FEBRACO

Edição nº30

Janeiro 2005











UM OLHAR SOBRE A LOGÍSTICA

FEB 2021

TEX
TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EXPRESSO

editorial

editorial

O processo de globalização, que marca a transição de um novo paradigma económico-social e técnico-organizacional, comporta todo um conjunto de características que podemos associar não apenas ao processo de introdução de novas tecnologias nos diferentes processos produtivos, mas também às dinâmicas de reorganização mundial dos mercados em articulação com a pressão urbana e demográfica, de que se destaca:

-Uma nova relação entre oferta e procura, isto é, a "nova economia" engendrada pelo processo de globalização é, em áreas fundamentais, uma "economia da procura" onde a dinâmica de organização e resposta flexível a uma procura segmentada toma o lugar anteriormente ocupado pela dinâmica de oferta, polarizada por decisões a instalar e recursos a valorizar;

-Uma diversificação dos factores de rendibilidade com o surgimento de importantes "economias de gama" e "economias de especialização" sem que as "economias de escala" tenham, todavia, deixado de continuar a influenciar fortemente as condições de rendibilidade. Um novo princípio de eficiência, baseado na minimização de custos e recursos vai, assim, redistribuindo o poder económico no seio das cadeias de valor em favor das actividades de concepção e distribuição;

-Uma alteração radical nas formas de concretização dos ganhos de produtividade com a progressiva impossibilidade de soma de ganhos "locais" e a crescente necessidade de realizar ganhos "sistémicos" (ao nível da organização dos conjunto das tarefas de concepção, produção e distribuição).

Hoje, mais do que nunca, o desenvolvimento é marcado pela evolução das condições de competitividade do país. A sua competitividade é, em contexto de globalização, acrescida por duas tendências aparentemente contraditórias a que urge dar coerência no quadro das políticas territorializadas:

-Por um lado, a competitividade ganha-se ou perde-se disputando áreas de mercado cada vez mais longínquas da sua área de inserção e sofrendo o impacto de concorrentes cada vez mais distantes, à medida que se vão sucedendo as gerações de países que conseguem ultrapassar as barreiras à exportação de produtos;

-Por outro, a sua competitividade consolida-se em função da qualidade da sua envolvente imediata (território, recursos humanos, instituições e ainda, da sinergia entre estes aspectos), a qual é particularmente sensível às políticas de desenvolvimento regional em geral, e à política de infra-estruturas nodais e logísticas, em particular.

Neste sentido, os factores de localização devem ser vistos numa perspectiva dinâmica, isto é, não só na sua natureza e hierarquia evoluem com a modificação dos padrões de produção e de distribuição, como também, através de políticas públicas apropriadas eles podem ser criados e potenciados. Veja-se por exemplo, o factor "proximidade dos mercados", o qual é considerado como um factor chave. O conceito "proximidade dos mercados" evoluiu com a abertura interna do mercado europeu, de tal modo que o que era anteriormente visto segundo uma delimitação nacional (o que implicava cadeias de produção e distribuição fragmentadas) é actualmente perspectivado numa óptica de localização da procura no conjunto do espaço europeu. A disponibilidade de uma rede de infra-estruturas nodais, logísticas e de transportes que permita o acesso aos centros de consumo torna-se assim um factor crucial na perspectiva das regiões produtoras.
A procura de uma relação causal entre as opções estratégicas no domínio dos investimentos em infra-estruturas nodais e logísticas, particular-mente na sua dimensão espacial, e o padrão de especialização produtiva das regiões de aplicação desses investimentos é crucial para viabilizar uma avaliação dos investimentos que não se centre apenas no seu desempenho autónomo e específico (com base nos indicadores convencionais), mas que vise sobretudo verificar em que medida as escolhas de investimentos estruturantes, são coerentes com as dinâmicas económicas das regiões em que se inserem, e nesse sentido, avaliar se eles contribuem para potenciar a utilização do conjunto de factores produtivos, públicos e privados, dessas regiões.

Neste contexto, importa analisar as infra-estruturas nodais e logísticas regionais em processo de reconversão, designadamente nos casos em que apesar de fortemente enraizadas na estrutura sócio-económica local, são inviabilizados pelos novos factores da economia europeia e mundial, ou ainda, se as novas infra-estruturas se poderão efectivamente revelar como factores de localização de novas actividades produtivas, possibilitando assim um potencial endógeno que estava subaproveitado e que pode ganhar uma nova expressão, num novo contexto de desenvolvimento.

Esta forma de analisar os investimentos em infra-estruturas permite, em suma, fazer uma análise integrada e articulada no quadro das vocações produtivas das regiões, e a nível mais geral, do próprio posicionamento do país no quadro da economia internacional, viabilizando o carácter polivalente das infra-estruturas de rede. Poderão assim, coexistir sistemas de infra-estruturas, por vezes com uma estrutura hierarquizada, cuja lógica de implantação territorial e cujo raio de acção decorrerão de critérios que só são inteligíveis quando relacionados com o território que servem.

Pela pertinência desta temática para o reforço da competitividade do País, a ADFER promove *um olhar sobre a Logística...*



Ana Paula Coelho
Directora Adjunta da FERXXI

Editorial >1
Índice >2

Introdução - Eng. Eduardo Frederico >9
Intervenção - Mr. Johann Garstenauer >10
Intervenção - Mr. Jörg Prüger >15
Intervenção - Eng.º João Salgueiro >19
Intervenção - Dr. Rainer Lasch >24
Intervenção - Eng. Ricardo Gonzalez >28

2 - A Travessia do Estuário do Tejo em Túnel >32
Introdução - Prof. Paulino Pereira >33
Intervenção - Mr. Shuichi Hacttori >43
Intervenção - Mr. Rémi Billangeon >53
Intervenção - Mr. Sebastien Bliaut >59
Intervenção - Mr. Bruno Francou >61
Intervenção - Mr. Sebastien Bliaut >65

3 - Modelos de Concessão nos Transportes >72
Introdução - Eng. Arménio Matias >73
Intervenção - Dr. Manuel Moura >75
Intervenção - Dr. Pedro Gonçalves >80

4 - Plano Ferroviário Nacional >83
Intervenção - Eng. Castanho Ribeiro >84

5 - O Corredor Torres Vedras - Malveira - Loures >88
Intervenção - Prof. Paulino Pereira >89
Intervenção - Engª Tânia Reis e Raquel Mineiro >101

6 - A Rede de Alta Velocidade e o Distrito da Guarda >112
Resumo da Sessão >113
Intervenção - Eng. Arménio Matias >114

índice

Editorial >1
Índice >2

Introdução - Eng. Eduardo Frederico >9
Intervenção - Mr. Johann Garstenauer >10
Intervenção - Mr. Jörg Prüger >15
Intervenção - Eng.º João Salgueiro >19
Intervenção - Dr. Rainer Lasch >24
Intervenção - Eng. Ricardo Gonzalez >28

2 - A Travessia do Estuário do Tejo em Túnel >32
Introdução - Prof. Paulino Pereira >33
Intervenção - Mr. Shuichi Hacttori >43
Intervenção - Mr. Rémi Billangeon >53
Intervenção - Mr. Sebastien Bliaut >59
Intervenção - Mr. Bruno Francou >61
Intervenção - Mr. Sebastien Bliaut >65

3 - Modelos de Concessão nos Transportes >72
Introdução - Eng. Arménio Matias >73
Intervenção - Dr. Manuel Moura >75
Intervenção - Dr. Pedro Gonçalves >80

4 - Plano Ferroviário Nacional >83
Intervenção - Eng. Castanho Ribeiro >84

5 - O Corredor Torres Vedras - Malveira - Loures >88
Intervenção - Prof. Paulino Pereira >89
Intervenção - Engª Tânia Reis e Raquel Mineiro >101

6 - A Rede de Alta Velocidade e o Distrito da Guarda >112
Resumo da Sessão >113
Intervenção - Eng. Arménio Matias >114

Ficha Técnica

Propriedade
ADFER - Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário - Estação do Rossio, 7º Piso, 1200-147 Lisboa

Director
Eng. Arménio Matias

Directores Adjuntos
Drª Conceição Marques, Eng.ª Ana Paula Coelho, Prof. Paulino Perreira, Eng.ª Marta Araújo, Dr. Gilberto Gomes, Eng. Pedro Ribeiro, Eng. Pitacas Leonardo e Eng. Felício Gabriel.

Conselho Editorial
Dr. Manuel Caetano, Eng. Aparício dos Reis, Eng. Filipe de Pina, Eng. Natal da Luz, Eng. Seabra Ferreira, Eng. Quaresma Dias, Prof. Nunes da Silva, Eng. Vitor Martins da Silva, Eng. António Proença, Dr.ª Marina Ferreira e Dr. Rui Santos.

Colaboradores Permanentes
Eng. Oliveira Martins, Eng. Marques da Costa, Eng. Anacoreta Correia, Prof. Eng. Almeida e Castro, Eng. Tiago Ferreira, Dr. Rodrigues Coelho, Eng. Simões do Rosário, Eng. Campos, Moura, Eng. Manuel Soares Lopes, Eng. Martins de Brito, Eng. Hormigo Vicente, Eng. Xavier de Campos, Eng. Carlos Reis, Dr. Américo Ramalho, Eng. Guimarães da Silva, Eng. Campos Costa, Eng. Vítor Lameiras, Dr.ª Maria Constantina, Eng. Eduardo Frederico, Eng. Castanho Ribeiro, Dr. Maurício Levy, Eng. Luís Mata, Eng. Líbano Monteiro, Eng. António, Parente, Eng. Brasão Farinha, Eng.ª Maria Guilhermina Mendes, Eng. Silva Mendes, Eng. Baptista da Costa.

Distribuição
Gratuita

Tiragem
3.000 Exemplares

Depósito Legal
134694/00

Fotografia
Manuel Ribeiro

Design e Paginação
Fausto Reis de Oliveira

Impressão
Impresse 4 - Soc. de Edições e Impressão, Lda

Horário de Funcionamento da ADFER e da FER XXI

ADFER
dias úteis das 9h30 às 13h00
Morada: Estação do Rossio, 7º Piso
1200-147
Telefone: 213 261 029 Fax: 213 261 030
E-mail: geral@mail.adfer.pt
Internet: http://www.adfer.pt

FER XXI
dias úteis das 15h00 às 17h00
Morada: Estação do Rossio, 6º Piso
1200-147
Telefone: 213 261 018 Fax: 213 261 022
E-mail: ferxxi@mail.adfer.pt

SÓCIOS BENEMÉRITOS DA ADFER
ASSOCIAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

ALCATEL

Metro do Porto

NEC

Porto de Leixões

TERTIR GRUPO

TEX TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EXPRESSO

FERBRITAS

SOMAFEL

carris

CDM Sistemas de Isolamento Vibrático

STCP

EMEF

fase ESTUDOS E PROJECTOS S.A.

METAL SINES

ETECLDA

GEOFER Produção e Comercialização de Bens e Equipamentos, S.A.

intecsa

MINC BARP - HOTELARIA, CATERING E RESTAURAÇÃO, CRL

spie batignolles

WS Atkins

tyco Engenharia EARTH TECH A tyco INTERNATIONAL LTD. COMPANY

Metropolitano de Lisboa

rave rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

GRID Consultas, Estudos e Projectos de Engenharia Lda.

SÓCIOS BENEMÉRITOS DA ADFER
ASSOCIAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

SOPOL
GRUPO A. SILVA & SILVA

ALSTOM

Porsol

BOMBARDIER
BOMBARDIER

Balfour Beatty

TERMINAL DO VALE DO

EFACEC

Transtejo

PORTO DE LISBOA

SEMALY PORTUGAL
ENGENHARIA DE PROJECTOS DE TRANSPORTES, Lda

SOMAGUE
CONCESSÕES E SERVIÇOS

PORTO DE SETÚBAL

Ferrovias

SIEMENS

porto de sines

Fergrupo
Construções Ferroviárias

TECHNIP-COFLEXIP
TECHNIP PORTUGAL

ENA Portugal
Sistemas de Telecomunicações, S.A.

neopul
SOCIEDADE DE ESTUDOS E CONSTRUÇÕES S.A.

Caminhos de Ferro Portugueses, EP

FERTAGUS
Travessia do Tejo, Transportes SA

invensys
DIMETRONIC
signals

JACOBS GIBB

O "NOSSO" TGV - OPERACIONALIDADE[1]

Eng. F. Almeida e Castro
Ex- Administrador da CP, Professor do IST e Vogal do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes

As informações que até agora têm chegado ao "homem da rua" sobre o que se pensa fazer relativamente à introdução em Portugal da Alta Velocidade Ferroviária, não podem considerar-se tranquilizadoras.

Para além da festiva divulgação do (talvez excessivo) mapa finalmente acordado, o pouco que se vai conhecendo (a conta-gotas) são peças esparsas de um "puzzle" que ainda não se enxerga muito bem como irão encaixar-se num todo coerente. Refiro-me em particular ao aspecto funcional, uma vez que permanecem na sombra tanto a filosofia global do empreendimento como o plano de exploração que lhe dará corpo...

Parece-me grave, pois a dimensão do projecto e o elevado custo que TODOS iremos suportar decerto exigiriam que ao "foguetório" inicial se sucedesse um período de rigoroso esclarecimento público - e isso não está a suceder.

Por mim, como simples cidadão consciente - mas não totalmente inimputável na matéria - penso ser útil trazer à luz neste momento as principais interrogações que a questão ainda me suscita. Não o fazer em tempo útil seria cinismo ou cobardia, além de gerador de insuportáveis "angustias existenciais".

Antes de tudo, os OBJECTIVOS, ou seja os tipos de tráfego que julgo ser possível atrair para o novo sistema.

Desde logo, creio que será visado quem hoje viaja de avião numa perspectiva de ida-e-volta no mesmo dia - dispondo no destino de suficientes horas úteis para lá tratar dos seus motivos, com ou sem recurso ao "rent-a-car". Neste plano, é óbvio que será possível alcançar Madrid - tanto de Lisboa como do Porto - semeando pelo caminho dois ou três "binários" de 300/400 km não destituídos de interesse.

Adicionalmente - e usando circulações: nocturnas na modalidade Comboio- Hotel - não será difícil atingir à ida Barcelona e Saragoça por ambos os canais, bem como Bilbau e Burgos pela Beira-Alta - oferecendo igualmente Aveiro e Evora a quem vier de lá para cá (por razões óbvias impõe-se nesta modalidade não facilitar qualquer serviço nas intermédias).

Com algum atrevimento, talvez até Bordéus por um lado, Marselha pelo outro e mesmo Toulouse não fiquem demasiado longe para certas deslocações sazonais.

Num tal quadro não me parece caberem as pessoas que hoje comutam entre Porto e Vigo para "ir de compras", nem tão-pouco as que na região demandam com o seu carro o Aeroporto Sá Carneiro. É pois para mim claro que a extensão para Vigo do novo sistema não justifica a prioridade que supostamente lhe é atribuída. Outro galo cantará quando da Galiza for possível atingir Coimbra e Lisboa - integralmente em AV, e sem transbordos.

Afigura-se-me igualmente ilusório pretender atrair quem vai de férias para o Algarve -levando consigo a família, o cão, o gato e o periquito e, sobretudo, precisando de lá usar o seu carro. A CP tem agora condições para, com imaginação, "morder" uma boa fatia deste mercado sem recorrer a TGVs.

Como se nota, o sistema (mesmo expurgado dos seus excessos) abrange um razoável leque de opções a explorar. Ponto é que haja clientela, que os tarifários sejam atraentes e que "do lado de lá" não se pratiquem sistemáticos entraves à livre circulação dos nossos comboios - em especial os que não prestem tributo a Madrid. Sei do que estou a falar, pois neste campo as lições do passado não dão grande margem para confiar nos Fados da Boa Vizinhança - antes recomendam grande firmeza nas negociações quando for o tempo.

Por outro lado é inegável que Sines e Lisboa não desdenhariam ter acesso a um canal directo que lhes permitisse colocar contentores na Catalunha em dois dias e no Languedoc em três... Mais uma vez porém o problema se situa do outro lado da fronteira, onde dificilmente haverá quem de bom grado facilite a vida a estranhos que pretendam "debicar" - pouco que seja - nas coutadas tradicionais dos portos de Barcelona e Marselha.

Abordarei seguidamente a questão da(s) BITOLA(S).

Surpreende-me à partida que se pretenda implantar na nova rede um número tão elevado de "postos de muda" (Intercambiadores ou Conversores de Bitola, na linguagem técnica). Para além das implícitas perdas de tempo (pelo menos dez minutos em cada passagem), há que contar com as exigências especificas dos equipamentos previstos. Com efeito, o conceito de "telescopagem" dos eixos pressupõe abalar na sua essência um dos pilares mais sólidos da tecnologia ferroviária desde a sua criação, em termos de fiabilidade e segurança. Refiro-me ao sempre fiel rodado rígido que agora dará lugar a um conjunto de geometria variável exigindo elevada precisão de fabrico e manutenção Até porque ficará sujeito com o uso prolongado em AV e em ambiente adverso a eventuais desgastes e/ou deformações que lhe reduzem fiabilidade ... e segurança. ("freting" e fadiga não são só palavras!)

Atente-se que aqui está em causa um problema inédito noutras partes da Europa e do Mundo, não existindo por isso qualquer antecedente em que alguém se possa apoiar.

Ainda me ocorreu o caso da fronteira russa onde há um (des)encontro de bitolas. Resolvi por isso perguntar há dias a um jovem ucraniano (temos cá muitos! ...) como é que lá se procede. Respondeu-me candidamente no
s e u

[1]Artigo escrito em Julho 2004

Admirável Português Básico: "levanta-e-muda-roda". Afinal, o mesmíssimo processo que nos anos setenta viabilizou o "Puerta-del-Sol" - uma circulação de carruagens-camas que ligava Madrid a Paris em "apenas" treze horas !.

Frequentemente se aponta o sistema TALGO como permitindo a transposição de bitolas por um processo mais simples e seguro, o que é rigorosamente verdade. Permito-me no entanto esclarecer quem não conheça as origens que a invenção do conceito denominado "Tren-Articulado-Ligero - Goycochea-Oriol" data dos passados anos quarenta. Acompanhei "ao vivo" um protótipo que esteve cá em 1950, tendo efectuado Porto-Lisboa em pouco mais de três horas e meia -um registo que só ultrapassámos 20 anos depois.! Contudo, apesar da generalizada curiosidade que a princípio despertou, e de sucessivos aperfeiçoamentos, não parece até hoje ter logrado impor-se em algum lugar fora de Espanha.

Vamos ser os primeiros? ...

Ao que parece, a profusão de conversores resulta do desejo de rentabilizar alguns (no nosso caso poucos) serviços, prolongando-os para fora da Nova Rede. E também para permitir iniciar serviços "novos" sem esperar pela conclusão dos itinerários em remodelação. Adicionalmente, também julgo que a inclusão no mapa de certos desvios e ramais - aumentando distâncias, em contradição com o objectivo central de encurtar tempos - decorre da mesma preocupação.

Assim sendo, penso que na maioria dos casos a utilização dos bogies convertíveis poderá ser em Portugal um processo transitório durante o qual seria aplicável a racional gestão dum parque misto de bogies, constituído por uns tantos "clássicos" mais outros "convertíveis". Deste modo o acasalamento entre os bogies e os comboios seria gerido caso a caso pela situação concreta, até à solução final. Ou seja, até à completa extinção duma "espécie intrusa" progressivamente tornada dispensável...

Virando a página, interessa agora olhar para as ESTAÇÕES.
Há largos anos se sabia que - tarde ou cedo - a AV entraria em Portugal. Espanta-me assim que agora se declare não ter sido reservado nas principais estações em remodelação qualquer espaço para a receber - nem Aveiro, nem Coimbra , nem a novíssima Gare do Oriente estão preparadas !

"É tarde, Inês é morta" - lembraria a-propósito Camões. Mas não é preciso ser poeta para intuir que neste aspecto singular estará em jogo muito da diferença entre a Graça e a Desgraça do projecto. Separar as estações, levando algumas para locais bem distantes dos tradicionais não poderá trazer ao empreendimento qualquer valor acrescentado. Muito pelo contrário. Forçoso será assim que se estudem a sério outras soluções.

Não se simpatizando com o exemplo japonês do desnivelamento, talvez seja de considerar (localizadamente) a velha ideia do "terceiro carril" utilizada pelo Exército Alemão na Frente Leste desde1941. Surgirão por certo problemas pontuais no que diz respeito a travessas e aparelhos de via - mas não insolúveis, como se viu.

Não seria a primeira vez que de uma velha ideia se tira inspiração para um problema novo. No campo automóvel, por exemplo, os septuagenários conceitos de "turboalimentação e "common-rail" ilustram bem a tese.

Viajemos seguidamente até à BEIRA-ALTA

É inegável que lançar naquele terreno sem agredir demasiado a paisagem uma linha com parâmetros de Velocidade Elevada constitui uma empreitada altamente difícil e onerosa.
É um problema de facto incontornável. Mas talvez algum benefício se possa obter sacrificando um pouco os raios das curvas e reservando para a tecnologia pendular a prática da gama mais alta das velocidades.

Reconheço que, em termos de velocidade, os Pendulares não gozam de grande prestigio entre nós, mas convém sublinhar que a culpa não é deles, pobres coitados!

Debrucemo-nos agora uns instantes sobre o EIXO LISBOA-PORTO. Ao contrário do que pensa muito boa gente, entendo que não é por agora prioritário. "Desembrulhe-se" primeiro e com a máxima urgência a actual Linha do Norte apressando a conclusão das infindáveis obras; inclusivamente riscando da empreitada tudo o que no futuro possa revelar-se inútil (as necessidades de ontem talvez não coincidam na totalidade com as de amanhã). Por outras palavras, "soltem-se as rédeas" aos pendulares e deixem-nos mostrar tudo o que valem.

Esta, para mim, a primeiríssima prioridade. Em termos de AV, entendo que se devia começar pela ligação a Badajoz, em concertação com a RENFE. Não só por ser a de mais fácil execução e a que tem rentabilidade imediata mais assegurada - permitindo assim gerar mais cedo recursos que contribuiriam para aliviar o encargo financeiro global do projecto. Mas também por ser a que mais cedo poderá dispensar os tais bogies intercambiáveis.

