

9/11/2019

Entre Autoeuropa e porto de Setúbal

Rodo Cargo vai duplicar transporte de automóveis a partir de janeiro

A Volkswagen Konzernlogistik, a Rodo Cargo e o porto de Setúbal reativaram a operação de transporte de automóveis, por ferrovia, entre a Autoeuropa, em Palmela, e o terminal *ro-ro*. Até dezembro, serão efetuadas duas viagens diárias, com um total de 250 viaturas transportadas, mas a partir de janeiro estima-se duplicar o serviço com quatro viagens diárias.

O projeto tem como objetivo assegurar o transporte por modo ferroviário de 68% da produção Autoeuropa já em 2020. Além disso, a operação permitirá retirar 64 camiões das estradas todos os dias e contribuirá para uma diminuição do tráfego rodoviário para o porto de Setúbal, o que se traduz numa redução de 80% nas emissões de dióxido de carbono.

À Transportes em Revista, **Artur Humberto Pedrosa, administrador da Rodo Cargo**, confessou que este serviço surgiu uma vez que **«já tínhamos contrato por rodovia, mas face aos grandes volumes que estávamos a transportar, decidimos reativar o transporte por modo ferroviário, permitindo transportar até 500 automóveis por dia»**.

Segundo o administrador, **«o objetivo, nesta primeira fase, passa por operar duas composições diárias, mas no início do mês de janeiro, queremos duplicar esta oferta para quatro composições»**.



Atualmente a Rodo Cargo tem alugados **«50 vagões»** à espanhola Transfesa. Já as locomotivas utilizadas são do modelo **«Euro 4000»** da Takargo. Completo, o comboio tem um comprimento de 640 metros, **«um dos maiores a operar em Portugal»**, acredita Artur

Humberto Pedrosa.

A transferência da rodovia para a ferrovia **«é inevitável face ao contexto do mercado»**, indica o responsável. **«Apesar da viagem de comboio entre a Autoeuropa e o porto de Setúbal ser curta, com a tipologia de vagão que utilizamos, vamos otimizar a prestação do serviço»**.

Segundo o administrador da Rodo Cargo, a viagem demora cerca de 45 minutos, e apesar de não ser significativamente mais rápida em comparação com a rodovia – e o embarque dos automóveis nos vagões levar também mais tempo – **«consequimos transportar um volume significativamente maior de viaturas num único transporte»**.

A transferência dos automóveis do modo rodoviário para o ferroviário foi um projeto que levou algum tempo a ser consumado. **«Já preparamos este serviço há mais de um ano. Além disso, foi necessário um trabalho coordenado junto de todas as entidades envolvidas, bem como com o gestor da infraestrutura, a IP»**.

Apesar do retomar do modo ferroviário, **«a ideia não é acabar com o transporte rodoviário, até porque haverá sempre a necessidade deste continuar e estar presente na nossa atividade»**, afiança Artur Humberto Pedrosa.

Já a escolha da Takargo deve-se à **«longa relação que mantemos com a empresa. Foi natural»**. Contudo, o mesmo reforça que **«não temos problemas em operar com outros operadores, nomeadamente com a Medway»**.

Questionado sobre o mercado ibérico no segmento, Artur Humberto Pedrosa avança que **«vamos olhar com atenção para o mercado e ver as oportunidades que possam surgir. Existe muita capacidade de mercado e será difícil alcançar a liderança de mercado»**.

Por: Pedro Venâncio

Fonte: