóno-
mos e Veículos
Conectados

Simulação e
Realidade Virtual

A Internet das
Coisas e Big Data



5 | Digitalização: De que falamos?

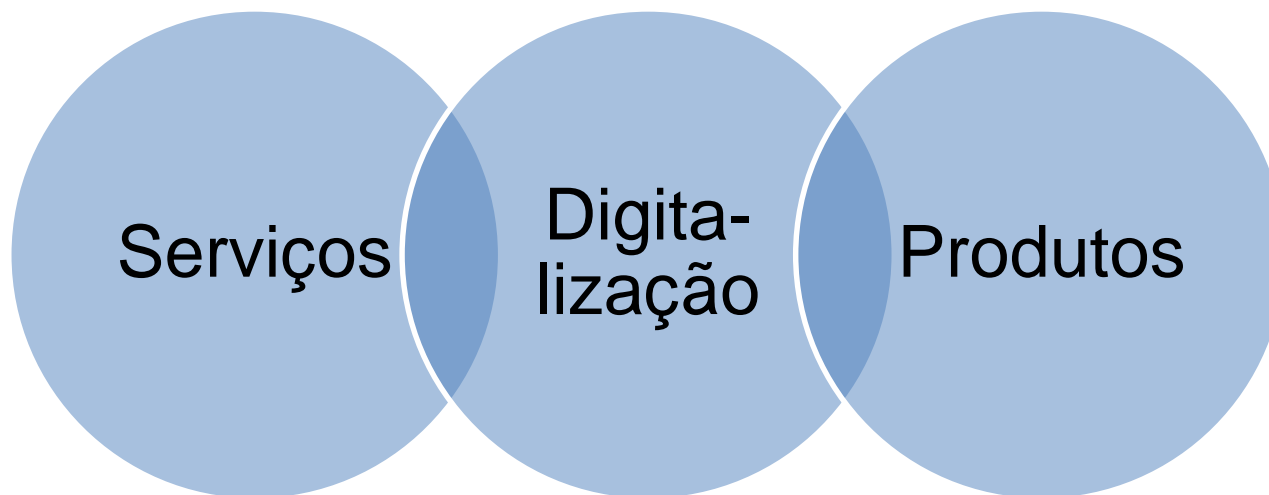


Constatação: existe uma vasta quantidade de dados que está disponível e que pode apoiar novas oportunidades de negócios, bem como melhorar a utilização dos recursos existentes e da vida quotidiana dos cidadãos

Oportunidade: desenvolver serviços de valor acrescentado para uma melhor gestão do transporte de mercadorias e usar os dados sobre as condições de tráfego gerados por veículos / operadores de transportes para uma maior eficiência