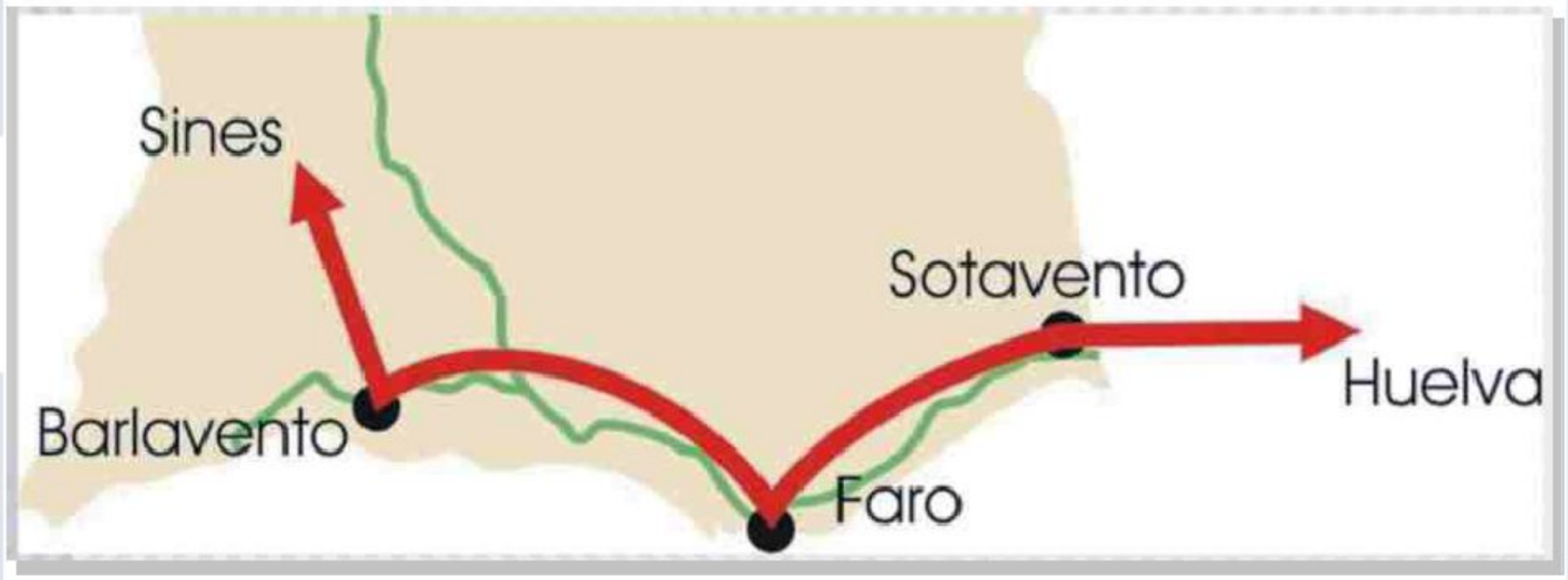
Duas palavras mais, agora sobre o NOVO AEROPORTO.

Na minha opinião situe-se na Ota ou em Rio Frio (tanto faz!) não se justifica para o servir forçar desvios nos traçados da AV. Se por outros motivos tiver que lhe passar à porta então sim. Pois parece-me que o ganho em causa não será significativo.

Para concluir.
Em tempos afirmei (e escrevi) que em Portugal o Caminho de Ferro tem coleccionado uma lamentável lista de oportunidades perdidas - chamando-se as mais recentes Vasco da Gama e Oriente. E daí que se veja eternamente condenado a só fazer amanhã o que outros fizeram anteontem.
Não se desejará por certo que ao rol se venha acrescentar mais uma. Até porque, desta vez, eventuais "erros de pontaria" se traduziriam em gigantescos custos de inutilidade.

A Alta Velocidade e o Algarve





O Algarve e a Nova Rede de AV
Função da Rede Actual

...“No dia 2 de julho de 2004 teve lugar em Faro, no Auditório da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, uma Sessão promovida pela Junta Metropolitana do Algarve e pela ADFER, sobre: «A Nova Rede de Alta Velocidade e os Interesses do Algarve»

As intervenções estiveram a cargo do Senhor Eng. Macário Correia, Presidente da Junta Metropolitana do Algarve e da Câmara Municipal de Tavira, do Eng. Arménio Matias, Presidente da Direcção da ADFER, do Prof. Fernando Nunes da Silva, Presidente do Cesur/IST, do Eng. Campos Correia, Presidente da CCDR do Algarve e do Dr. Fernando Costa e Silva, Presidente da Metalsines.”...

A NOVA REDE DE ALTA VELOCIDADE E OS INTERESSES DO ALGARVE



No dia 2 de julho de 2004 teve lugar em Faro, no Auditório da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, uma Sessão promovida pela Junta Metropolitana do Algarve e pela ADFER, sobre: « A Nova Rede de Alta Velocidade e os Interesses do Algarve»

As intervenções estiveram a cargo do Senhor Eng. Macário Correia, Presidente da Junta Metropolitana do Algarve e da Câmara Municipal de Tavira, do Eng. Arménio Matias, Presidente da Direcção da ADFER, do Prof. Fernando Nunes da Silva, Presidente do Cesur/IST, do Eng. Campos Correia, Presidente da CCDR do Algarve e do Dr. Fernando Costa e Silva, Presidente da Metalsines.

Das diferentes intervenções resultaram as seguintes ideias dominantes:

-O Algarve é uma importante região económica de Portugal, profundamente marcada pelo seu carácter de destacadíssima região turística do País;

-Quer na perspectiva da demografia e do tecido económico em geral, quer na óptica da função turística da região, o Algarve distingue-se, das demais Áreas Metropolitanas, pela sua distribuição equilibrada de nascente a poente, ao longo de toda a faixa litoral;

-Uma boa acessibilidade a Faro não é, só por si, uma boa acessibilidade ao Algarve;

-Para o Algarve é mais importante a ligação por comboio de Alta Velocidade, no curto prazo, à Andaluzia do que a Lisboa. A ligação de Faro a Huelva através de uma linha de velocidade elevada vai criar uma excelente acessibilidade da população da Andaluzia, e do turismo internacional que procura a Andaluzia, ao Algarve e integra a região turística portuguesa na rede ferroviária espanhola de alta velocidade criando excelentes relações com importantes mercados, designadamente o de Madrid;

-A nova linha entre Faro/Aeroporto e a fronteira representa um investimento moderado para Portugal (cerca de 60 kms de linhas ou seja cerca de 90 milhões de contos) face aos enormes benefícios para a região e para o País, pelo que lhe deve ser conferida prioridade absoluta. Assim Faro ficará a cerca de 3h e 15 min. de Madrid;

-O actual serviço intercidades Lisboa Faro representa uma boa oferta que está a conquistar o mercado e que responde bem às necessidades de curto e médio prazo. Haverá primeiro que investir num serviço ferroviário ligeiro que sirva o Sotavento Algarvio e na realização de um novo serviço intercidades Lisboa Lagos, obrigando à eventual construção de uma concordância em Tunes e à electrificação do ramal de Lagos, tendo em conta que o Barlavento gera cerca de metade da procura de transporte da região;

-Existe um largo consenso na região, e unanimidade entre os Dirigentes eleitos pelos algarvios, de que a futura ligação a Lisboa, por comboios de alta velocidade, se deve fazer pelo Barlavento, com uma estação na zona de Portimão/Silves/Lagoa, para que o novo serviço tenha em conta os interesses reais da região e do mercado. Essa posição mereceu o apoio inequívoco dos Presidentes da ADFER e do Cesur/IST e, naturalmente do Presidente da Metalsines;

-A ligação a Lisboa pela região de Sines favorece uma boa articulação do Algarve com a Capital e com todo o sistema logístico nacional (plataformas, portos, aeroportos, etc.) sendo a mais favorável para o desenvolvimento da região.

Na Sessão estiveram presentes Deputados e Autarcas eleitos pela região e muitas individualidades locais.

Reproduzimos a seguir algumas das imagens utilizadas na intervenção do Presidente da ADFER.
Reproduzimos igualmente as principais figuras utilizadas pelo Sr. Prof. Nunes da Silva no decorrer da sua exposição.

Imagens utilizadas pelo Eng. Arménio Matias

Plano de modernização e reconversão dos Caminhos de Ferro – RCM6/88





Estudos de traçados de AV 1988/90

- Lisboa – Porto
- Lisboa – Évora – Madrid
- Braga/Porto – Viseu - Valladolid



Rede Espanhola de AV



Rede em Π

- Eixos Internacionais Mistos



Rede em T

- T exclusivo de Passageiros
- (- - -) eixos de mercadorias



Rede Espanhola de AV a 300/350 Km/h



Nova rede ferroviária espanhola

Tempos de percurso

- 7200 Km
- 8000 milhões de contos
  + investimento realizado até 2000
- 5 eixos radiais

- Tempo de percurso a partir de Madrid
  - Barcelona: 2h 25min
  - Lleida: 1h 55min
  - Valência: 1h 25min
  - La Coruña: 2h 48min
  - Valladolid: 55min
  - Zamora: 1h 10min
  - Cádiz: 3h 10min
  - Malega: 2h 25 min
  - Algeciras: 3h 50min
  - Sevilla: 2h 15min
  - **Badajoz: 1h 58min**
  - **Vigo: 2h 57min**
  - **Salamanca: 1h 20min**
  - **Huelva: 2h 45min**

Compatibilidade das novas redes ibéricas



Mapa da Cimeira Ibérica



Rede de AV (RAVE)

Programa de Investimentos

	Extensão Kms	Em Túnel Kms	Em Viaduto Kms	Custo Meuros	Conclusão Ano
Porto/Lisboa	343	42,7	35,1	4200	2013
Porto/Vigo	122	22	25,9	1367	2009
Lisboa/Badajoz	207	0	48,2	1774	2010
Aveiro/Salaman.	178	20	14,4	2177	2015
Faro/Huelva	60	0	10		
(Évora/Faro)	252	20	30	2610	2018
Totais	1162	104,7	183,5	12128 (1)	

(1) - Aproximadamente **2.400** Milhões de Contos

O mercado visto de Sines



Alta Velocidade/Sul: curto, médio e longo prazo



Lisboa-Faro: alternativas



O Algarve e a nova rede de AV

Função da rede actual

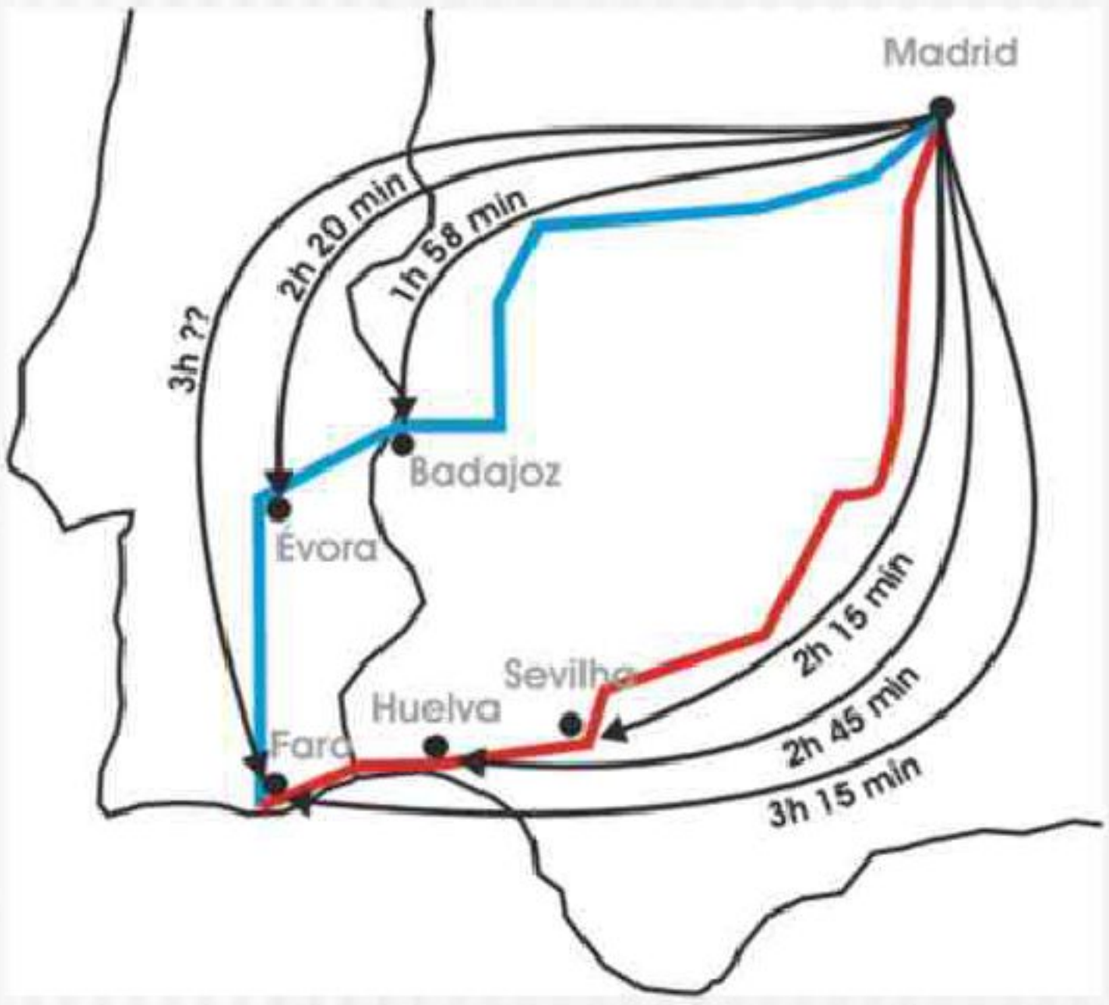


Plataforma logística multimodal a sul do Tejo



Madrid-Faro: Alternativas

- Évora-Faro: 200km a 300/350 km/h
- Faro-Guadiana: 60km a 200/250 km/h



Alta Velocidade e Metro Ligeiro



Esquema global dos vários sub-sistemas ferroviários no Algarve

Sines-Évora (mercadorias) + Évora-Faro (passageiros):

- Asfixia Sines;
- Prejudica a Costa Alentejana;
- Não serve o Barlavento Algarvio;
- Só serve os interesses instalados noutros portos;
- Responde à pressão das grandes empreitadas.

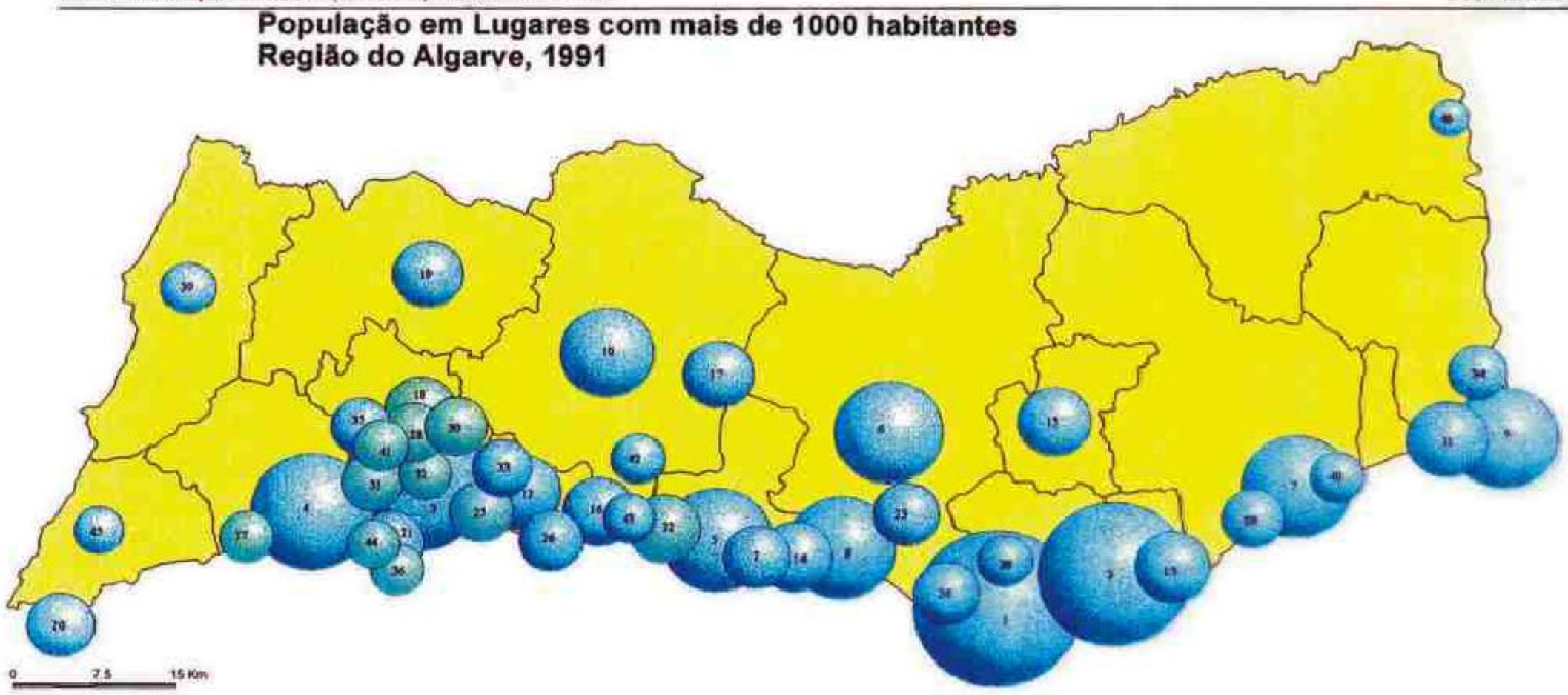
Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

A nova rede de Alta Velocidade e os interesses do Algarve

Faro, 02 de Julho de 2004

Imagens utilizadas pelo Prof. Nunes da Silva

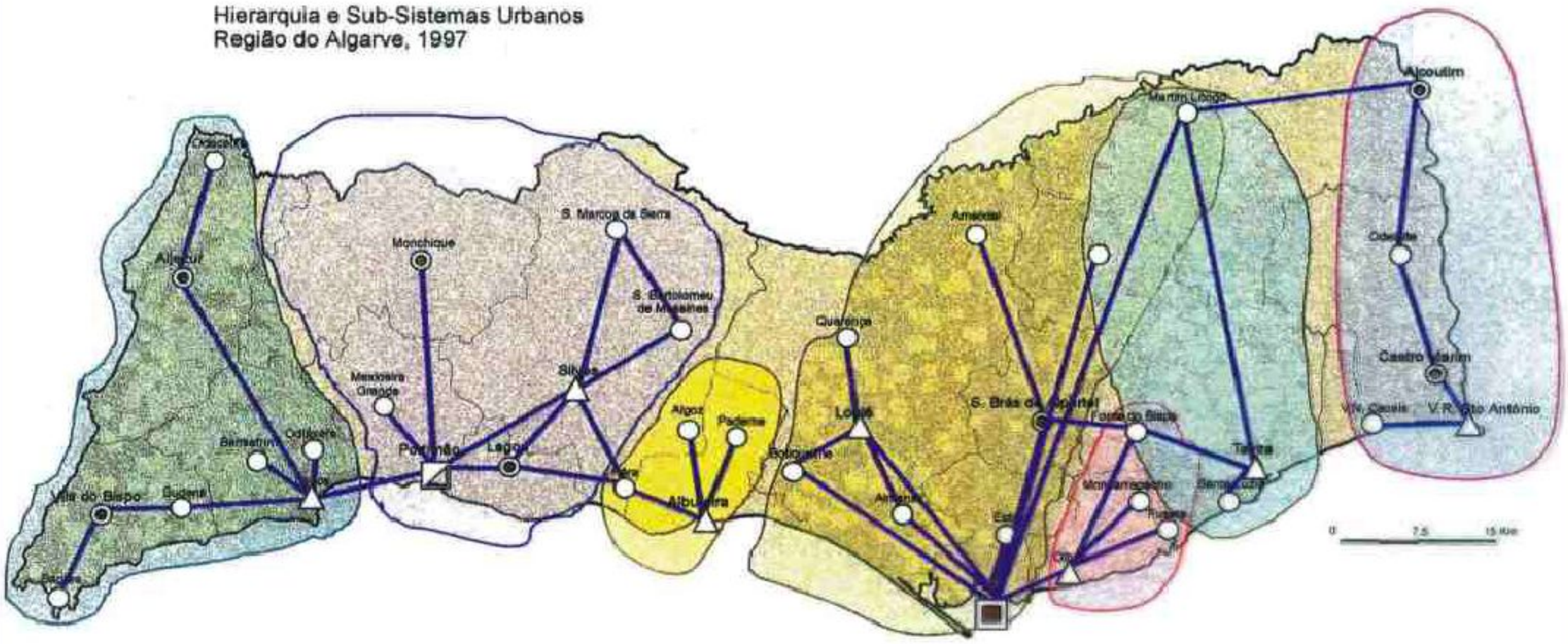
População em Lugares com mais de 1000 habitantes
Região do Algarve, 1991

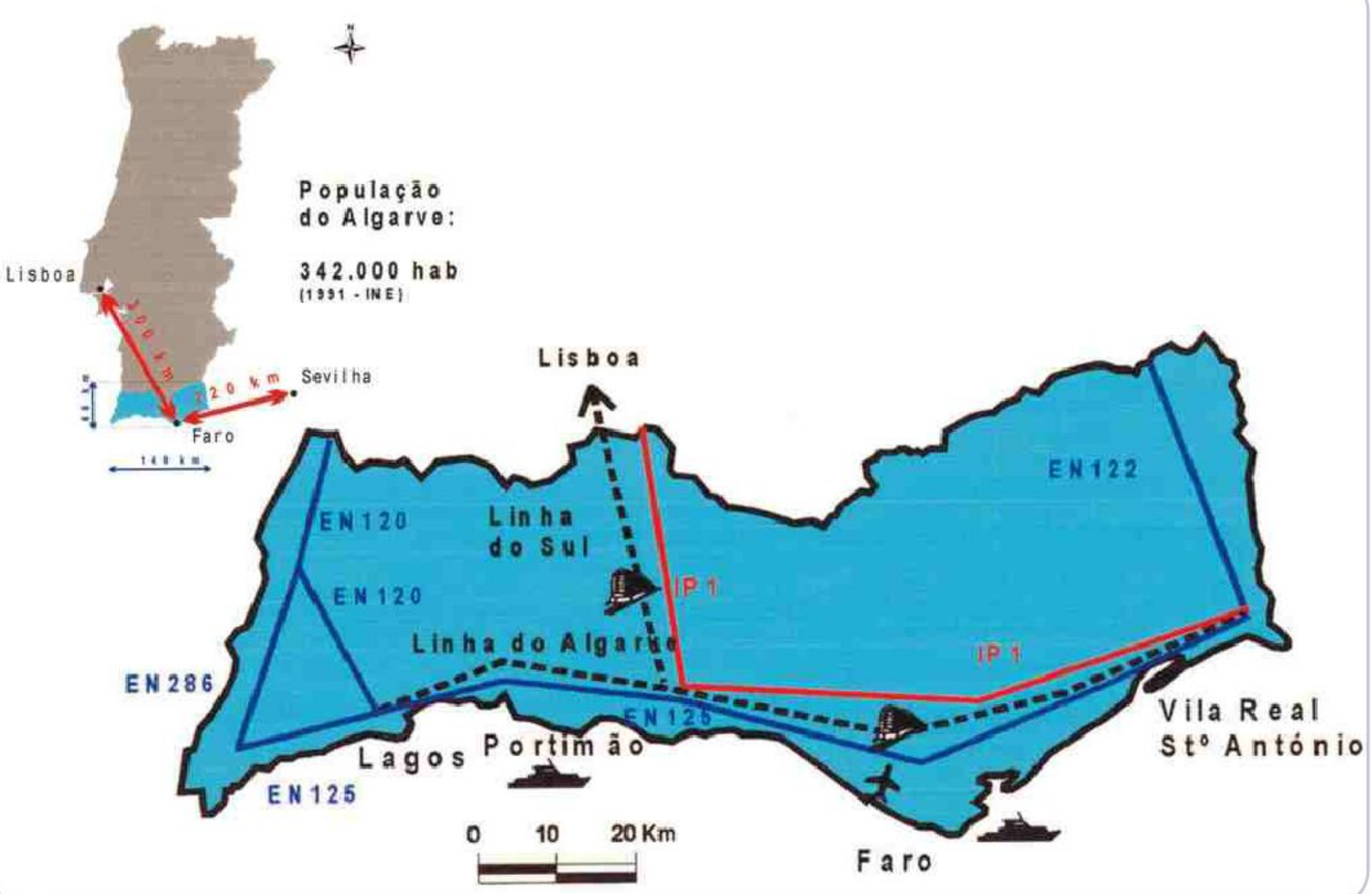


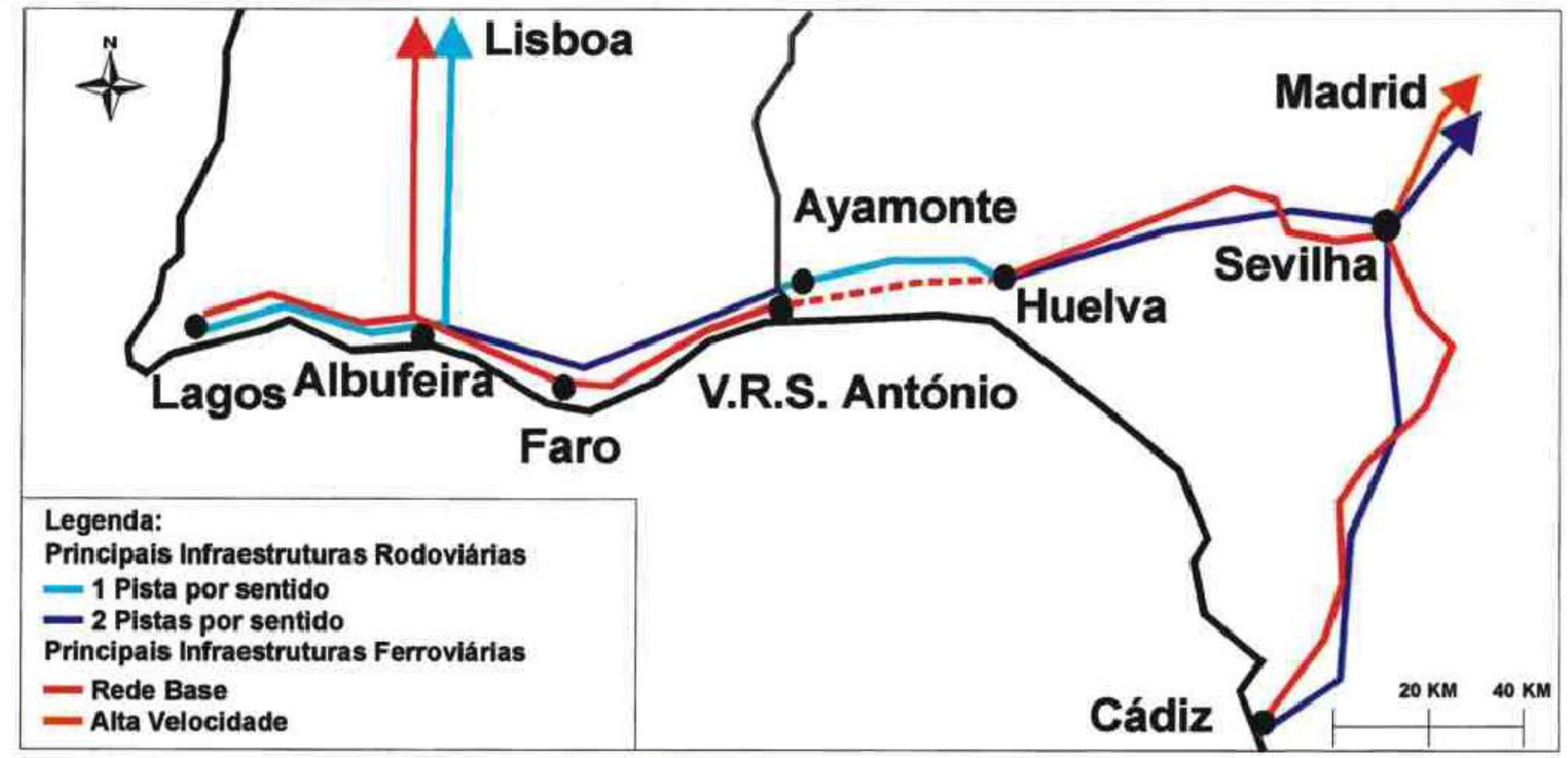
1 Faro	11 Monte Gorde	21 Alvor	31 Odiáxere	41 Coca Maravilhas
2 Olhão	12 Lagoa	22 Montechoro	32 Cardosas	42 Algoz
3 Portimão	13 Fuseta	23 Almansil	33 Estombar	43 Pêra
4 Lagos	14 Vilamoura	24 Montenegro	34 Castro Marim	44 Quinta Nova
5 Albufeira	15 S. Brás de Alportel	25 Ferragudo	35 Mex. Grande	45 Vila do Bispo
6 Loulé	16 Armação de Pêra	26 Carvoeiro	36 Praia de Alvor	46 Alcoutim
7 Tavira	17 S. Bartolomeu de Messines	27 Mex. Carregação	37 Praia da Luz	
8 Quarteira	18 Pedra Mourinha	28 Quinta da Palmeira	38 Estoi	
9 V.R. Sto António	19 Monchique	29 Santa Luzia	39 Aljezur	
10 Silves	20 Sagres	30 Perchal	40 Cabanas	

Fonte : I.N.E.

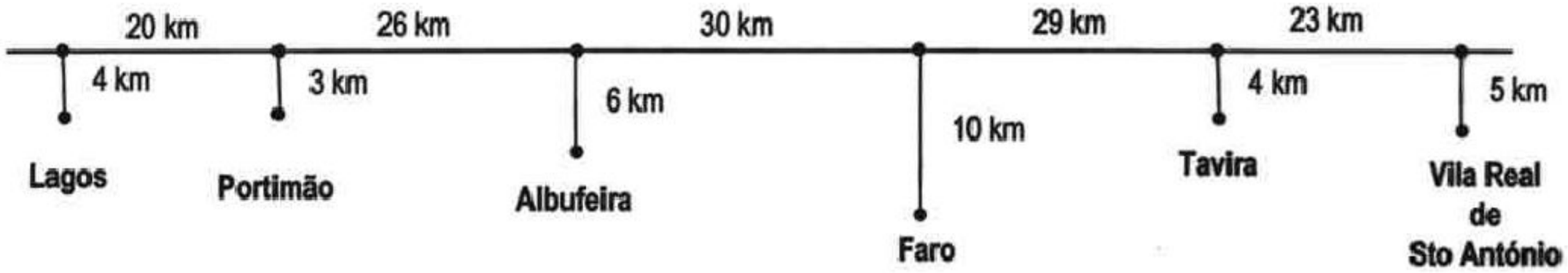
Hierarquia e Sub-Sistemas Urbanos
Região do Algarve, 1997



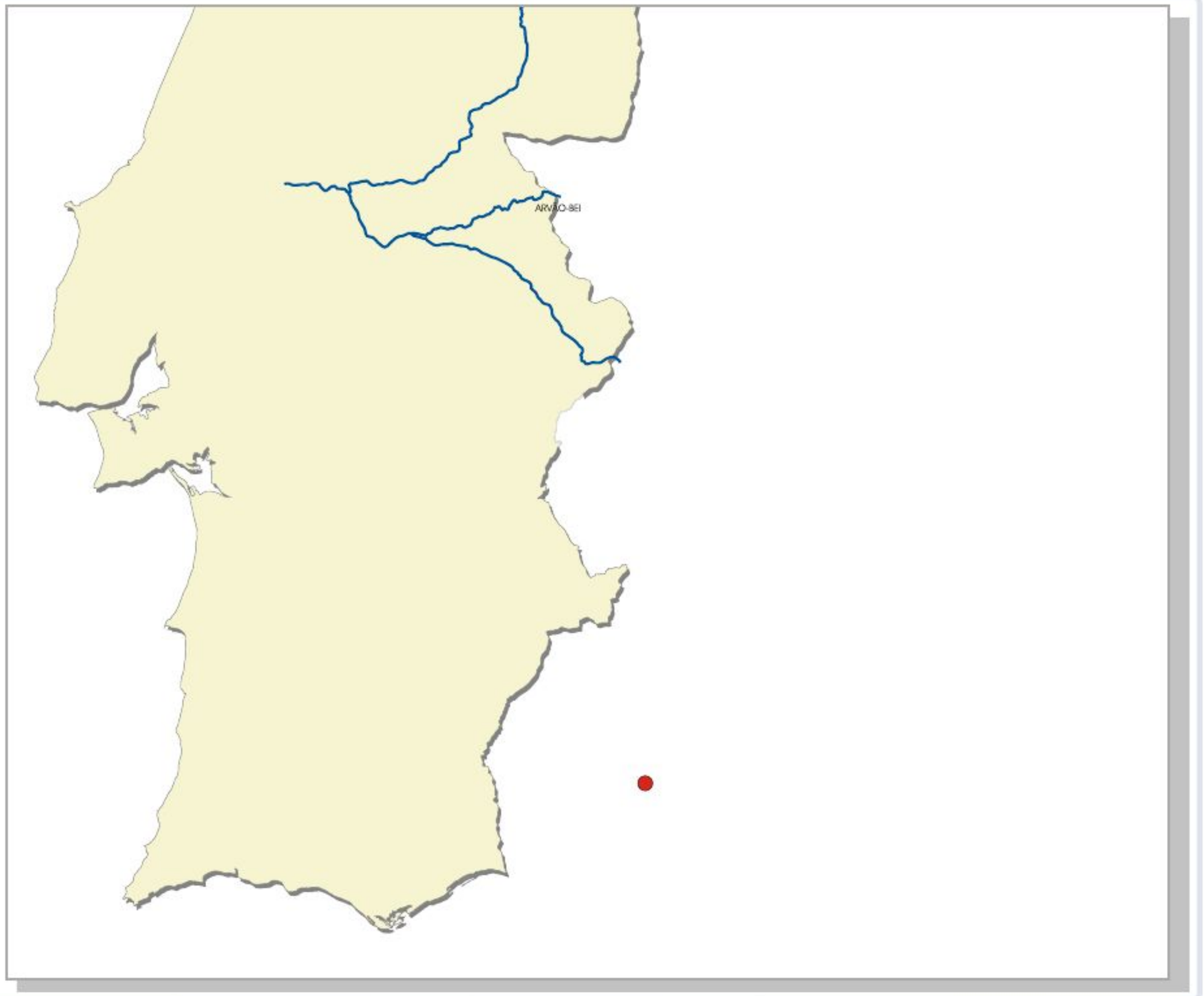




FARO - LAGOS	80 KM
FARO - V. REAL S. ANT.	50 KM
V. REAL S. ANT. - SEVILHA	180 KM



O Desenvolvimento da Nova Rede de Alta Velocidade no Sul do País



...“Por iniciativa da Câmara Municipal de Sines, da Associação Porta Atlântica e da Metalsines realizou-se em Sines, no Auditório da PGS, em 6 de Maio de 2004, uma Sessão subordinada ao tema: «O Desenvolvimento da Nova Rede de Alta Velocidade no Sul do País».

A Sessão foi presidida pelo Senhor Eng. Macário Correia, Presidente da Junta Metropolitana do Algarve. Intervieram, no decorrer da Sessão, o Dr. Victor Proença, Presidente da Associação de Municípios do Litoral Alentejano, o Dr. Manuel Coelho, Presidente da Câmara Municipal de Sines, o Prof. Fernando Nunes da Silva, Presidente do Cesur/IST, O Eng. Albertino Santana, Presidente da Associação Porta Atlântica, e o Eng. Arménio Matias em representação da ADFER.”...

O DESENVOLVIMENTO DA NOVA REDE DE ALTA VELOCIDADE NO SUL DO PAÍS

Por iniciativa da Câmara Municipal de Sines, da Associação Porta Atlântica e da Metalsines realizou-se em Sines, no Auditório da PGS, em 6 de Maio de 2004, uma Sessão subordinada ao tema: «O Desenvolvimento da Nova Rede de Alta Velocidade no Sul do País».

A Sessão foi presidida pelo Senhor Eng. Macário Correia, Presidente da Junta Metropolitana do Algarve.

Intervieram, no decorrer da Sessão, o Dr. Victor Proença, Presidente da Associação de Municípios do Litoral Alentejano, o Dr. Manuel Coelho, Presidente da Câmara Municipal de Sines, o Prof. Fernando Nunes da Silva, Presidente do Cesur/IST, O Eng. Albertino Santana, Presidente da Associação Porta Atlântica, e o Eng. Arménio Matias em representação da ADFER.

Da análise feita pelos oradores durante a iniciativa podem salientar-se as seguintes linhas de força:

-O mercado mais importante para o porto de Sines encontra-se na Área Metropolitana de Lisboa;

-Para Portugal, e para o próprio porto de Sines, é importante uma boa articulação, mormente ferroviária, deste com a Espanha, designadamente com a região de Madrid, através de Badajoz;

-O Plano de Modernização e Reconversão dos Caminhos de Ferro, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros Nº 6/88, já contemplava a resolução desse problema, segundo aqueles objectivos e prioridades. Uma nova linha Sines Marateca e outra Évora Badajoz, previstas nesse Plano, respondia a esses objectivos. Infelizmente essas são praticamente as únicas acções previstas nesse Plano que ainda não foram concretizadas;

-Com a adopção de uma solução em T, exclusivo de passageiros, para o desenho da futura rede de alta velocidade em bitola europeia, feita em 97, a articulação ferroviária do porto de Sines adquiriu uma outra configuração, ou seja uma directíssima para mercadorias Sines Badajoz, reservando-se, a Norte, função semelhante para a velha linha da Beira Alta;





Évora Badajoz, que obriga os comboios internacionais de mercadorias a um longo itenerário. Ambas as dificuldades pretendia resolver a RCM 6/88;

-Electrificado e modernizado que está o itinerário Sines Ermidas Poceirão Vendas Novas há que electrificar o troço Vendas Novas Casa Branca Évora e que construir o troço Évora Badajoz, este em travessa bibitola, bitola ibérica, segundo a directriz da futura ligação Lisboa Madrid de alta velocidade. Desse modo e da forma mais económica, ficaria assegurada, no curto prazo, a articulação nacional e ibérica do porto de Sines;

-As novas linhas internacionais de alta velocidade a nascente não poderão deixar de ter parâmetros análogos aos que a Espanha e a França adoptaram para a via em construção entre Barcelona e Perpignan (que seguramente vai ser seguida nas outras duas novas ligações entre aqueles países), que os tornem aptos para tráfego misto, sem o que se transformarão em escandaloso desperdício de recursos públicos. A nova linha Lisboa Madrid, pelo menos entre a margem esquerda do Tejo e Badajoz deve permitir velocidade máxima de circulação de 350 kms/h e velocidade mínima de circulação de 120 kms/h (mercadorias);

-A articulação nacional e internacional do porto de Sines em bitola europeia, bem como a eliminação do estrangulamento que constitui o troço Sines Ermidas, deve fazer-se construindo a nova linha (já prevista na RCM 6/88) Sines zona Sul da AML, concebida para velocidade elevada;

-A integração de Beja na nova rede de alta velocidade em bitola europeia é de resolução simples e barata, dado o bom traçado da linha que serve aquela cidade, havendo que mudar a bitola e construir uma

concordância/variante na aproximação a Évora;

-Por coincidência o desenho da nova rede mais económico e mais capaz de responder aos interesses de Sines é o único que é compatível com um serviço apropriado da nova rede ao Algarve, favorecendo ainda o desenvolvimento económico e turístico do litoral alentejano;



-A adopção da estratégia preconizada fará de Sines uma cidade residencial das classes média/alta, que trabalhem na AML, e favorecerá o seu crescimento económico e social.

Apresentam-se a seguir algumas das imagens utilizadas pelo Presidente da ADFER no decorrer da sua exposição.



Imagens utilizadas pelo Eng. Arménio Matias

Plano de modernização e reconversão dos Caminhos de Ferro – RCM6/88





Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ADFER

O desenvolvimento da nova rede de Alta Velocidade no Sul do país

Sines, 06 de Maio de 2004

Estudos de traçados de AV 1988/90

- Lisboa – Porto
- Lisboa – Évora – Madrid
- Braga/Porto – Viseu - Valladolid



Rede em Π

- Eixos Internacionais Mistos



Rede em T

- T exclusivo de Passageiros
- (- - -) eixos de mercadorias



Eixos prioritários Trans-Europeus

- Tráfego Misto



Nova rede ferroviária espanhola

Tempos de percurso

- 7200 Km
- 8000 milhões de contos
  + investimento realizado até 2000
- 5 eixos radiais

- Tempo de percurso a partir de Madrid
  - Barcelona: 2h 25min
  - Lleida: 1h 55min
  - Valência: 1h 25min
  - La Coruña: 2h 48min
  - Valladolid: 55min
  - Zamora: 1h 10min
  - Cádiz: 3h 10min
  - Malega: 2h 25 min
  - Algeciras: 3h 50min
  - Sevilla: 2h 15min
  - **Badajoz: 1h 58min**
  - **Vigo: 2h 57min**
  - **Salamanca: 1h 20min**
  - **Huelva: 2h 45min**

Rede Espanhola de AV



Rede Espanhola de AV a 300/350 Km/h





Rede de AV na óptica da ADFER

- Lisboa-Badajoz Sines-Poceirão
- Porto-Aveiro-Salamanca
- Porto-Vigo
- Faro-Huelva
- Lisboa-Leiria-Aveiro
- Sines-Faro



Compatibilidade das novas redes ibéricas



O mercado visto de Sines



Travessa Bibitola

Reconversão das linhas actuais



A linha de montanha Sines-Ermidas

- 15 Km com declive de 20 m/km (Ortiga-São Bartolomeu)
- Locomotiva 5600 – engates UIC – carga máxima do comboio: 980t



Mapa da Cimeira Ibérica



Rede de AV (RAVE)

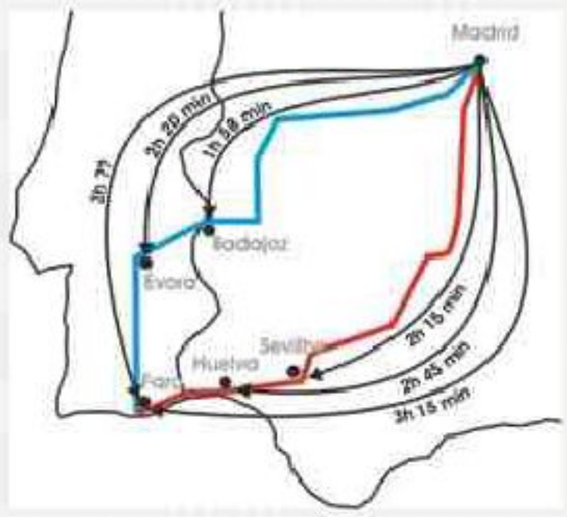
Programa de Investimentos

	Extensão Kms	Em Túnel Kms	Em Viaduto Kms	Custo Meuros	Conclusão Ano
Porto/Lisboa	343	42,7	35,1	4200	2013
Porto/Vigo	122	22	25,9	1367	2009
Lisboa/Badajoz	207	0	48,2	1774	2010
Aveiro/Salamanca	178	20	34,4	2177	2015
Faro/Huelva	60	0	10		
(Evora/Faro)	252	20	30	2610	2018
Totais	1162	104,7	183,5	12128 (1)	

(1) - Aproximadamente **2.400** Milhões de Contos

Madrid-Faro: Alternativas

- Évora-Faro: 200km a 300/350 km/h
- Faro-Guadiana: 60km a 200/250 km/h



Lisboa-Faro: alternativas



O Algarve e a nova rede de AV

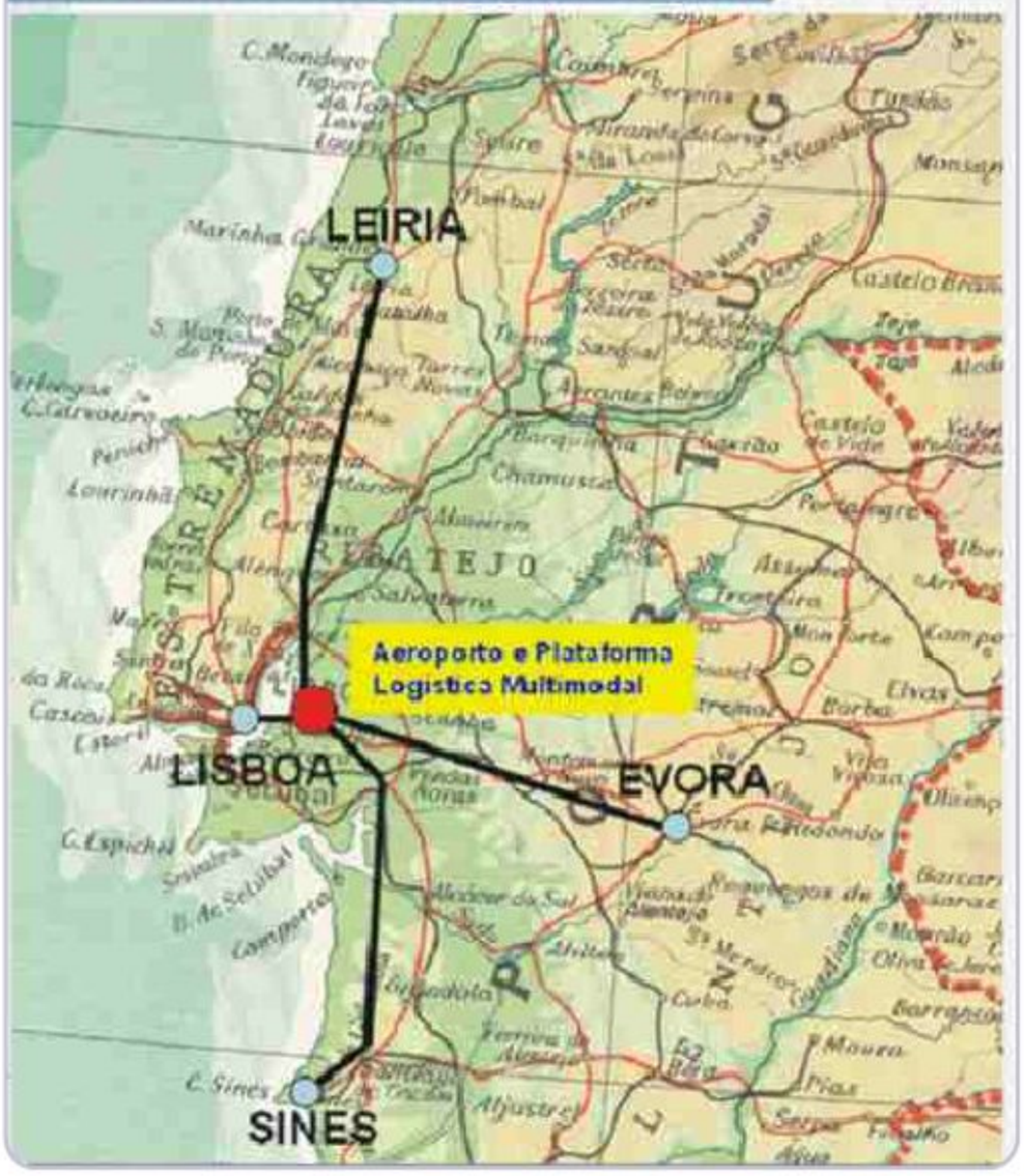
Função da rede actual



Alta Velocidade/Sul: curto, médio e longo prazo



Plataforma logística multimodal a sul do Tejo



IQF
Instituto para a Qualidade na Formação, I.P.