**Tecnologias de
Informação e
Comunicação**

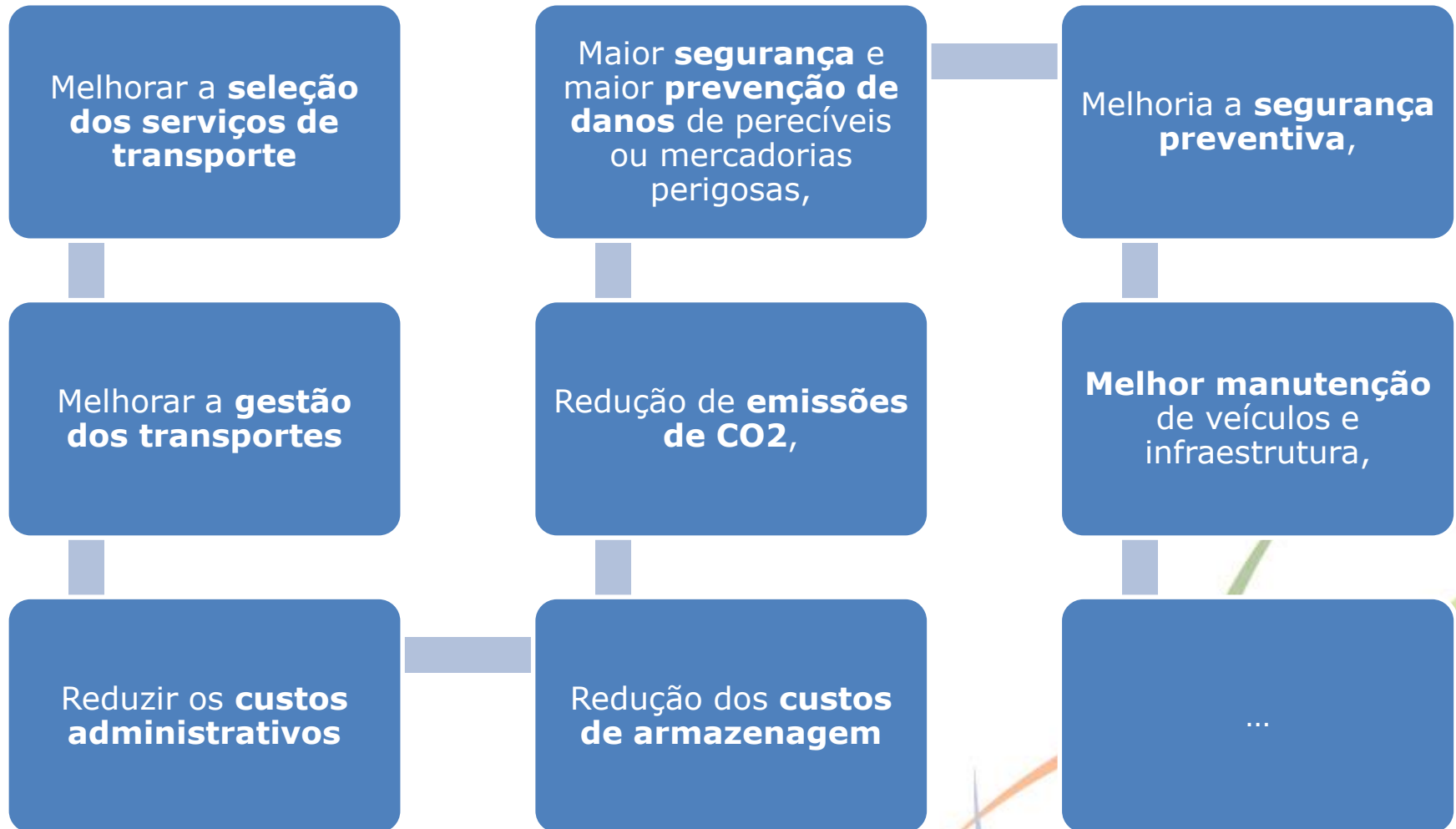
5 | Digitalização: De que falamos?



Constatação: a digitalização e a impressão 3D permitem fabricar quase tudo localmente

Oportunidade: desenvolver uma oferta de serviços de valor acrescentado, baseados em inovação e tecnologia que permita manter volumes de movimentação ainda que alterando a natureza do movimentado (do produto para a matéria prima)

5 | Digitalização: Vantagens Potenciais



5 | Digitalização: Desafios

–Necessidade de **submissão de dados** em **diversos momentos** em **diferentes sistemas** por causa de *standards* não interoperáveis

Falta de massa crítica de *stakeholders* a partilhar dados e a explorar novas oportunidades de negócio sobre este tipo de plataforma

...

Falta de sistemas interconectados e insuficiente confiança na **proteção de dados** comercialmente sensíveis

Falta de reconhecimento oficial de documentos produzidos através de ferramentas de *e-transport*

6 | Em conclusão

Infraestruturação das redes ✓ (resolvido até 2020)

Infraestruturação da Plataforma ✓

Fatores distintivos ✓ (a trabalhar)

Captação de Operadores Logísticos ✓ (a alargar)

Captação de Empresas Inovadoras ✓ (a alargar)

Visibilidade / Posicionamento ✓ (a melhorar)

... ✓

**Há trabalho a fazer,
mas a Guarda tem as
condições necessárias
para se afirmar nas
cadeias de Transporte
e Logística**



NÓ FERROVIÁRIO DA GUARDA
**DISTRIBUIÇÃO
& LOGÍSTICA**
21 JUNHO'17 | GUARDA

Muito Obrigado

Faustino Gomes
M: +351 914519765
faustino.gomes@tis.pt

I N I C I A T I V A