Mais Qualidade na Formação

O Instituto para a Qualidade na Formação, I.P. é o organismo público de apoio à intervenção dos operadores de formação

Qualificações e Competências
Desenvolvimento de Metodologias
Acreditação de Entidades Formadoras

Ministério das Actividades Económicas e do Trabalho

Av. Almirante Reis, 72
1150 - 020 LISBOA
Tel: +351 218 107 000
Fax: +351 218 107 191
inofor@mail.telepac.pt

A ADFER colaborou no Seminário organizado pelo «Transportes e Negócios»



Efectuou-se no Porto, no passado dia 30 de Setembro, um Seminário sobre «O Transporte Ferroviário», promovido pelo jornal «Transportes e Negócios», integrado no 6º Ciclo de Seminários realizados por aquele Órgão de informação especializado, desta vez com o título genérico «A Procura de um Novo Rumo».
A ADFER teve a honra de participar nesse Seminário. Ao Presidente da Direcção da Associação competiu moderar o 1º Painel dedicado ao tema «Que futuro para a Ferrovia?». Por sua vez a Directora Adjunta da FERXXI, Eng.ª Ana Paula Coelho, proferiu um discurso na Sessão de Encerramento do Seminário, que aqui reproduzimos.

Intervenção proferida pela Engª Ana Paula Coelho

A ADFER agradece ao Transportes & Negócios e em particular, pelo seu empenho e capacidade mobilizadora, ao Dr. Fernando Gonçalves, o convite para estar presente nesta iniciativa de sucesso ao nível do debate sobre o futuro do transporte ferroviário em Portugal.

A ADFER tem desde a sua criação procurado contribuir para o estudo, debate e divulgação temática das realidades e potencialidades do transporte ferroviário, no contexto económico e social, ao nível nacional e internacional, com vista à sua modernização e desenvolvimento.

Neste sentido, é particularmente gratificante para a ADFER poder reflectir com todos os presentes sobre:

- Que lugar para a ferrovia?
- Que mobilidade urbana?
- Que integração logística?

Enfim, que potencial para o desenvolvimento do caminho de ferro no nosso país?

O foco da política de transportes deve ser comutado à pergunta ampla de como organizar mais eficientemente o acesso à mobilidade de pessoas e bens, face às necessidades económicas e sociais, e ao mesmo tempo equilibrar os impactos ambientais e de segurança da sociedade sem comprometer a eficiência operativa da economia.

A política comum dos transportes procura reflectir os desafios específicos com que a abertura à concorrência comunitária do mercado dos transportes se confronta, reconhecendo o facto de a criação de um mercado interno dos transportes, a liberalização e a realização dos objectivos de serviço público constituírem componentes centrais daquilo que é, na realidade, uma perspectiva política integrada. Desta forma, a Comunidade tem vindo a adoptar uma abordagem gradual na liberalização dos mercados dos transportes, por forma a garantir o respeito das normas de segurança e a assegurar os objectivos essenciais de serviço público.

Uma política eficaz de transporte deve satisfazer a sustentabilidade económica, ambiental e social reforçando-se mutuamente. Existem alguns instrumentos de política que servem a todas as dimensões da sustentabilidade de modo sinergético, gerando soluções de ganho potencial para todos. Uma política para o transporte sustentável é aquela em que todos os intervenientes identificam e executam instrumentos da política de potencial ganho para todos, confrontando explicitamente os trade-off(s) de modo que o balanço resulte de escolhas conscientes.

A melhor forma de garantir a integração da sustentabilidade é através do desenvolvi-mento de uma política centrada na procura, apesar da difícil aplicabilidade através de medidas regulamentares, em que particular-mente, a última palavra pertence aos clientes do serviço de transportes. A complementa-ridade modal, com a combinação das utilizações mais eficientes de cada modo de transporte é uma forma de criar valor acrescentado para o desenvolvimento sustentável.

Os grandes desafios enfrentados pelas empresas de um modo geral, estão na crescente pressão para reduzir custos e obter maior eficiência nas operações. As transformações originadas pelos processos competitivos actuais, entre as empresas, desencadearam o aparecimento de mecanismos que se adaptam à evolução imposta pelo mercado.

A matriz de transportes nacional, caracteriza-se pelo domínio do transporte rodoviário assente no binómio qualidade/confiança da execução dos serviços prestados e por uma baixa participação dos modos ferroviário e marítimo, consequência de políticas e práticas que induzem a competição entre os modos, ao invés de privilegiar a sua integração física e operacional.

A actividade empresarial no transporte rodoviário de mercadorias não é mais do que o resultado da constatação de uma necessidade de serviço, tanto no aspecto geográfico como na sua particularidade operacional. Apesar da ferrovia ter tudo para crescer, ainda assim será pouco provável que exerça a liderança, uma vez que o transporte rodoviário tende a ocupar espaços por causa da sua flexibilidade. Nenhum outro modo de transporte proporciona a cobertura de mercado oferecida pelo transporte rodoviário.

A ADFER agradece ao Transportes & Negócios e em particular, pelo seu empenho e capacidade mobilizadora, ao Dr. Fernando Gonçalves, o convite para estar presente nesta iniciativa de sucesso ao nível do debate sobre o futuro do transporte ferroviário em Portugal.

A ADFER tem desde a sua criação procurado contribuir para o estudo, debate e divulgação temática das realidades e potencialidades do transporte ferroviário, no contexto económico e social, ao nível nacional e internacional, com vista à sua modernização e desenvolvimento.

com vista à sua modernização e desenvolvimento.

Neste sentido, é particularmente gratificante para a ADFER poder reflectir com todos os presentes sobre:

- Que lugar para a ferrovia?
- Que mobilidade urbana?
- Que integração logística?

Enfim, que potencial para o desenvolvimento do caminho de ferro no nosso país?

O foco da política de transportes deve ser comutado à pergunta ampla de como organizar mais eficientemente o acesso à mobilidade de pessoas e bens, face às necessidades económicas e sociais, e ao mesmo tempo equilibrar os impactos ambientais e de segurança da sociedade sem comprometer a eficiência operativa da economia.

A política comum dos transportes procura reflectir os desafios específicos com que a abertura à concorrência comunitária do mercado dos transportes se confronta, reconhecendo o facto de a criação de um mercado interno dos transportes, a liberalização e a realização dos objectivos de serviço público constituírem componentes centrais daquilo que é, na realidade, uma perspectiva política integrada. Desta forma, a Comunidade tem vindo a adoptar uma abordagem gradual na liberalização dos mercados dos transportes, por forma a garantir o respeito das normas de segurança e a assegurar os objectivos essenciais de serviço público.

Uma política eficaz de transporte deve satisfazer a sustentabilidade económica, ambiental e social reforçando-se mutuamente. Existem alguns instrumentos de política que servem a todas as dimensões da sustentabilidade de modo sinergético, gerando soluções de ganho potencial para todos. Uma política para o transporte sustentável é aquela em que todos os intervenientes identificam e executam instrumentos da política de potencial ganho para todos, confrontando explicitamente os trade-off(s) de modo que o balanço resulte de escolhas conscientes.

A melhor forma de garantir a integração da sustentabilidade é através do desenvolvi-mento de uma política centrada na procura, apesar da difícil aplicabilidade através de medidas regulamentares, em que particularmente, a última palavra pertence aos clientes do serviço de transportes. A complementaridade modal, com a combinação das utilizações mais eficientes de cada modo de transporte é uma forma de criar valor acrescentado para o desenvolvimento sustentável.

Os grandes desafios enfrentados pelas empresas de um modo geral, estão na crescente pressão para reduzir custos e obter maior eficiência nas operações. As transformações originadas pelos processos competitivos actuais, entre as empresas, desencadearam o aparecimento de mecanismos que se adaptam à evolução imposta pelo mercado.

A matriz de transportes nacional, caracteriza-se pelo domínio do transporte rodoviário assente no binómio qualidade/confiança da execução dos serviços prestados e por uma baixa participação dos modos ferroviário e marítimo, consequência de políticas e práticas que induzem a competição entre os modos, ao invés de privilegiar a sua integração física e operacional.

A actividade empresarial no transporte rodoviário de mercadorias não é mais do que o resultado da constatação de uma necessidade de serviço, tanto no aspecto geográfico como na sua particularidade operacional. Apesar da ferrovia ter tudo para crescer, ainda assim será pouco provável que exerça a
liderança, uma vez que o transporte rodoviário tende a ocupar espaços por causa da sua flexibilidade. Nenhum outro modo de transporte proporciona a cobertura de mercado oferecida pelo transporte rodoviário.

Graças ao sector dos transportes, o petróleo e os níveis de preço recentemente atingidos continuam a ter uma forte influência na economia interna e na sobrevivência de muitas empresas do sector. Portugal é disso mesmo um exemplo. Perante o actual enquadramento e o declínio da taxa de produção do petróleo, cujo valor actual é de cerca de 2,5% ao ano, terá de existir uma estratégia para melhoria da eficiência energética a alcançar até 2010, conforme as conclusões do Conselho Europeu de Barcelona e portanto, a aceitação pela economia de uma igual taxa de redução ao nível da procura.

Quando a ferrovia perdeu o monopólio do transporte, ficou exposta à fragilidade do próprio processo de ocupação do território nacional. Tornou-se deficitária e entrou num processo de decadência. Sem recursos para possibilitar a adequada manutenção, o sistema viveu um longo período de degradação física.

Mas outros factores contribuíram para impedir a auto-suficiência da ferrovia, a começar pela falta de uma política de transportes que definisse claramente o seu papel, o seu financiamento e tratamento igual ao dispensado aos demais modos.

Hoje, é evidente que o transporte ferroviário é um bom negócio. Mas para ser um bom negócio precisa de atingir níveis de confiança e de segurança. Ninguém vai pagar um valor económico positivo pelo transporte se não acreditar que serão realizados investimentos para que ele gere um fluxo económico positivo.

Mas tal não significa que os demais modos não sejam importantes. O que acontece é que cada qual possui peculiaridades inerentes ao seu sistema, com características operacionais que são diferenciadas. Por isso, os diversos sistemas de transporte não devem ser concorrentes entre si, mas complementares. A competição deve ser substituída pela integração, com o aproveitamento dos pontos fortes de cada um. Haverá assim, a possibilidade da ocorrência de uma "verdadeira revolução" na matriz de transportes, entrando em cena, a intermodalidade, que pode dar uma expressiva contribuição.

O sistema de transportes está a passar por um momento de transição no que diz respeito às possibilidades de utilização de mais de um modo na movimentação de pessoas e bens. De facto, as tendências do transporte também estão a participar num ambiente de forte concorrência. Com isso, a cada dia as empresas buscam uma maior eficiência nos seus serviços.

A progressiva substituição dos combustíveis para os transportes rodoviários por biocombustíveis líquidos é possível, apesar dos elevados custos de produção. Mas são essencialmente as medidas preconizadas pelo Livro Branco sobre a política de transportes para o reequilíbrio e para a verdadeira complementaridade entre os modos, que possuem um potencial de contribuição para a realização desse objectivo, como pedido pelo Conselho Europeu de Gotemburgo. A revitalização do caminho de ferro, os investimentos nas redes transeuropeias, assim como a proposta de directiva-quadro, a apresentar dentro em breve, sobre a tarifação da utilização das infra-estruturas, para que os preços dos diversos modos de transporte reflictam melhor os seus custos para a sociedade, constituem outros tantos instrumentos adequados a esse objectivo.

Todos os modos têm estado empenhados no crescimento da sua quota. Mas num período de crise como é o actual, é necessário usar de alguma inteligência na gestão da racionalidade técnica da nossa matriz de transportes e proceder à substituição das controvérsias intrínsecas à repartição modal, simbolizadas pela

expressão "de definição prévia dos que vão ganhar e dos que vão perder", para que a política sectorial dos transportes associada à "expansão da produção" e à posição estratégica de Portugal, possam reverter as desvantagens em oportunidades.

Por esse motivo, o aumento dos combustíveis, enquanto factor determinante para a cadeia de transporte, muito especialmente para o modo rodoviário, a imposição de penalidades à circulação de pesados, com a aplicação de sanções e taxas para a circulação em países de importância estratégica como é o caso da Alemanha, as alterações ao nível da gestão da cadeia de abastecimento e a forte concorrência de empresas comunitárias, especialmente da Europa de Leste, devem constituir-se como um desafio a reconhecer por todos os modos de transporte.

A par de um sistema com algumas adversidades, o sector tem de criar condições para alterar o seu centro de gravidade e controlar a conflitualidade da situação.

Quanto à ferrovia recentemente liberalizada, importa saber o que pretende fazer com esse desafio e até que ponto pretende assumir-se como uma parceira do negócio da complementaridade. Deve ter-se em mente o significado da palavra estratégia como ponto de partida para a gestão bem sucedida dos negócios. Onde se quer chegar no longo prazo? Qual a visão de futuro e quais os valores que motivam a acção empresarial? Quais são os objectivos estratégicos e como posicioná-los em relação aos concorrentes para assegurar a competitividade? A resposta a estas questões deve direccionar o planeamento, a execução e o controle das empresas do sector.

A acção e a organização dos negócios obedece às políticas e directrizes definidas no nível estratégico das organizações tendo em consideração os pontos fortes e fracos do seu ambiente interno.

A busca, descoberta e o desenvolvimento dos factores chave (críticos) de sucesso devem permitir ao sector ser proactivo, flexível e veloz, funcionando em "tempo real", por forma a absorver as novidades tecnológicas capazes de simplificar tarefas, agilizar o trabalho e aumentar a produtividade.

As empresas devem estar constantemente em alerta para ganhar competitividade, utilizando ferramentas já consagradas como armas para vencer a concorrência. Apesar da aposta em formas inovadoras de prestar serviços, uma constante permanece: as empresas que oferecem serviços de melhor qualidade vencem sempre a concorrência. A qualidade dos seus serviços, o reconhecimento da importância do cliente como factor de sobrevivência da empresa, as inovações que constantemente são necessárias para que as expectativas dos clientes sejam superadas e o tempo de resposta às dificuldades impostas pelo mercado devem ser variáveis consideradas na análise dos factores chave de sucesso.

Para a ADFER também a definição de um Plano de Transportes, é cada vez mais, elemento imprescindível para assegurar a competitividade económica do país na disputa de recursos e no desenvolvimento de actividades no quadro de uma União Europeia alargada.

A ADFER crê ainda, que o desenvolvimento do sector evidencia a necessidade de equacionar a organização do governo no sentido da criação de um Ministério dos Transportes e Logística, separando claramente o planeamento e a realização das obras de engenharia do que é a organização e desenvolvimento do modelo de transportes para o país.

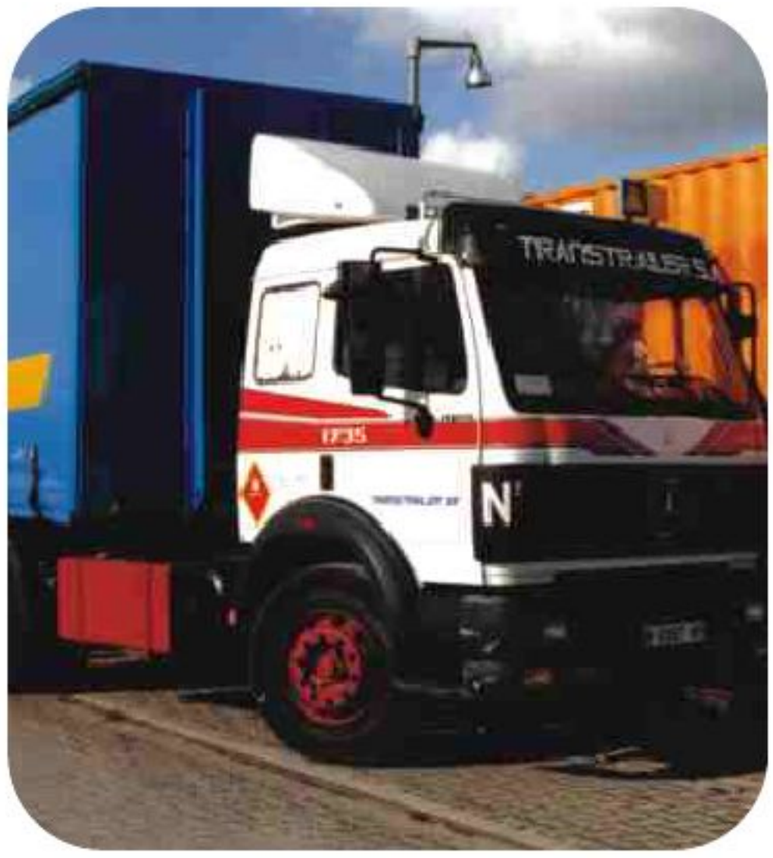
Este Ministério permitiria assim, levar a cabo uma política activa de desenvolvimento da actividade, de formulação de procedimentos e realização de acções que permitam o desenvolvimento de um mercado competitivo, que sirva o crescimento sustentado dos restantes sectores económicos, com uma produtividade crescente.

Para dar resposta aos desafios do sector é fundamental que se tenha uma estratégia de actuação coerente, reflectindo-a no desenho, implementação e supervisão dos sistema de transportes que permita o ajustamento e fortalecimento da actividade de transporte.

É preciso implementar em Portugal um projecto onde todos os modos de transporte e parceiros tenham futuro. Diante da perspectiva de renascimento do transporte ferroviário, deve sublinhar-se aos outros modos o sentido de que, se o transporte ferroviário for entendido como empresa que integra uma logística de transporte, ele tem um preço não aparente, um preço de oportunidade.



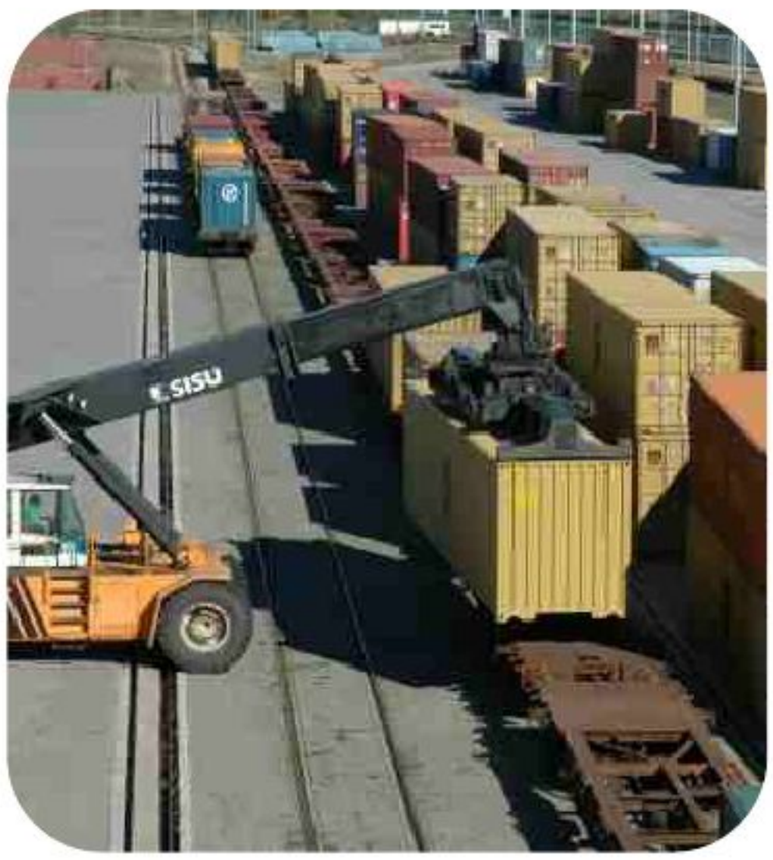
LOGÍSTICA
INTERMODALIDADE













O PROGRAMA LOGÍSTICO NACIONAL-
A Rede Nacional de Plataformas Logísticas



Dr. André C. Henriques
-Encarregado de Missão do Gablogis (Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional)
-Licenciado em Economia na Universidade de Ottawa-Canada
-Licenciado em Administração Pública Universidade de Ottawa-Canada
-Licenciado em Organização e Gestão de Empresas no ISEG (UTL)
-Mestrado em Transportes no IST (UTL)

1 Introdução

As actividades logísticas em Portugal têm vindo a desenvolver-se quase exclusivamente no âmbito da iniciativa privada, na ausência de políticas específicas e de uma estratégia do Estado, sem prejuízo dos grandes investimentos públicos realizados nos últimos anos na melhoria da rede rodoviária, na modernização da rede ferroviária e nas infra-estruturas portuárias e acessibilidades aos portos.

As infra-estruturas e a capacidade logística existente resultaram principalmente das decisões das empresas de transporte e distribuição e de alguns dos principais operadores logísticos nacionais e internacionais, e a sua localização e configuração obedece a uma lógica de negócio individual e à estratégia em que cada um dos projectos empresariais associados se insere.

Como consequência, existe actualmente uma elevada concentração desordenada de armazéns e outras infra-estruturas junto das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto (eixos Bobadela / Alverca, Carregado / Azambuja, Coina / Palmela, Leixões / Freixieiro e Maia / Leandro), com acessibilidades predominantemente rodoviárias, oferecendo serviços pouco variados e pouco especializados.

Algumas das infra-estruturas (terminais rodoviários, rodo-ferroviários e plataformas multimodais) apresentam no entanto um forte potencial logístico quanto aos serviços que podem oferecer e ao grau de intermodalidade que potenciam, apesar da ausência de integração em rede e à desarticulação com os sistemas internacionais.

Fora destas duas áreas metropolitanas, e em quase todo o resto do território, os agentes económicos não dispõem de alternativas logísticas que contribuam para a melhoria das condições competitivas.

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas, nos termos previstos no POAT - Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes, constitui um quadro de referência para um conjunto de empreendimentos necessários ao funcionamento do sistema de transporte de mercadorias (infra-estruturas, modos de transporte, operadores e utentes), da maneira o mais possível actualizada, eficaz e segura.

Uma vez aprovada pelo Governo, a Rede Nacional de Plataformas Logísticas passa a constituir a matriz de implementação do programa e da política nacional de logística, durante o período de vigência do QCAIII, em articulação com a política de acessibilidades e transportes, e em consonância com os diversos planos de ordenamento do território.

Deverá pois, compreender as plataformas logísticas fundamentais e as principais áreas logísticas com intervenção potencial e que desse modo se tornam elegíveis ao financiamento público de fundos nacionais e comunitários, e estabelecer as correspondentes articulações e prioridades, por forma a garantir-se a justa aplicação dos meios financeiros que foram afectos.

Ao Estado, compete assegurar, nas melhores condições, as oportunidades de investimento neste domínio de actividade, numa perspectiva de utilidade pública, mas estimulando os investidores privados para a concretização dos seus objectivos, sem se perder de vista a equidade de benefícios que tais investidores possam usufruir, o ordenamento ambiental e territorial que importa respeitar, e a melhoria da competitividade da economia que deve ser promovida, bem como os padrões de excelência nos serviços, que, desta forma, devem ser alcançados nas infra-estruturas logísticas previstas na Rede Nacional de Plataformas Logísticas, que vierem a ser concretizadas.

Nos próximos dez anos, a tendência geral na União Europeia aponta para um elevado aumento do tráfego de mercadorias. Ora, o correspondente aumento da circulação rodoviária é insustentável, por motivos sociais, ambientais e económicos, devendo impulsionar-se modos alternativos de transporte, tais como, o marítimo, o fluvial e o ferroviário, nos percursos mais longos, sendo o transporte rodoviário essencial no início e fim dos percursos, garantindo o serviço porta-a-porta.

Para Portugal, é assim essencial a preparação para os novos desafios logísticos que se anunciam, como forma de contornar a situação periférica actual na UE, e para acautelar as consequências do deslocamento para Leste da nova centralidade associada ao alargamento, ao mesmo tempo que é chegado o momento de potenciar a localização geográfica na Frente Atlântica da Europa, através da redescoberta da vocação marítima. Assim, através do Programa Logístico Nacional, Portugal enquadra-se nas políticas preconizadas no Livro Branco da Política Europeia de Transportes para o Horizonte 2010, nomeadamente, a promoção da intermodalidade, a revitalização do caminho de ferro, ou a promoção do transporte marítimo e fluvial.

No presente documento faz-se o enquadramento do Programa Logístico e caracteriza-se a proposta de Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL), que define as áreas logísticas e os nós modais fundamentais dos corredores de transporte, que devem acolher as Plataformas Logísticas e outras infra-estruturas nodais, na perspectiva de promoção da intermodalidade como factor de progresso económico e de coesão nacional, de ligação ibérica e de integração nas RTE-T.

2 Desenvolvimento do Programa Logístico Nacional

O Programa Logístico integra acções que visam a constituição de uma rede de plataformas logísticas. Pretende-se criar interfaces e as infra-estruturas logísticas que permitam melhorar globalmente os serviços de transporte e movimentação de mercadorias, associados à internacionalização da economia e à sua maior competitividade, e a racionalizar a distribuição de mercadorias nas áreas metropolitanas, libertando o seu interior da circulação dos veículos de grande porte.

Por outro lado, o Programa Logístico prevê igualmente a promoção das condições para a especialização empresarial do transporte rodoviário de mercadorias, assim como, acções que visam encorajar a concentração das empresas rodoviárias e a sua associação a outros operadores da cadeia logística, com a finalidade de estimular a constituição de operadores na área do transporte combinado rodo-ferroviário, promover a participação de empresas portuguesas em consórcios europeus que venham a explorar o transporte combinado rodo-marítimo, no contexto do desenvolvimento futuro do transporte marítimo de curta distância na Europa (TMCD) e da criação das "auto-estradas do mar".

Importa, ainda, evidenciar a necessidade de potenciar, através do programa, um sistema de transporte e de serviços a ele ligados, sustentável, que se constitua, em Portugal, numa alternativa a zonas europeias onde a saturação e o congestionamento já se fazem sentir, assim como, consolidar a integração dos portos portugueses nas RTE-T como centros logísticos de excelência da cadeia de abastecimento, competitivos com os demais portos ibéricos.

Por esta razão o desenvolvimento do Programa Logístico Nacional deverá consistir numa actuação concertada em três vertentes:

-Desenvolvimento de uma Rede Nacional de Plataformas Logísticas;

-Reorganização, em termos de micro-logística, das áreas metropolitanas e das cidades médias;

-Apoio ao desenvolvimento do tecido empresarial do sector de transporte, distribuição e logística.

No que se refere à primeira vertente, importa dispor de uma Rede, conforme constará no ponto 5) deste documento.

Quanto ao segundo vector, o programa inclui acções no sentido de integrar áreas logísticas existentes, reordenando os eixos congestionados de Lisboa e Porto, assim como a promoção de novas áreas logísticas nas duas Áreas Metropolitanas e num conjunto de eixos de inserção intermunicipal, em parte resultantes do reordenamento de instalações existentes, disseminadas no interior das zonas urbanas.

No que se refere ao apoio ao desenvolvimento empresarial, trata-se de articular o POAT com os programas POE e outros, para estimular a reorganização das PME's que actuam nos transportes, na distribuição e na logística, no sentido de uma adequação das condições ao mercado, em termos de capacidade de resposta eficiente à procura emergente, por força da reestruturação das empresas produtoras.

3 Rede Nacional de Plataformas Logísticas

De acordo com cenários credíveis de evolução da conjuntura económica e do comércio, nos próximos dez anos, a tendência na União Europeia, será no sentido de um aumento do volume de tráfego de mercadorias em 40% do seu valor actual, não sendo obviamente desejável que esse acréscimo impulsione na mesma proporção, o tráfego rodoviário, até hoje, o mais flexível e rápido a dar uma resposta à medida das necessidades.

O desenvolvimento do transporte de mercadorias terá de ser integrado no objectivo mais vasto do desenvolvimento económico e social sustentável do sistema europeu de transporte, no qual os agentes económicos, e, de uma forma geral, todos os intervenientes, terão de adoptar formas de actuação, que respeitem os princípios de ordenamento do território e preservem o ambiente, e prossigam estratégias de maior produtividade e competitividade, procurando, designadamente, utilizar meios de transporte mais eco-eficientes.

Aos factores de exigência acrescida no desempenho global das suas funções, deverá corresponder a oportunidade de se criarem espaços delimitados e devidamente infra-estruturados, cuja utilização se encontre previamente licenciada, com vista à instalação de determinadas actividades empresariais, no caso vertente, de cariz predominantemente logística.

À semelhança do que tem vindo a ser feito em relação às Áreas de Localização Empresarial, pretende-se, no sector dos transportes, criar condições de localização de um conjunto de plataformas logísticas que, por definição, quando possuírem infra-estruturas logísticas, deverão dispor de áreas, no interior das quais se exercem, por distintos operadores, todas as actividades relativas às funções de transporte, de consolidação e desconsolidação de unidades de carga, de armazenagem, de distribuição de mercadorias, onde o valor acrescentado em operações intermédias, tais como a etiquetagem e embalagem e a manutenção da

GabLogis
PORTUGAL

Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional

Edifício Pedro Álvares Cabral, (Ex-CRCB) - Doca Alcântara (Norte)

2º Dtº 1399-045 LISBOA

Telefone – 21 394 2580 Fax – 21 395 2889

E-mail – gablogis@mail.telepac.pt www.gablogis.web.pt

cadeia de frio, entre outras, ganham uma dimensão logística fundamental.
Como factor preponderante dessa definição, deverá estar a promoção da multimodalidade. Existem as infra-estruturas nodais de transporte sem funcionalidades logísticas, nas quais, assumem particular importância, os equipamentos e serviços de apoio comuns a todas as empresas nelas instaladas. Esta designação de Plataforma Logística poderá ser utilizada de forma mais abrangente para designar áreas logísticas de carácter polinucleado.
A instalação e utilização dessas áreas, pelas empresas assim estruturadas, deverão ser incentivadas, entre outras razões, pela redução dos denominados custos de contexto, e por questões de ordenamento territorial e empresarial.
Ao conceito da Rede Nacional de Plataformas Logísticas está, antes do mais, associada a ideia de contemplar todo o território nacional no Programa Logístico Nacional, de hierarquizar prioridades de execução de projectos a curto prazo, de permitir um enquadramento jurídico-legal e empresarial, que uma abordagem dispersa e pontual dificultaria.
A Rede Nacional de Plataformas Logísticas constitui também um requisito formal do complemento à programação da intervenção preconizada no âmbito da aplicação dos objectivos e das acções da Medida 2.3. "Desenvolver uma Rede Nacional de Logística" do POAT, na perspectiva da elegibilidade de candidaturas aos fundos financeiros afectos, relativamente às plataformas que vierem a ser incluídas.
As Plataformas Logísticas, localizadas em pontos de ruptura de cadeias de transporte, permitem uma integração física intermodal, com consequente concentração de tráfego e adequada articulação entre eixos e modos de transporte (suficiente para que na prática a plataforma seja viável), agregando ou acedendo a vários tipos de serviços e actividades, quer no seu interior, quer através da articulação em rede, devem oferecer um conjunto de serviços mais ou menos numerosos conforme as funcionalidades e de acordo com a procura, sendo os principais:

-Centralização da distribuição de mercadorias;
-Armazenagem e distribuição;
-Consolidação e desconsolidação de unidades de carga;
-Actividades com valor acrescentado;
-Instalação de empresas associadas a estas actividades e a outras que possam intervir, positivamente, na cadeia de abastecimento;
-Parqueamento de veículos e unidades de carga (contentores, caixas móveis, semi-reboques, etc.);
-Acesso a Sistemas Integrados de Informação e Comunicação.

Paralelamente, existem também serviços auxiliares a veículos e pessoas:

-Manutenção e reparação de veículos;
-Acomodação e restauração;
-Serviços bancários;
-Serviços telemáticos;

É este tipo de infra-estrutura logística que permitirá o aumento da produtividade, tanto a nível macro, como micro-económico, do sector dos transportes.

4 Objectivos da criação da Rede

A rede prevista obedece a uma lógica e estrutura que visa :
Promover uma organização mais eficiente do transporte com origem e destino nacional na cadeia logística, assegurando a continuidade de tráfegos e a interoperacionalidade;
Proporcionar soluções de intermodalidade nas, e entre, as plataformas das redes nacional, ibérica e europeia;
Promover a aplicação de novas tecnologias no tráfego multimodal e na interoperabilidade;
Proporcionar a parceria entre o sector público e o sector privado na implementação da RNPL;
Contribuir para a preservação do ambiente e o ordenamento do território, nomeadamente em relação a novas infra-estruturas;
Criar as condições para aproveitamento e reordenamento de infra-estruturas servindo a cadeia logística já existente;
Assegurar a máxima interopera-cionalidade e coordenação das "Plataformas Logísticas", através de sistemas compatíveis de telecomunicações, com vista a obter o máximo de ganhos de produtividade (por exemplo em acções de formação e outras);
Criar as condições para interagir com as redes espanhola e transeuropeia, tendo presente o alargamento da União Europeia;
Contribuir para a concretização do conceito de auto-estrada marítima num quadro de intermodalidade e multimodalidade de tráfego;
Promover a criação de emprego com a implantação de novas actividades e competências;
Promover o aumento da competitividade do sector dos transportes e da economia nacional.

5 Estrutura da RNPL

A base fundamental da Rede Nacional de Plataformas Logísticas é constituída por projectos de execução prioritária: a Zona de Actividades Logísticas de Sines, os Centros de Transportes de Mercadorias de Lisboa e Porto e os Centros de Carga Aérea de Lisboa e Porto.
Serão igualmente integradas na Rede, áreas logísticas a criar ou existentes nas principais concentrações de actividade logística, como nos eixos das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto já referidos, reordenando-as e dotando-as de infra-estruturas logísticas, conforme estudos efectuados sobre esta matéria, ou ainda a articulação com estudos específicos concluídos recentemente (ex: sobre a actividade logística no porto de Lisboa e os terminais "dedicados" para o TMCD).
As articulações enunciadas pretendem sublinhar a dimensão da plataforma e o alcance das suas relações dominantes, quer através do volume de cargas que movimenta, e dos serviços e funcionalidades de que dispõe, quer através da natureza dos seus parceiros estratégicos e do mercado onde actua. Dependerá da "performance" e da procura de cada infra-estrutura, o seu upgrading de articulação, posicionamento e afirmação.
Por conveniências de sistematização, atribuiu-se uma designação de "nível" às plataformas logísticas, de acordo com a natureza relacional respectiva, com o mercado onde se inserem, nomeadamente articulação Internacional-Nacional, articulação Nacional-Regional e articulação Regional-Local, independentemente do seu grau de prioridade, da dimensão que possuem ou das funcionalidades de que dispõem.

Os níveis considerados são os seguintes:

1º Nível - Plataformas logísticas de articulação internacional - nacional

As Plataformas Logísticas com articulação internacional - nacional devem assumir um papel impulsionador do progresso económico e social, da coesão do território nacional, e de ligação à Península Ibérica e a todo o espaço exterior.

2º Nível -Plataformas logísticas de articulação nacional - regional

As áreas assim definidas deverão situar-se junto a cidades médias, com dinâmicas económicas e empresariais que justifiquem o seu surgimento, eventualmente enquadradas em Parques Empresariais.

3º Nível - Plataformas logísticas de articulação regional - local

Serão estruturas com potencial, em função dos instrumentos de ordenamento e desenvolvimento territorial, e eventualmente, enquadradas também em Parques Empresariais.

Também por necessidades de graduação de importância, tendo em vista, por exemplo, a gestão da aplicação dos meios financeiros afectos à Medida 2.3.do POAT, atribuem-se igualmente "priori-dades" (1ª e 2ª) com base nos estudos já realizados, que apontam para a premência de dar respostas diferenciadas aos acréscimos de movimentação de mercadorias nas áreas metropolitanas, e nas cidades médias, acompanhando aliás o crescimento urbano e empresarial dessas mesmas áreas.

Por outro lado, há que encontrar alternativas de instalação, em localizações tanto quanto possível próximas, para todas as empresas que actualmente trabalham em eixos logísticos existentes, mas desorganizados e disseminados dentro das zonas urbanas, sobretudo no Grande Porto e na Grande Lisboa.
Assim, consideram-se como de primeira prioridade, as infra-estruturas logísticas relativas à ZAL de Sines e as plataformas logísticas das duas principais Áreas Metro-politanas, e de segunda prioridade todas as restantes, referindo-se como localizações indicativas os:

-Eixos Aveiro / Cacia, Figueira da Foz / Leiria, Setúbal / Palmela, Braga / Guimarães, Pampilhosa / Mealhada e Vendas Novas / Montemor/ Poceirão

-Corredores de Chaves, Guarda e Elvas,

-CCA do aeroporto de Beja, Terminal Multimodal do Vale do Tejo (TVT), Área Porto (Sul) e no Algarve Castro Marim / Tunes

Localização Indicativa de Plataformas Logísticas



6 Metodologia de concretização da RNPL

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas inclui as plataformas a implementar, que apresentam potencial de viabilidade económico-financeira, que se considera corresponderem à lógica que assegura a prossecução dos objectivos da política de transportes e logística para o país.

Para estimular a implementação destas plataformas, está prevista uma medida específica dotada de alguns meios financeiros do FEDER e com a possibilidade de afectação de fundos públicos nacionais, cujo acesso é restrito, tendo em conta as características destas infra-estruturas.

A título indicativo o pacote financeiro inicial decompunha-se do seguinte modo:

-FEDER	84,8 milhões de €
-PIDDAC	97,8 milhões de €
-Outros fundos públicos	30,4 milhões de €
-Outros fundos	30,0 milhões de €

Relativamente às que vierem a ser objecto de processo de concretização, a metodologia de implementação obedece aos parâmetros temporais e financeiros associados à Medida 2.3. do POAT e a outras condições de elegibilidade constantes do Complemento de Programação, de acordo com as especificidades de cada projecto e em função da necessária articulação dos projectos com os modos de transporte e da eventual complementaridade funcional entre plataformas.

7 Condições de Acesso e Elegibilidade

Considerando que determinado projecto está previsto na rede e exista disponibilidade financeira na Medida 2.3. do POAT, para a utilização dos fundos do FEDER e de acordo com as regras de elegibilidade, as candidaturas dos estudos e projectos de infra-estruturas da rede, devem enquadrar-se nas condições de acesso seguintes:

Das entidades beneficiárias / promotoras dos projectos

Categorias de beneficiários:
-Autarquias
-Administrações Portuárias
-Aeroportos e Navegação Aérea (ANA)
-Caminhos de Ferro Portugueses (CP)
-Rede Ferroviária Nacional, EP (REFER)
-Empresas maioritariamente de capitais públicos, que tenham como objectivo a instalação de plataformas logísticas ou a requalificação de zonas de actividades logísticas

Elegibilidade das entidades beneficiárias:
-Terem a situação regularizada com a Segurança Social e a Administração Fiscal;
-Demonstrarem que garantem um eficaz desenvolvimento do projecto, dos pontos de vista de capacidade de gestão, capacidade financeira (que pressupõe situação económica e financeira equilibrada) e capacidade técnica

Dos projectos candidatos
-Enquadrarem-se na política do sector, nos objectivos específicos do POAT, neste domínio, e referirem-se a plataformas incluídas na RNPL;
-Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, informação e publicidade, ordenamento ambiental e territorial, mercados públicos e igualdade de oportunidades;
-Terem asseguradas formas de financiamento adequadas, para além da contribuição dos fundos solicitada;
-O projecto não ter sido iniciado para além de um período de seis meses da data de candidatura.

8 Critérios de Avaliação dos Projectos

Para além do formulário de candidatura, devidamente preenchido, e das condições de acesso satisfeitas, designadamente ao POAT, os projectos candidatos devem observar as condições de acesso e de elegibilidade, especificadas, tendo que apresentar ao GabLogis, para obtenção de parecer, estudos de viabilidade técnica, económica e financeira, relatório do procedimento de avaliação do impacto ambiental, definição do modelo de gestão e apresentação do plano de negócios da plataforma logística (pelo menos para os três primeiros anos de actividade).

Cada projecto será avaliado sob os seguintes critérios:

<u>Mérito sectorial do projecto</u>

-Enquadrado nos objectivos políticos sectoriais, no Programa Logístico Nacional e mais especifica-mente, na RNPL;
-Ter coerência interna, do ponto de vista do mercado a que se dirige, da sua organização, da sua capacidade técnica e tecnológica, e da sua capacidade funcional;
-Dispor de capacidade multimodal ou intermodal.

<u>Mérito intrínseco do projecto</u>

-Descrição, objectivos, principais fases de realização e sua calendarização, programação financeira plurianual, impacto sobre o ordenamento do território, impacto ambiental;
-Prazo de execução previsto: Início/Fim;
-Custo previsto;
-Fundamentação da comparticipação solicitada;
-Resultados esperados;
-Modelo de gestão e plano de negócios.

<u>Mérito económico e social do projecto</u>

-Viabilidade económica e financeira do projecto, capacidade de geração de receitas e de auto-sustentabilidade de exploração, funcionamento e manutenção;
-Análise do impacto sobre a competitividade da economia, e da penetração nos mercados externos;
-Capacidade de criação líquida de novos postos de trabalho.

PLATAFORMA COMUM PORTUÁRIA

A entrada em funcionamento do Terminal XXI, no Porto de Sines, conduziu à necessidade de formulação de um projecto na área dos Sistemas de Informação, objectivando o tratamento electrónico de dados relativos à movimentação de contentores, especialmente no que respeita às áreas funcionais de fiscalização da concessão e do desembaraço aduaneiro das unidades de carga.

Entretanto, estava já formulado o Projecto SDS para todos os meios de transporte, cuja conclusão se previa para 2005, promovido pela Direcção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC). A apresentação nacional decorreu em 20 de Março de 2003, estando na altura em fase de afinação as especificações dos seus dois processos aduaneiros fundamentais:

. PMT - Processo Meio de Transporte (procedimentos à chegada e à largada);
. PM - Processo Mercadorias (apresentação da mercadoria à Alfândega).

Estava já em produção um relaciona-mento electrónico, para os manifestos de mercadorias, entre as agências de navegação e a Administração do Porto de Lisboa, em torno de um standard EDIFACT, que merecia o consenso dos intervenientes.

Estava também em curso o projecto SCOPe, na Administração dos Portos de Douro e Leixões, em fase de conclusão da caracterização da situação actual nesse porto, no que respeita aos documentos: «Conhecimento de Embarque» e «Manifesto».

Estavam, finalmente, em curso trabalhos na APDL para a implementação do Processo Meio de Transporte (PMT), essencial à contextualização dos documentos B/L e Manifesto.

A situação de Sines aconselhava a uma intervenção urgente abrangendo, não só a solução aplicacional, mas também, as infraestruturas tecnológicas de suporte para essa solução. O pré-dimensionamento da situação futura em Sines sugeria, claramente, a adopção da solução tecnológica existente em Leixões e Lisboa.
Ponderando as opções existentes, a decisão recaiu sobre o aproveitamento das experiências de Leixões (no relacionamento com concessionários e Alfândega) e de Lisboa (no relacionamento com os agentes de navegação para transmissão do manifesto electrónico).

Para o efeito, a APS motivou junto da DGAIEC a separação do projecto para o sistema de PCom do projecto global para todos os meios de transporte (SDS), preconizando o lançamento, desde logo, de um projecto-piloto para a via marítima.

Estas entidades confirmaram à APS a disponibilidade e o interesse para este projecto-piloto. As administrações dos portos de Lisboa e Leixões confirmaram a disponibilidade e o interesse na sua participação e a AGEPOR apoiou igualmente a iniciativa.

Este projecto foi designado como Plata-forma Comum Portuária (PCom) e visa a construção nas 3 Administrações Portuárias (APS, APL e APDL), de uma plataforma centralizadora portuária, relacionando-se, numa primeira fase, com o Sistema SDS da DGAIEC, segundo standards internacionais e os requisitos de interoperabilidade orientados à eficácia do porto na sua globalidade.

As duas Direcções Gerais (DGAIEC e DGITA) e as três administrações portuárias (Lisboa, Leixões e Sines) iniciaram, em Fevereiro de 2003, um conjunto de reuniões para identificar as prioridades do projecto, no âmbito das quais são de salientar:

-Comunicação e Segurança
endereçando as questões de conectivi-dade, segurança e credenciação entre vários actores
-Processo Meio de Transporte
endereçando o estabelecimento de procedimentos à chegada, durante a estadia e à largada das embarcações

-Processo Mercadorias
endereçando as questões relativas à apresentação das mercadorias às Alfândegas através do manifesto e do relacionamento electrónico com os Concessionários
Foram igualmente desenvolvidos contactos entre os portos e os fornecedores, de forma a pôr em marcha os trabalhos com carácter de urgência, sendo de destacar:

-Identificação do impacto da solução comum nas áreas operacionais, comerciais e de estatística;
-Identificação dos componentes de infra-estruturas tecnológica de base à solução;
-Definição de requisitos de comunicação para a aquisição de tradutor EDIFACT e XML;
-Identificação das espécies de trabalho em cada porto e dos aspectos comuns de desenvolvimento nos três portos;
-Identificação e repartição de custos entre as administrações portuárias.

Foi ainda preparado um texto de base para a formalização de um acordo entre as três administrações portuárias, no âmbito dos seguintes pressupostos:

-Os timings do Terminal XXI em Sines assim o impunham;
-Neste contexto de interacção, não fazia sentido para Leixões precipitar unilateralmente a entrada em produção do Processo Meio de Transporte (PMT), nem deixar de se envolver na especificação do Manifesto (Fase 3 do SCOPe);
-Lisboa entendeu não poder deixar de evoluir a sua situação de recepção do Manifesto electronicamente.

A situação dos restantes portos é distinta, especialmente nas seguintes vertentes: plataforma tecnológica; área de negócio da carga contentorizada e respectivo volume de dados a tratar; relacionamento com o projecto PIPe.

As três administrações assumiram o compromisso de manter informados os restantes portos da evolução do trabalho com as direcções gerais.

Não se considera que a presente acção pretenda esgotar ou substituir-se ao projecto

PIPe, em fase de adjudicação no âmbito da APP. Antes pelo contrário, ela terá um impacto muito positivo que contribuirá, decisivamente, para o sucesso de um projecto com ambições mais vastas.
Torna-se necessário responder, positivamente, ao desafio de demonstrar a capacidade das administrações portuárias se constituírem como "pivot" da infraestrutura dos portos, pugnado pela introdução de valor acrescentado no processo portuário, face à circunstância de serem concentradores de informação.

Este projecto é da maior relevância para o sector, desenvolvido de acordo com as orientações estratégicas superiormente definidas, estando referenciado nas GOP 2004 (II-122) e visa a reengenharia dos processos portuários, procurando reduzir a sua complexidade, enquadrando as trocas de informação entre os agentes económicos e todos os organismos da Administração Central numa plataforma centralizadora e também reduzir drasticamente o tempo de imobilização em porto dos navios e mercadorias, como condição essencial ao aumento da competitividade do Sistema Portuário.
Enquanto o presente projecto se impõe como situação incontornável na resposta a desafios estruturantes do sistema, nos quais os relacionamentos com as agências de navegação, com os concessionários da área de contentores e com as Alfândegas assumem particular relevância, o Projecto PIPe visa a cobertura de especificações mais vastas, com mais entidades e procurando o estabelecimento de níveis de serviço.

PORTO DE AVEIRO

entre a terra e o mar,

uma escolha com futuro.



Porto de AVEIRO

Edifício 9 - Forte da Barra
Apartado 91
3834-908 Gafanha da Nazaré
Telefone - 234 393 300 / Fax - 234 393 399
E-mail - geral@portodeaveiro.pt

www.portodeaveiro.pt

ponto impar

Plataforma Tecnológica e Aplicacional para a Rede Nacional de Plataformas Logísticas e Intermodalidade

(GABLOGIS/GEP)

O desenvolvimento da rede nacional de plataformas logísticas

De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros nº 26/2001 de 7 de Fevereiro:

A Rede Nacional das Plataformas Logísticas, que deverá abranger todo o território continental, visa criar condições para uma mais eficaz movimentação, tratamento e gestão de mercadorias e bens de consumo, de forma a responder às exigências e padrões de uma melhor qualidade ambiental, integrando o processo de ordenamento do território nos diversos níveis da sua concretização, e garantir a necessária e urgente articulação da logística nacional com as redes ibérica e europeias.

Neste momento o GABLOGIS prepara o desenvolvimento da rede de plataformas logísticas nacional, com o estabelecimento prioritário das zonas logísticas poli-nucleadas de Lisboa e Porto, bem como da Zona de Actividades Logísticas de Sines. Em preparação está também a integração de áreas logísticas e plataformas das plataformas de 2º e 3º nível. O desenvolvimento da rede nacional de plataformas logísticas terá implicações importantes em várias vertentes:

-ambiente de suporte competitivo às empresas nacionais
-melhoria da atractividade do território nacional aos olhos dos investidores estrangeiros
-desenvolvimento regional e a articulação entre regiões
-melhoria global do sistema de acessibilidades associado e diminuição da situação de relativa periferia de Portugal face as seus parceiros comunitários

O conceito de logística tornou-se nos últimos anos bastante abrangente, englobando actividades como transportes, armazenagem, distribuição e mesmo indústria ligeira. Vários tipos de conceitos de área/plataforma logística têm também emergido.

Desta forma, o próprio plano nacional da rede de plataformas logísticas, não se irá limitar a um tipo de plataforma logística pretendendo implementar e explorar vários destes conceitos, em função das necessidades específicas de cada área.

Interessa pois, aproveitar o facto de a rede de plataformas logísticas nacional se encontrar em fase de início de implementação, para, usando como base as melhores práticas nesta área, criar um sistema que possa contribuir de uma forma sustentada para a competitividade das empresas e do país em geral, através da efectiva promoção da intermodalidade do sistema.

A plataforma tecnológica de suporte à rede nacional de plataformas logísticas

É sabido que a capacidade de gerir informação é cada vez mais um factor decisivo para qualquer actividade. Esta verdade aplica-se com maior intensidade nos processos logísticos e de transporte. Consequentemente, qualquer iniciativa que vise o desenvolvimento das condições de suporte logístico às organizações nacionais passa obrigatoriamente pela disponibilização de uma info-estrutura integrada e escalável que disponibilize um conjunto de serviços e conteúdos aplicacionais.
A questão da tecnologia de suporte a este tipo de infra-estruturas logísticas é um factor decisivo para o sucesso das mesmas e das empresas que as utilizem. Isto porque para que um sistema de plataforma logísticas tenha um impacto significativo na competitividade e produtividade da economia, não basta que providencie apenas terrenos infra-estruturados ou terminais logísticos e zonas de distribuição e armazenagem.
É fundamental que seja providenciada uma plataforma tecnológica e aplicacional de referência, que permita estabelecer a rede nacional de plataformas de logísticas como um pólo efectivo de criação de vantagens competitivas para as empresas nacionais, tendo em conta o seu carácter transversal entre os diversos modos de transporte.
Pretende-se com este projecto desenvolver a plataforma tecnológica e aplicacional, a implementar na rede nacional de plataformas logísticas, que permita:
-Suportar a articulação, webização e agilização de processos entre todos os elementos das cadeias logísticas e de transportes, contribuindo assim de uma forma significativa para o desenvolvimento da intermodalidade em território nacional;
-Suportar a gestão e a agilizar os processos internos das plataformas logísticas;
-Gerir de uma forma eficiente toda a informação associada aos fluxos de mercadorias, permitindo o escoamento e gestão dos mesmos em condições competitivas de referência.;
-Sustentar uma oferta de serviços logísticos de valor acrescentado.

Âmbito

Com este projecto o GABLOGIS pretende implementar e disponibilizar na rede nacional de plataformas logísticas, e por via disso, em todo o sistema de transportes, uma plataforma tecnológica e aplicacional que permita:
-Suportar a intermodalidade através da Webização e agilização dos fluxos de informação e processos entre as plataformas logísticas e os seus stakeholders
-Disponibilizar uma plataforma aplicacional que suporte a gestão do sistema de plataformas logísticas e da rede
-Integrar fluxos de informação e processos internos da rede nacional de plataformas logísticas através de um sistema de informação agregador, coerente e escalável, com fluxos produzidos a diferentes níveis dos diversos modos
-Disponibilizar indicadores de gestão, em tempo real, aos decisores
-Racionalizar custos de operação e manutenção e investimentos
Para que estes objectivos sejam atingidos é fundamental preparar uma organização de projecto que possa responder de uma forma sustentável aos desafios colocados. Esses desafios não são apenas desafios tecnológicos. São também desafios processuais e organizativos.

Desta forma, para além da componente de sistemas de informação, o projecto terá de preparar e adaptar os processos e a organização da rede nacional de plataformas logísticas, partindo de uma análise aprofundada de requisitos.

Assim sendo, o âmbito do projecto não se remete ao desenvolvimento e operacionalização de aplicações, mas também ao levantamento e análise de requisitos, à

reengenharia de processos e à concepção de soluções tecnológicas e aplicacionais adaptadas.

As actuações propostas reflectem-se a dois níveis:

-Gestão dos processos internos das plataformas logísticas - No respeitante à gestão interna das plataformas logísticas pretende-se com o projecto desenvolver o suporte aplicacional que permita a estas gerir os processos internos de uma forma agilizada, dispondo de um suporte informacional de referência.

-Plataforma aplicacional de gestão das plataformas logísticas Disponibilização de um conjunto de conteúdos aplicacionais vocacionados para o suporte à gestão dos processos internos das plataformas logísticas. Estes conteúdos aplicacionais suportam os processos nucleares na gestão de uma plataforma logística, sendo imprescindíveis para a execução de processos logísticos com níveis de eficiência de referência. Os componentes fundamentais deste leque de conteúdos aplicacionais estão relacionados com gestão de processos administrativos internos (por ex. Recursos humanos, financeiros, etc.), gestão dos processos logísticos e ferroutage, gestão da portaria e dos serviços de segurança, gestão dos armazéns e dos parques logísticos. Deverão também ser suportados e disponibilizados, tanto internamente como aos clientes os processos de tracking e tracing de mercadorias e respectivos meios de transporte.

-Disponibilização de indicadores de gestão aos decisores - um aspecto fundamental relaciona-se com a disponibilização de estatísticas e indicadores de gestão, que permitam suportar os processos de decisão.

-Articulação com stakeholders e suporte à intermodalidade um dos aspectos fundamentais a contemplar pelo sistema relaciona-se com a disponibilização de interfaces de comunicação e/ou serviços que permitam gerir de uma forma articulada e integrada as cadeias logísticas ou de transportes. A agilização de cadeias intermodais de transporte ou mesmo de cadeias unimodais que utilizam plataformas logísticas de suporte está fortemente dependente da capacidade de realizar esta articulação de uma forma eficiente.

Essa integração poderá realizar-se directamente e entre transportadores, carregadores ou organizações do sistema logístico ou, noutros casos, com os sistemas/portais agregadores ou sectoriais já existentes, ou em desenvolvimento, para o sistema logístico e de transportes.

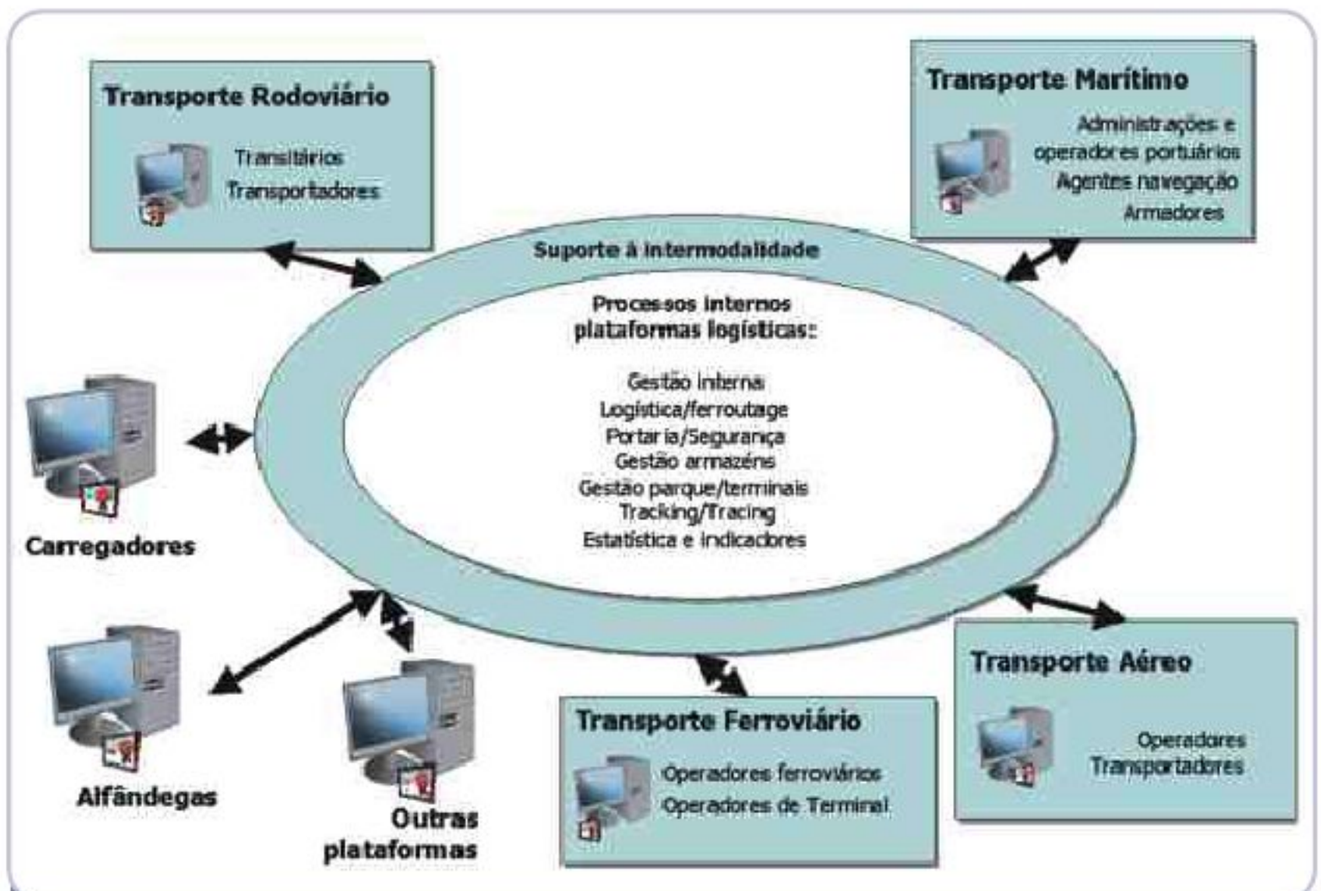
No respeitante à articulação com e entre os diferentes modos de transporte pretende-se disponibilizar conteúdos aplicacionais e/ou interfaces de integração a todos os stakeholders de relevo, nomeadamente: operadores ferroviários e de terminais no domínio ferroviário; operadores e transportadores aéreos; administrações e operadores portuários, agentes de navegação e armadores no domínio marítimo; transitários e transportadores no domínio rodoviário.

A articulação com os carregadores será também contemplada, suportando processos de controlo e a disponibilização de informação associada às mercadorias expedidas ou a receber.

A relação com as alfândegas é outro dos aspectos suportados, pretendendo-se disponibilizar os interfaces de relação com as alfândegas, por forma a agilizar os processos de despacho de mercadorias.

Será também contemplada a articulação de informação com outras plataformas, por forma a aumentar a eficiência de fluxos de mercadorias entre diferentes nodos logísticos.

No caso da integração com sistemas/portais agregadores de diferentes modos de transporte ou sectores pretende-se implementar interfaces de integração que permitam, por um lado, utilizar a informação e indicadores consolidados no sistema para potenciar o funcionamento dos mesmos. Por outro lado, e sempre que possível, pretende-se usar a informação que estes sistemas agregam, evitando a necessidade de ligação a diversos sistemas heterogéneos.



heterogéneos, serão disponibilizados serviços e conteúdos que permitam a articulação com os stakeholders relevantes. A Figura 2 ilustra esta situação.

Figura 1 Actuações previstas no projecto

estabelecimento de uma info-estrutura de referência para suportar a logística é também um elemento determinante na criação e sustentação de um número significativo de empregos.

Benefícios e indicadores

Os principais benefícios esperados reflectem-se não só na rede de plataformas logísticas nacional mas também n que se articulam transversalmente com estas.

Pretende-se ao nive m conjunto de processo e produtividade nos pr a disponibilização de ap e exemplo é como já e Actividades Logistica al diferenciador uma pla m um acréscimo de pro e instalações.

Outro benefício fundamental esta relacionado com o aumento significativo da eficiência das cadeias intermodais, consequente da webização e integração dos processos entre os diversos intervenientes nas mesmas. Estes benefícios serão sentidos por todos os stakeholders representativos de cada modo de transporte.

Figura 2 Articulação da plataforma tecnológica a desenvolver com outros sistemas de informação e projectos

Benefícios importantes podem também ser associados à possibilidade de disponibilizar um conjunto de indicadores de gestão, tanto aos decisores das plataformas logísticas como das entidades que com elas se relacionam.

Paralelamente, a prevista utilização de uma plataforma tecnológica de última geração no desenvolvimento (neste caso a tecnologia .NET) permite a redução dos custos de desenvolvimento e dos custos de manutenção e actualização. A utilização desta plataforma tecnológica de desenvolvimento permite também parâmetros de serviço de referência aos níveis da segurança, escalabilidade e disponibilidade.

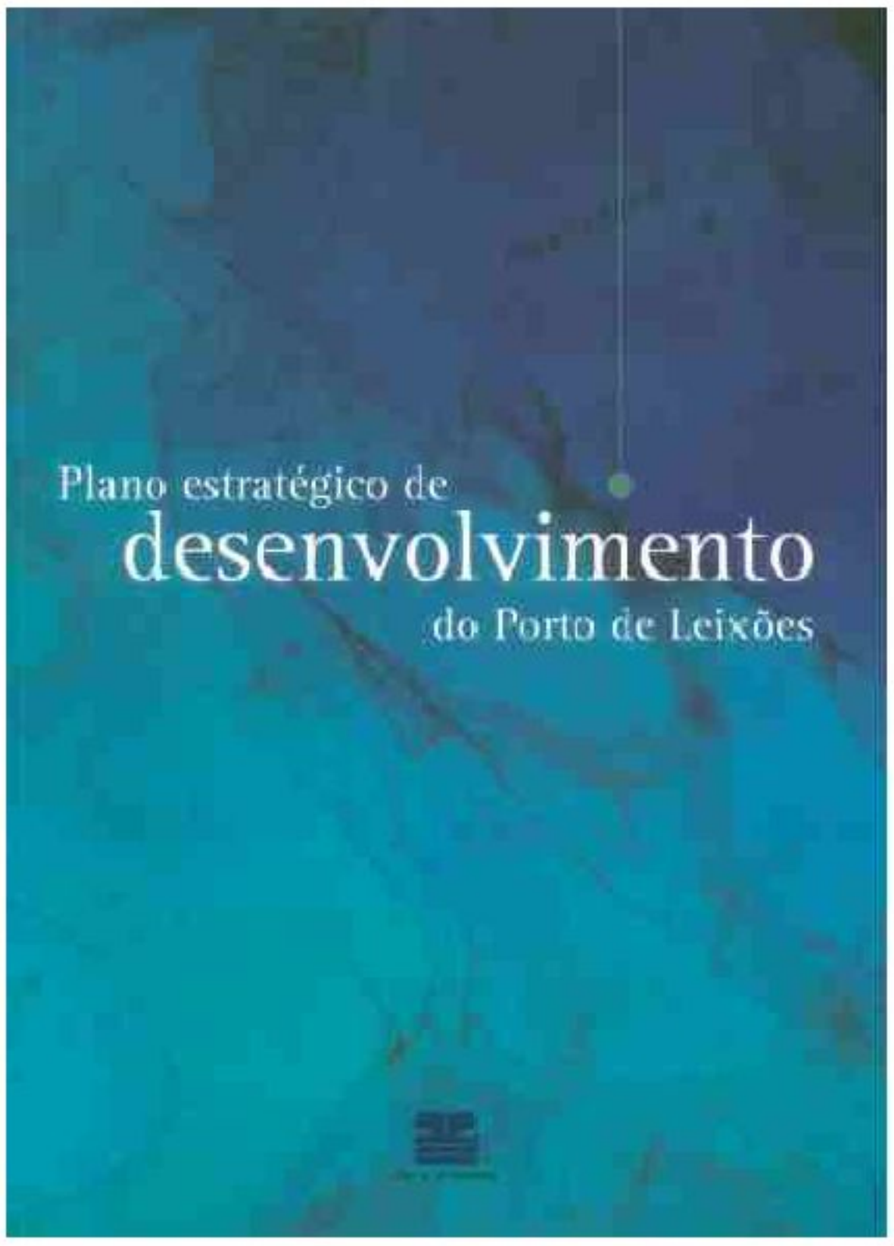
Finalmente, uma questão fundamental relacionada com a sustentação e criação de empregos qualificados. Neste momento, estima-se que o estabelecimento de plataformas e zonas de actividades logísticas crie cerca de 40 empregos directos por hectar de área ocupada. Adicionalmente, por cada emprego directo criado na logística é estimada a criação de dois empregos indirectos. Uma parte significativa dos empregos associados à logística moderna são empregos qualificados, particularmente profissionais associados às tecnologias de informação. Significa isto, que o

Consulte o novo site da ADFER
http://www.ADFER.pt

A importância da participação e envolvimento no Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões

Depois de um período de recolha de informação, inquérito, análise, elaboração de cenários prospectivos, discussão, reflexão e escolha, foi objecto de divulgação pública o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões (doravante designado por pedpl). Sublinhado nosso, na mira de deixar bem claro que se trata das opções estratégicas do Porto de Leixões e não da Administração Portuária, entidade responsável pela exploração económica do porto, o que significa dizer que estamos a falar das opções de um conjunto de entidades públicas e agentes económicos privados que interagem entre si na prestação de serviços aos navios e às cargas.

Como é apanágio de um Plano Estratégico, a missão do Porto de Leixões é declarada de uma
forma clara, objectiva e ambiciosa: "Fazer do Porto de Leixões uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica". Torna-se necessário que todos os agentes portuários, quer públicos, quer privados, percepcionem e interiorizem esta missão, o que exige, à partida, que estejamos conscientes do seu significado e da sua relevância. Do seu significado poderá dizer-se que a missão é o ponto de partida para a definição de outros objectivos, é o objectivo fundamental da organização, a sua razão de ser, aquilo que se faz, ou, ainda de forma mais genérica e abstracta, é a filosofia básica da organização. Da sua relevância é importante assinalar que a missão nos revela uma posição quanto ao cliente, aos produtos e serviços, aos mercados alvo e à imagem pública da organização.



É de primordial importância que a comunicação da missão se faça de uma forma coesa, integrada e revigorante junto de todos os "stakeholders" (são todos os actores que de uma forma directa ou indirecta manifestam interesse no porto) e da opinião pública em geral. É deste espírito de coesão, integração e vigor que os agentes portuários de Leixões terão de evidenciar para levar por diante as opções estratégicas escolhidas para os próximos dez anos, o que vai exigir uma liderança forte e um esforço enorme de articulação, colaboração, cooperação e interacção, a todos os níveis, entre os diversos actores que concorrem para a prestação de serviços ao navio e à carga.
Há que começar bem! É importante que se comunique de forma fluida, compreensiva e eficaz a missão do Porto de Leixões! Mas o que é que está no âmago desta missão? O mesmo é dizer, quais são as estratégias chave do Plano Estratégico? A que objectivos nos conduz as opções estratégicas? Quais as acções e projectos que terão de ser implementados? Como se tenciona implementar tais projectos?

São estas as questões que, de forma sucinta e objectiva, procuraremos abordar no presente artigo com o objectivo de provocar uma reflexão sobre as mesmas na busca de um valor acrescentado que potencie a implementação do pedpl.

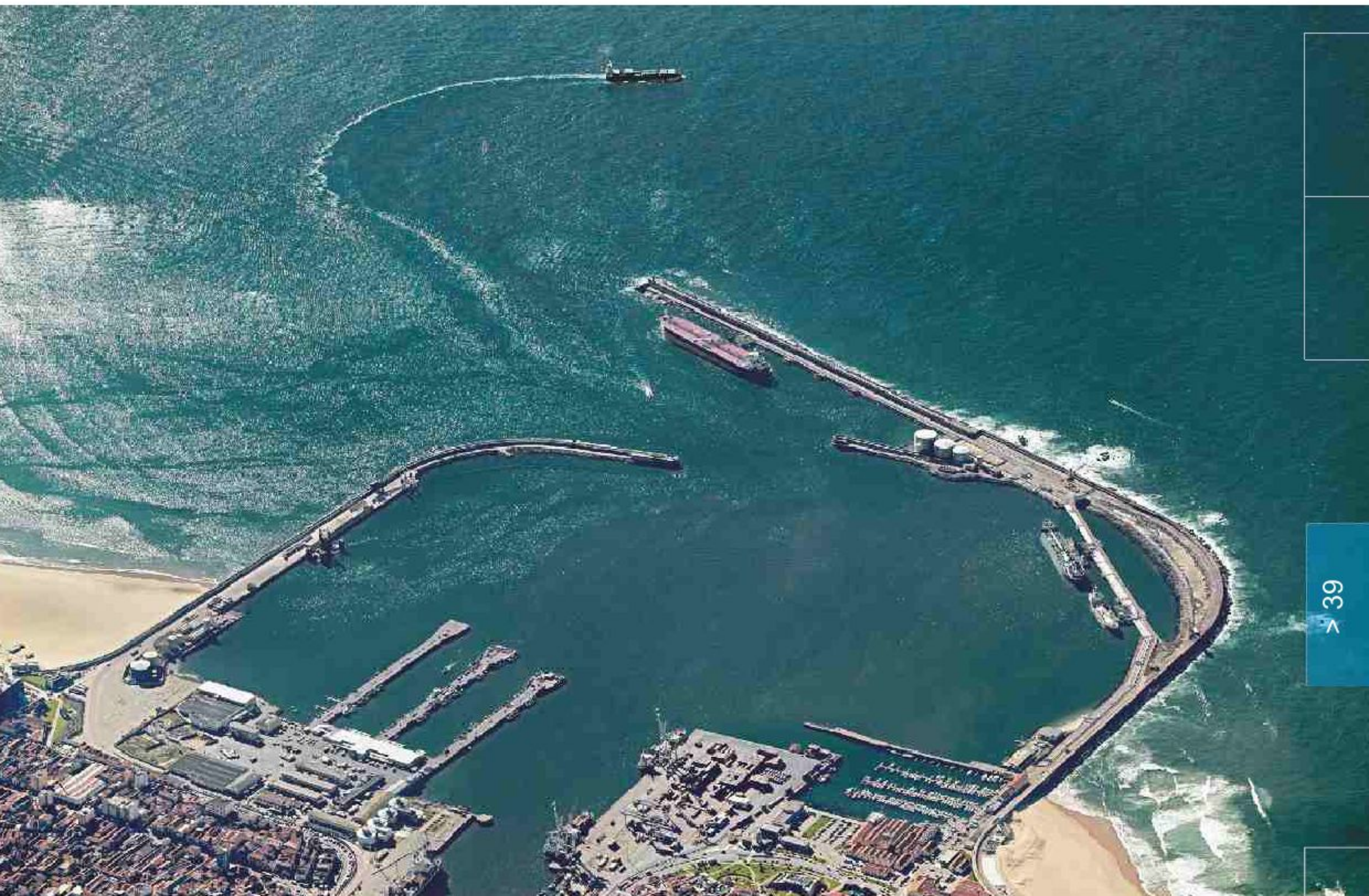
A visão é a de um porto de referência na fachada atlântica, competitivo e moderno, em que novos factores de competitividade ganham relevo: a conexidade entre os diferentes agentes portuários, os serviços de valor acrescentado e o sistema de informação e comunicação. Com efeito, as variáveis estratégicas chave assentam na competitividade interna da operação portuária, "lacto sensu", ou seja na eficiência e eficácia dos serviços prestados aos navios e às cargas, e no posicionamento na cadeia logística, isto é na capacidade do porto oferecer serviços logísticos que se traduzam em serviços que estão muito para além dos serviços básicos tradicionais, o movimento de navios e cargas no porto, e na capacidade de gerar fluxos de informação fiáveis e atempados para agilizar o circuito de informação que acompanha o fluxo físico dos navios e cargas.
Os instrumentos de implementação previstos no pedpl respeitam a três grandes áreas: o marketing portuário, o ordenamento logístico e territorial e os sistemas de informação. Em qualquer dos instrumentos encontramos um traço comum: a necessidade de colaboração e cooperação das diferentes entidades implicadas no plano de acção para colocar no terreno as acções e os projectos que darão corpo às estratégias definidas.

O marketing portuário tem como objectivos específicos integrar e reforçar as funções de promoção comercial do porto, sistematizar o relacionamento com os clientes e outros públicos e gerar atitudes positivas sobre o porto no seu exterior. Importa, assim, que se contrarie a tradição de uma promoção fragmentada e individual e se cultive uma prática de promoção integrada e colectiva, que se abandone o modelo de gestão orientado pelos "utentes com direitos" e se adopte um modelo orientado pelos "clientes com exigências" e, por fim, que se afirme e divulgue o porto com orgulho e realçando o que sabemos fazer bem.

São quatro as acções previstas no pedpl para a implementação da estratégia de promoção e marketing: a dinamização da Comunidade Portuária na promoção comercial, o relacionamento comercial, o relacionamento institucional e o relacionamento com as Associações Empresariais. Estas acções de cariz imaterial, mas de profundo conteúdo estratégico, irão exigir dos actores directos nas operações portuárias, sejam elas relativas a serviços prestados ao navio ou à carga, uma interacção plena, em perfeita articulação e de um espírito participativo e colaborante.

O ordenamento logístico e territorial apresenta como objectivos específicos a optimização da utilização dos espaços de exploração portuária, o desenvolvimento de funções e de espaços complementares de apoio ao funcionamento do porto e a contribuição para a qualificação do ambiente urbano. Pretende-se, ao nível do ordenamento intra-portuário, dar continuidade ao trabalho que tem vindo a ser desenvolvido no âmbito do anterior Plano Geral de Ordenamento do Porto de Leixões, ao nível da envolvente próxima do porto, encontrar espaços de apoio à actividade portuária, mormente para armazenagem de 2ª linha e para serviços logísticos, e, ao nível da inserção no meio urbano, enfatizar numa permanente preocupação social e ambiental do porto que conduza a uma plena integração no meio e compreensão por parte das gentes da cidade que o envolve.

Estamos perante um conjunto de acções de cariz essencialmente material, já que se traduzem em projectos de obras a realizar no futuro, dos quais destacamos, designadamente: o aprofundamento da bacia de rotação e do canal de acesso às docas interiores, a substituição da actual ponte móvel por outra de vão mais largo, a construção de um terminal multiusos no Molhe Sul, a construção de uma portaria única de acesso ao porto através da vilpl* e a instalação de "scanners" de contentores, a estruturação da plataforma multimodal e logística, a melhoria das condições do terminal petroleiro, o incremento de espaços de "sociabilidade" do porto e a implementação do parque urbano do Vale do Leça. Embora estejamos perante projectos de obra física, não se pense que a participação e o envolvimento de outras entidades é dispensável, bem pelo contrário, ainda que com menos ênfase do que no marketing portuário, também aqui é fundamental o envolvimento de outras entidades, em perfeita articulação com a autoridade portuária, p.e. os concessionários, empresas do sector de transportes e



organismos da administração central e local.

Os sistemas de informação constituem o terceiro instrumento de implementação do pedpl, cujos objectivos específicos a alcançar são: integrar os sistemas existentes e implementar um Sistema de Informação e Gestão Global, criar e desenvolver o Portal do Porto de Leixões e intensificar a utilização de ferramentas Web. Tais objectivos pretendem contribuir de forma decisiva para agilização dos serviços portuários no seu todo, passando por uma reengenharia dos processos e procedimentos que envolve os agentes públicos e privados, para gerar um dinâmico sistema de informação relevante do negócio portuário, sustentando um modelo gestão comercial, orientada pela prestação de serviços aos clientes e, por último, para sustentar a certificação do porto em três áreas: qualidade dos serviços prestados, ambiente e segurança.

De novo voltamos a um conjunto de acções onde predomina um cariz imaterial, mas que repugno de cruciais para a concretização de uma estratégia de modernidade e competitividade do porto no seu todo. As principais acções identificadas no pedpl são: o sistema de informação geográfica do porto, o portal do Porto de Leixões, incluindo um portal interno (intranet), e o sistema de informação e gestão.

Em traços muito gerais foram descritos os principais instrumentos de implementação do pedpl, contudo uma questão capital se coloca: como passar à prática estas opções estratégicas? Como passar das acções aos projectos e dos projectos às actividades e das actividades aos resultados?

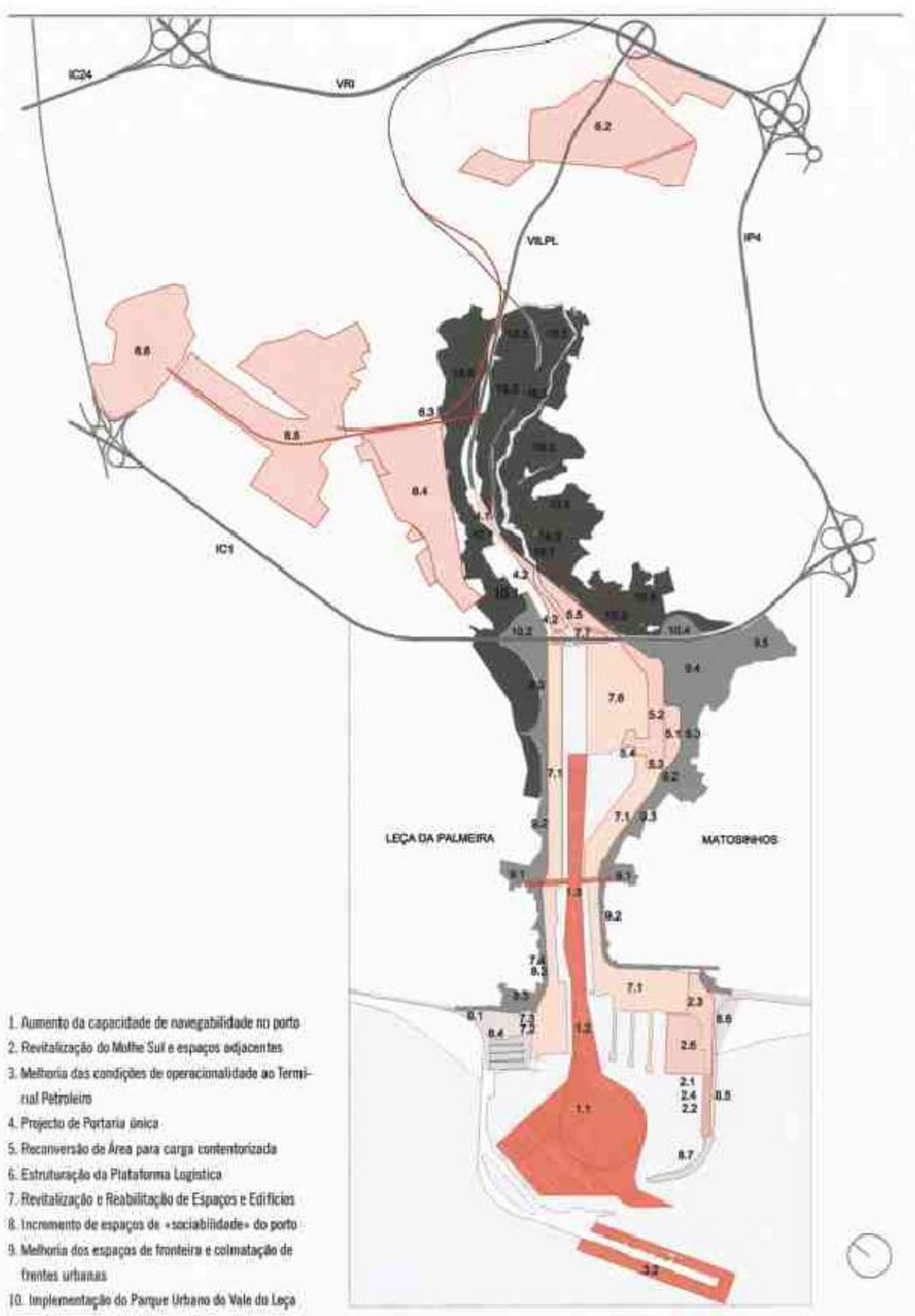
A resposta é simples e fácil: através de planos de actividades onde se expresse como os objectivos vão ser atingidos! Os citados planos devem dar resposta às questões seguintes: quais as actividades a desenvolver para a realização dos objectivos?, quando devem ser iniciadas, desenvolvidas e concluídas essas actividades? quem é responsável por fazer o quê?, onde devem ter lugar essas actividades?

O desafio que se nos coloca é a construção destes planos de actividades para as três áreas estratégicas já identificadas: marketing portuário, ordenamento logístico e territorial e sistemas de informação. Porque o desafio é exigente, torna-se fundamental a participação e o envolvimento dos vários departamentos da apdl e dos restantes agentes privados e públicos implicados nas actividades que irão dar corpo às acções que constam do pedpl.

Estamos conscientes de que a apdl terá de ser o motor de arranque e de tracção para a concretização no terreno das opções estratégicas, a sua acção deverá ser determinante, forte e liderante por forma a provocar um efeito de alavancagem sobre os outros agentes portuários, tão necessário ao espírito de coesão e de partilha que permitirá o sucesso de todos. Participação e envolvimento é o que se exige a todos, caso contrário corremos sérios riscos do pedpl, o plano de todos nós, ficar na história como um trabalho muito bem conseguido e para recordar através da sua bonita brochura de apresentação e divulgação...

Amadeu Rocha

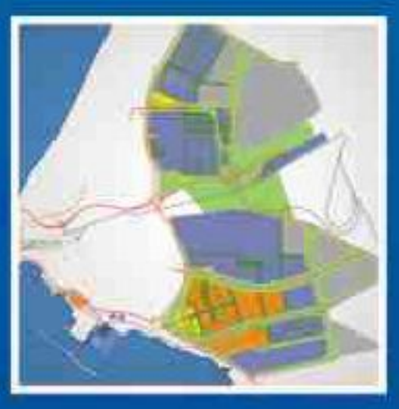
* VILPL Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões.



SINES













API PARQUES
Gestão de Parques Empresariais, S A

A ZILS é um parque industrial sob administração da API Parques. Com uma localização privilegiada que serve as principais rotas de navegação, Sines, projecta-se como a **Plataforma Atlântica da Europa**, tornando-se numa das mais importantes portas comerciais deste Continente.

Para a instalação da sua empresa nesta zona, a **ZILS** oferece:

- 1.300ha de terrenos infra-estruturados, imediatamente disponíveis para qualquer tipo de industria e serviços;
- Um Centro de Negócios com 16.000m^2, totalmente climatizado com escritórios, salas de reunião, salão de conferências, facilidades multimédia, comunicações, logística e parqueamento;
- Serviços de apoio ao investidor para sua instalação na Zona Industrial e Logística de Sines.

O futuro do seu negócio passa por Sines

zils
Zona Industrial e Logística de Sines

+351 265 701 901
+351 269 630 700
zilsines@apiparques.pt
+351 265 783 983
+351 269 630 710
www.apiparques.pt

As Políticas de Transporte e Logística de Portugal e da União Europeia



Engª Heloísa Maria Lona Monteiro Cid
-Subdirectora do GAERE do Ministério da Obras Públicas, Transportes e Comunicações
-Subdirectora-Geral da DGPNTM (1996 a 1998)
-International Programme for Planning and Management, na Univ. de New Orleans
-Port Management no International Institute for Hydraulic and Environmental -Engineering, em Delft
-Curso de Planificação, Exploração e Direcção de Portos na Direcion Central de Puertos Y Costa
-Licenciatura em Engenharia Civil, pelo IST.

As alterações políticas, as novas formas de organização da economia a nível mundial e as mutações tecnológicas que aconteceram nas últimas duas décadas, determinaram a reinstalação das grandes plataformas industriais e logísticas e também um acréscimo muito significativo na mobilidade assistindo-se assim a transformações no sistema de transportes.

O processo de globalização em curso que determina a abertura comercial crescente introduz alterações profundas nas redes de transporte, tornando por vezes complexa a sua previsão.

Os movimentos de concentração de carga, a segmentação dos mercados, a informatização dos sistemas operativos e de transporte vão, por certo, exigir grandes plataformas logísticas de elevado nível de desempenho e de valor acrescentado, localizadas nos nós das redes do sistema de transportes.

Nas redes macro logísticas do futuro só alguns serão capazes de sobreviver, sendo por isso a concorrência cada vez mais aguerrida entre os candidatos a desempenhar actividades de grande concentração de fluxos e gestão em tempo real.

Construção do mercado interno

No âmbito da União Europeia as ligações comerciais desencadeadas pelos sucessivos alargamentos provocaram profundas alterações nos sistemas logísticos e consequentemente nas redes de transporte.

Desde o dia 1 de Maio de 2004 que o mercado interno da União Europeia inclui 458,599 milhões de habitantes, num total de 25 Estados membros, prevendo-se a entrada daqui a três anos da Bulgária e da Roménia e sem data prevista a adesão da Turquia.

Independentemente das consequências da globalização em curso a reorganização da Europa, a criação de um mercado único exigiria que, no passado, tivessem sido ponderados e controlados os seus efeitos nos sistemas de transportes.
E não o foram, por diversas razões:
Em primeiro lugar surge a dificuldade de assimilação por parte dos Estados de que o sector dos transportes, historicamente objecto de políticas nacionais, seja, efectivamente, alvo de uma política comum face ao tratado da União.

O processo de liberalização, por via legislativa do mercado comunitário de transportes é recente, embora o Tratado de Roma, assinado em 1957, preveja uma política comum neste domínio, pela relevância no crescimento da União e dimensão dos investimentos.

Até 1985, predominava o conceito de domínio privado dos respectivos transportadores com o proteccionismo tradicional aos sectores nacionais dos transportes. O acesso ao mercado nos transportes internacionais era habitualmente determinado numa base bilateral.

O ano de 1985 representa um marco na viragem da política de transportes da União por força de dois acontecimentos:

-O Tribunal de Justiça da Comunidade pronunciou-se em Acórdão, no sentido de que o Conselho tinha violado obrigações que lhe incumbiam por força do Tratado, ao não adoptar as medidas necessárias à criação de uma Política Comum de Transportes;
-A Comissão Europeia adoptou o Livro Branco sobre a realização do Mercado Interno, estabelecendo o objectivo da sua criação, até 31 de Dezembro de 1992.

Na sequência daquela viragem em 1987, os transportes passaram a ser objecto de medidas legislativas em matéria de liberalização dos serviços e de harmonização das condições de concorrência entre transportadoras, com a entrada em vigor do Tratado conhecido como Acto Único Europeu que estabeleceu a obrigação jurídica para a Comunidade e para os Estados membros de completarem o Mercado Interno, até 31 de Dezembro de 1992, com novas disposições, entre outras, para os transportes marítimos e aéreos.

O Tratado de Maastricht reforçou as bases políticas, institucionais e orçamentais da política de transportes e a Comunidade ganhou uma componente vincadamente política, em detrimento da vocação inicial dedicada ao desenvolvimento e integração económica.

Foi com base nestes argumentos que, em Dezembro de 1992, foi publicado o primeiro Livro Branco da Comissão sobre "O Futuro Desenvolvimento da Política Comum de Transportes". A tónica foi colocada na abertura do mercado dos transportes.

Em segundo lugar, verifica-se a grande expansão do modo rodoviário e a crescente importância do desenvolvimento sustentável como elemento central do projecto estratégico europeu de 2000-2010.
De facto, o modo rodoviário, não só absorveu o crescimento do comércio intracomunitário, bem como captou outros tráfegos detidos, até então, pelo transporte marítimo e pelo ferroviário, com as consequências conhecidas sobre custos de congestionamentos e de impactes ambientais negativos.
Pese embora as instâncias comunitárias fomentarem uma política de transportes sustentável, os agentes económicos continuaram a privilegiar o transporte rodoviário por corresponder a uma escolha eficiente e económica no actual sistema.

Os compromissos ambientais assumidos internacionalmente - Protocolo de Quioto, Plano Nacional de Alterações Climáticas - levam à inevitabilidade de controlar o crescimento rodoviário. Portugal já atingiu o limite máximo de aumento de emissões de gases com efeito de estufa. (Figura 1)

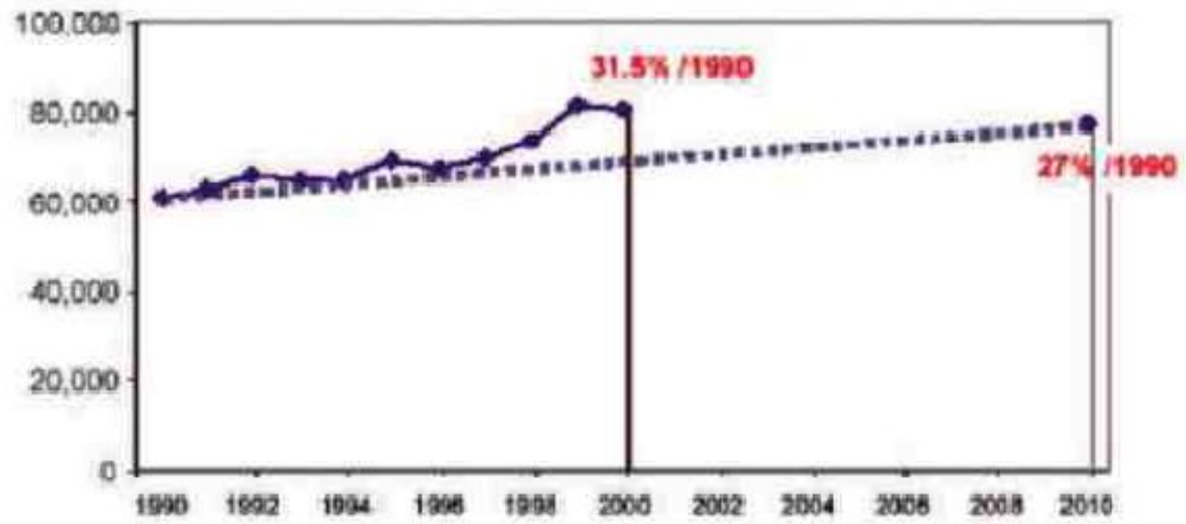


Fig 1 - Evolução das Emissões de GEE em Portugal e o compromisso de Kyoto

Fonte: http://www.eea.eu.int

de transportes e o elevado peso que tem, no conceito de cidadania, o direito à mobilidade em automóvel particular.

Daqui decorre que a utilização das infra-estruturas rodoviárias criadas por este último efeito, são também usadas por operadores rodoviários de mercadorias, mantendo-se este ciclo, com dificuldades de intervenção efectiva.

Em terceiro lugar o atraso no desenvolvimento do sistema de transportes europeu como um todo integrado e interoperativo, das interfaces nodais e da organização de operadores intermodais.

As previsões da Comissão apontam para que o movimento de mercadorias na União (toneladas por quilómetro) incluindo todos os modos de transporte cresça a uma taxa superior ao PIB.

Face à dimensão de um mercado sem barreiras da União Europeia e o reforço das ligações com os novos países vizinhos, só a promoção da transferência modal, especialmente no Centro da Europa e uma boa gestão das infra-estruturas com soluções intermodais, de transporte combinado, de interoperabilidade técnica e de harmonização administrativa, pode atenuar os efeitos negativos da saturação de algumas malhas da rede de transportes.

Na actualidade, estão a ser envidados esforços no sentido de corrigir os constrangimentos associados aos transportes marítimos e ferroviários, permitindo-lhes uma melhor integração e utilização das capacidades instaladas.

Surgem as grandes oportunidades para o desenvolvimento do caminho de ferro, navegação interior, do transporte marítimo de curta distância e das auto-estradas marítimas.

Política comum de transportes

A referência actual da política comum de transportes é, sem dúvida, o Livro Branco "A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções", adoptado pela Comissão em 2001.

As projecções comunicadas pela Comissão no Livro Branco indicam que até 2010 o tráfego total de mercadorias da Europa dos Quinze deverá aumentar cerca de 38% em relação ao ano de 1998.

Nos últimos quatro anos um elevado número de medidas foram adoptadas, algumas já evidenciam os seus efeitos, no entanto, a maior percentagem deste acervo legislativo está em fase de implementação.

À nova Comissão competirá fazer este acompanhamento.

Na senda das linhas de acção enunciadas no Livro Branco, será inevitável a manutenção no topo da agenda da Política Comum de Transportes, entre outros objectivos, (como sendo a aproximação global à segurança dos transportes e o desenvolvimento da componente externa da política de transportes) o de fortalecer as medidas para um desenvolvimento sustentável como, a tarifação das infra-estruturas que incluam os custos sociais, a alteração da directiva Eurovinheta, novas medidas que tornem o transporte marítimo e de navegação interior mais atractivos, auto-estradas marítimas, e finalmente a construção da rede de infra-estruturas pan-europeia.

Assiste-se aos primeiros passos na racionalização das ligações com os novos vizinhos, particularmente a Rússia, Ucrânia e Balcãs e países do Mediterrâneo, através do estabelecimento de um sistema funcional de transportes.
Importante será a coerência da estratégia europeia para os transportes no planeamento do espaço da União, na visão integrada das Redes Transeuropeias de transporte, na aposta nas novas tecnologias e ainda na articulação com outras políticas comunitárias como sejam a da energia, da regulação da concorrência e da política empresarial.

Redes transeuropeias de transporte

As Redes Transeuropeias são o principal instrumento comunitário de estruturação do território europeu. Mais do que dar resposta com novas infra-estruturas aos tráfegos dominantes elas são factores de estruturação de eixos de desenvolvimento.

Efectivamente, não são, nem podem vir a ser, o mero somatório de projectos parcelares nacionais, são projectos europeus, de facilitação do comércio intracomunitário e de optimização das ligações com os países vizinhos. Espera-se que delas advenha uma estratégia intermodal e a aglutinação das regiões geograficamente mais periféricas caracterizadas por tráfegos pulverizados de pequena dimensão, de modo a possibilitarem a massa crítica suficiente para a viabilização financeira de novos eixos na europa.

A União Europeia tem cerca de 480 portos ligados às Redes, dos quais 342 são marítimos, sendo a maioria dedicados a tráfegos mistos de mercadorias e passageiros. Há que aproveitar estas infra-estruturas para reorganizar os tráfegos e a logística europeia.

Recentemente foi adoptada a Decisão n.º 884/04/CE que altera a Decisão n.º 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de transportes.

Com esta Decisão procedeu-se à actualização das orientações comunitárias de 1996, e mapas das Redes, para ter em conta o aumento do tráfego previsto até 2010 e os problemas de congestionamento daí resultantes, bem como o alargamento da União Europeia.

A revisão da Decisão contou com o contributo do Grupo de Alto Nível, presidido pelo ex-Comissário Van Miert, criado por iniciativa da Comissão, para analisar os projectos prioritários que actualizaram a lista de Essen (projectos aprovados pelo Conselho Europeu de Essen, em 1994).

O Anexo III da Decisão é composto por uma lista de trinta novos projectos prioritários, que inclui entre outros o projecto Galileo e as auto-estradas do mar, a realizar até 2010, com base nas recomendações constantes do relatório do Grupo de Alto Nível

Projectos prioritários portugueses nas Redes Transeuropeias de transporte

Os projectos prioritários portugueses constantes do Anexo III da Decisão n.º 884/04/CE são:

-A alta velocidade Lisboa/Porto-Madrid (2011)

-O Eixo multimodal Portugal/Espanha-resto da Europa que inclui a melhoria dos portos e aeroportos, as linhas ferroviárias Lisboa-Sines (2010), Lisboa-Valladolid (2010) e Lisboa-Faro (2004) e o novo aeroporto de Lisboa (2015)

-A via ferroviária SinesBadajoz (2010) que irá servir o conjunto portuário Lisboa, Setúbal e Sines, e que com o novo eixo ferroviário de alta capacidade através dos Pirinéus integra o projecto ferroviário Sines-Madrid Paris.

-A linha ferroviária de alta velocidade Vigo-Porto (2010;

-Por último a referência ao projecto número vinte e um que inclui as auto-estradas marítimas, todas calendarizadas para 2010, estando Portugal a desenvolver esforços para ser charneira entre as auto-estrada marítima da Europa Ocidental e a do Sudoeste da Europa.

É clara aqui também forte aposta na revitalização do transporte ferroviário e nas auto-estradas marítimas.

Investimentos nas Redes Transeuropeias de Transporte

Os investimentos públicos são bons indicadores das decisões políticas nesta matéria. O relatório final sobre investimentos em infra-estruturas das Redes Transeuropeias de transporte, elaborado em 2003, pela Planco, Consulting GmbH, contém, entre outros elementos, a repartição dos investimentos por modo de transporte (passageiros e mercadorias) dos Estados membros e dos então Países Candidatos, de 1996 a 2010, ilustrados nas Figuras 2 e 3.

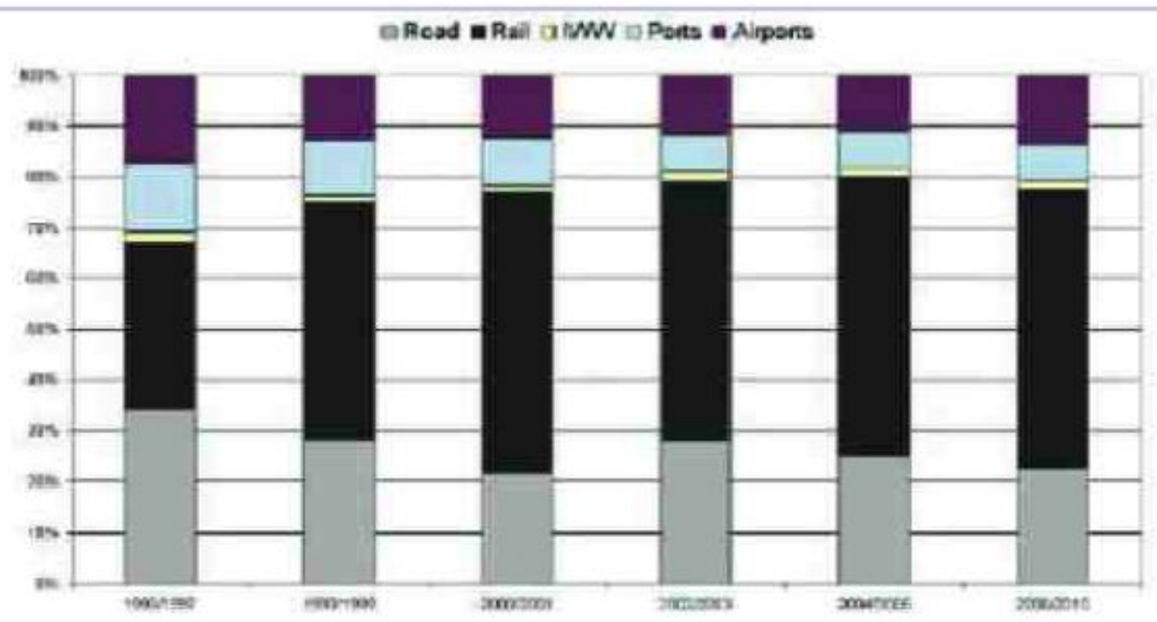


Fig 2 - Repartição dos Investimentos dos Estados membros por modos de transporte

Fonte: Relatório final das RTE-t Planco 2003

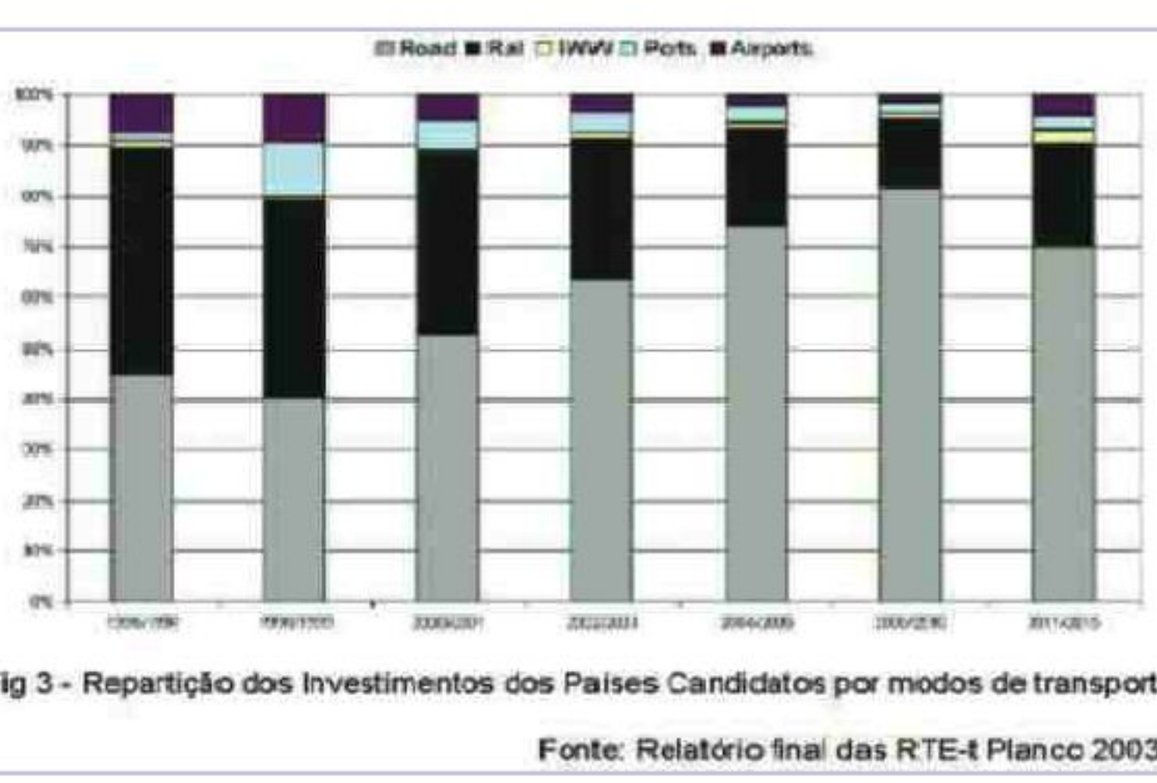


Fig 3 - Repartição dos Investimentos dos Países Candidatos por modos de transporte

Fonte: Relatório final das RTE-t Planco 2003

algumas acessibilidades portuárias terrestres.
Esta situação, gera, fisicamente, e por si só, a ruptura de carga, tornando-se um factor penalizador da nossa economia.
Torna-se necessário dispor de uma rede ferroviária que seja o sustentáculo de um sistema nacional de transporte de mercadorias obrigatoriamente interoperável com a restante União Europeia. A liberalização do sector ferroviário poderá dinamizar este sector e também captar parceiros para a movimentação de cargas quando incluir a interface portuária.

A concretização dos corredores ferroviários com ligações aos portos constituirá uma alternativa para a entrada e saída de mercadorias para o centro da Europa através de uma nova frente que reequilibre o tradicional eixo Norte /Sul de tráfego de mercadorias. O sistema portuário português pode assim servir o comércio externo nacional e ter presença no comércio intracomunitário e internacional da União Europeia.
A melhoria das redes ferroviárias na Península Ibérica irá reforçar a ligação do conjunto portuário de Lisboa, Setúbal e Sines com as plataformas logísticas de Madrid e Saragoça, através de Badajoz e o conjunto portuário de Leixões Aveiro, através de Salamanca.
As ligações da rede ferroviária transeuropeia irão também introduzir novas oportunidades de estabelecimento de plataformas logísticas de primeira e segunda linha nos principais portos portugueses, nomeadamente se potenciadas pelas auto-estradas marítimas.
No futuro interessa a Portugal que a logística europeia valorize sobretudo as regiões marítimas, possibilitando a transferência modal, e atenue a situação periférica de Portugal.
Fundamentado no traçado das Redes Transeuropeias e nos interesses nacionais aguarda-se a definição do sistema logístico nacional por parte do Estado que cada vez mais se configura de definição óbvia.

País	1996/1997	1998/1999	2000/2001	2002/2003	2004/2005	2006/2010	Total
Alemanha	3,787.8	5,266.0	2,300.6	4,984.6	3,520.2	3,112.8	**22,972.0**
Áustria	50.0	221.2	406.7	971.8	843.1	1,400.6	**3,893.3**
Bélgica	316.6	296.4	258.1	220.9	395.6	465.7	**1,953.2**
Dinamarca	1,110.8	1,218.0	831.6	87.8	59.9	37.0	**3,345.2**
Espanha	1,923.5	2,428.8	1,164.8	840.4	636.9	156.7	**7,151.0**
Finlândia	262.2	286.6	181.9	225.6	285.4	725.5	**1,967.2**
França	3,432.1	5,141.1	3,232.1	3,858.4	1,166.3	940.0	**17,770.0**
Grécia	1,329.0	1,078.2	1,144.7	1,139.7	1,213.6	490.8	**6,395.0**
Holanda	342.5	649.2	901.1	915.3	1,179.6	2,694.0	**6,681.7**
Irlanda	285.5	557.5	1,658.7	3,359.1	2,557.1	1,287.3	**9,705.1**
Itália	1,035.7	575.9	439.3	6,305.1	5,406.6	8,995.0	**22,757.7**
Luxemburgo	5.7	5.7	56.4	107.0	107.0	267.5	**549.3**
Portugal	734.1	348.4	273.1	286.5	0.0	0.0	**1,642.2**
Reino Unido	398.9	946.6	750.7	526.5	543.5	1,199.9	**4,366.1**
Suécia	581.7	413.7	220.9	250.1	356.9	224.2	**2,047.5**
Total	**15,595.2**	**19,433.2**	**13,820.7**	**24,078.8**	**18,271.7**	**21,996.9**	**113,196.5**

Fig 4 - Investimentos nas infra-estruturas das RTE-t rodoviárias, dos Estados Membros, em milhões de euros

Fonte: Relatório final das RTE-t Planco 2003

Financiamento das Redes Transeuropeias de transporte

O Grupo Van Miert para além da selecção de projectos elaborou recomendações. Sem dúvida que os aspectos de financiamento das Redes Transeuropeias de transporte foram a maior preocupação.

Dado o volume de investimento estimado em 600 mil milhões de euros para a totalidade dos projectos e de 225 mil milhões para os 30 projectos prioritários a execução das Redes passará pelo envolvimento de sector privado e a promoção de parcerias entre o sector público e o sector privado através de um quadro regulamentar adequado em matéria de direitos de concessão e de tarifação da utilização das infra-estruturas, bem como novos mecanismos de garantia de empréstimos.

Para a concretização das Redes Transeuropeias de transporte estão propostos 20 mil milhões nas perspectivas financeiras para 2007-2013, acumulável com o fundo de coesão e fundos estruturais.

Está actualmente em discussão o programa Marco Pólo II que visa reforçar e alargar o âmbito das medidas da União para estimular a promoção da intermodalidade através da melhor utilização do transporte marítimo e do ferroviário nas cadeias logísticas, fazendo parte das negociações das perspectivas financeiras de 2007 a 2013.
O montante proposto pela Comissão para o Programa Marco Pólo II, a vigorar no período entre 2007 e 2013, é de 740 milhões de euros. Daquele montante global, 287 milhões estão previstos para apoio a intervenções nas auto-estradas marítimas.

Para Portugal é importante o aproveitamento deste programa para a promoção da transferência modal para o transporte marítimo e em projectos no âmbito das auto estradas marítimas com a dinamização do transporte combinado e a integração do sistema logístico nacional.

Sistema de transportes português
No que respeita às infra-estruturas terrestres de transporte Portugal apresenta por um lado uma rede rodoviária em adiantado estado de realização, por outro lado uma rede ferroviária desenhada no século XIX que nunca teve expressão significativa no transporte de mercadorias. Resta ainda referir que ainda estão por concretizar



Transporte R
Mercadorias

QUARESMA DIAS



Dr.Abel Marques
-Secretário Geral da ANTRAM (Associação Nacional de Transportes Públicos Rodoviários de Mercadorias)

O Livro Branco em matéria de transportes, adoptado pela Comissão Europeia em 12 de Setembro de 2001, é incontornável naquilo que são as medidas estruturantes e não meros paliativos a implementar até 2010, para inflexão da política comum de transportes seguida até então.
O Livro Branco porém, contém em si um enorme erro que é a visão que planta sobre o modo de transporte rodoviário, sendo, a nosso ver o responsável pelo afastamento político que se gerou e a falta de cooperação entre modos e actividades.
Por outro lado, o Livro Branco não dá a atenção devida à situação específica dos países periféricos, cortando assim com a possibilidade de virem a ser criadas especificidades para países como Portugal.
No caso português, os governos têm vagueado entre um misto de nada prever nos seus programas ou prevendo um princípio geral para análise de consequências do Livro Branco e estudo das medidas necessárias a reduzir os efeitos dos impactos negativos do mesmo, o que se não levado à prática vai dar rigorosamente ao mesmo.
O reforço da qualidade do transporte rodoviário e a intermodalidade são, sem dúvida, os grandes desafios que se colocam à Europa e sobretudo a um país periférico como Portugal.
O Transporte rodoviário de mercadorias e acessibilidades ou conexões de redes, eliminação ou minimização de constrangimentos são faces da mesma moeda que têm de funcionar articulados e em cooperação, para que se consiga uma Europa mais competitiva e sustentada em valores de respeito pela qualidade de vida dos cidadãos e pela protecção dos recursos naturais e geo-estratégicos.
A política Europeia de Transportes deve ser percebida e respeitada pelos programas políticos dos governos, o que não tem acontecido em Portugal, quer porque os governos têm sido fracos e os governantes pouco conhecedores do ofício, quer porque tem falhado não só a estabilidade como a visão para fomentar e estimular a coordenação e cooperação entre politicas,
políticos e todos os agentes económicos a envolver.
As acessibilidades são inerentes tanto ao desenvolvimento do transporte rodoviário como intermodal. A Integração de sistemas e a complementaridade modal são fruto de mercado se existirem e forem funcionais.
A implementação de um sistema logístico integrador dos diversos modos de transporte e potenciador de uma mobilidade mais eficiente e rentável é fundamental para a criação das acessibilidades que permitam concretizar as conexões transeuropeias e atlânticas e assim a competitividade das empresas portuguesas.
Os sucessivos governos não têm sido parcos no anúncio de medidas que visam reforçar a competitividade de alguns modos de transporte e consequentemente incrementar o Sistema Logístico Nacional.
No Orçamento de Estado para 2005 a dotação orçamental para os portos e CP é de 24 e 29 M□ respectivamente, donde 22 M□ são para a aquisição de material circulante para a CP. Relativamente à rodovia, no OE está contemplada uma verba de 412 M□ para investimento em infra-estruturas viárias, no entanto o Ministro já teve o cuidado de avisar que todas as ligações viárias estruturantes entre capitais de distrito serão pagas.
Depreende-se que, mais uma vez este modelo de Sistema Logístico aparentemente deixa de fora o Transporte Rodoviário de Mercadorias o que é de lamentar porque como elemento chave na cadeia logística o transporte rodoviário é arredado dos processos de interesse público onde os transportadores têm de assumir um papel activo.
A colaboração técnica é fundamental para adequar os projectos em curso para os portos, aeroportos e terminais ferroviários às necessidades dos transportadores rodoviários de mercadorias, sem o que se corre o risco de se estarem a construir verdadeiros "elefantes brancos", situação que não é inédita.
É de lamentar profundamente que se adoptem políticas em que os transportadores não passam de meros contribuintes para os outros modos de Transporte. E se é essa a visão, então também este modelo de Sistema Logístico para que aponta o programa do XVI Governo Constitucional é um fracasso. Isto, porque o desenvolvimento integrado e sustentado do sistema de transportes depende do transporte rodoviário. De nada nos serve um transporte marítimo forte, com infra-estruturas portuárias eficazes, ou um transporte ferroviário moderno, se o problema da última "milha" não for resolvido, pondo em causa toda a cadeia de transporte.
Estamos a falar de um modo de transporte que constitui uma das peças do "puzzle" dos transportes, o modo rodoviário de mercadorias. Apesar de ser apenas uma das peças, ao analisarmos os dados estatísticos, apercebemo-nos do seu papel liderante no sistema de transportes. Na verdade, temos o transporte rodoviário de mercadorias em praticamente todos os processos de tráfego e crescentemente maioritário no tráfego intra comunitário para além
de esmagador no tráfego nacional.
De pouco ou nada serve, programar as melhores acessibilidades se os seus utilizadores não reunirem as condições para as trabalharem e concretizarem, daí o modo de transporte rodoviário ter vindo a procurar respostas políticas para a necessidade de implementação de medidas que permitam a sua reestruturação e qualidade, sem o que nunca poderá ser parceiro activo forte na cadeia dos vários sistemas em que intervém.
O diagnóstico está mais que feito e publicitado, o que falha é a compreensão para a

necessidade urgente de medidas e a rápida criação das mesmas.
É necessário e urgente eliminar os principais factores endógenos e exógenos da impreparação do sector de transporte rodoviário de mercadorias ao embate dos novos desafios.
O diagnóstico feito pelo Livro Branco foi já suficientemente dissecado no caso português e tem estado a ser objecto de propostos do Sector para eliminar ou resolver situações como:

1 - Constrangimentos crescentes na utilização de infra-estruturas rodoviárias com especial incidência para as vias urbanas - Com efeito o crescente volume de tráfego rodoviário vem reduzindo a velocidade de circulação e criando mais barreiras à circulação de pesados, com a argumentação de que estes são os grandes responsáveis pelos elevados índices de poluição sonora e do ar registados sobretudo nas grandes cidades. A movimentação urbana de pesados é ainda condicionada pelos desadequados arranjos das vias urbanas, desrespeito pelas zonas de carga e descarga e impossibilidade física de operar face à incompatibilidade com as tendências actuais dos modelos de desenvolvimento urbano comummente adoptados nos países desenvolvidos.

2 - Mercado limitado pelo excesso de frota própria das empresas potenciais clientes Existe em Portugal, por tradição, um elevado número de empresas que opta por ter a sua própria frota em detrimento da utilização dos serviços oferecidos pelos transportadores públicos rodoviários, facto que reduz de modo significativo a procura no sector.

3 - Elevada dispersão do sector - O sector é constituído por um grande número de pequenas empresas, quase sempre familiares e em muitos casos singulares, e por poucas empresas de média/grande dimensão, o que cria significativos disfuncionamentos.

4 - Desorganização do sector - A pulverização de empresas, a pouca tradição de associativismo e a crescente necessidade de sobreviver a qualquer custo, levou a uma grande desorganização do sector criando dificuldades acrescidas aos seus órgãos representativos, quer no plano da definição de uma estratégia de organização interna, quer no relacionamento com os diferentes agentes económicos e políticos.

5 - Formação profissional deficiente - Observa-se um gap crescente entre as várias empresas do sector, com umas a valorizarem-se no domínio dos recursos humanos, aumentando a sua competitividade, e outras evidenciando crescentes dificuldades de gestão por falta de know-how a este nível.

6-Baixa rentabilidade - Decorrente de excessiva concorrência, desconhecimento da estrutura de custos e reduzida capacidade organizativa.

7 - Descapitalização do sector - Erosão do património de um grande número de empresas como consequência da baixa rentabilidade estrutural do sector induzida pelas flutuações em alta de custos de produção, associada ao facto de se tratar de uma actividade de capital intensivo.

8 - Antiguidade da frota - A baixa rentabilidade, a descapitalização e as estratégias de baixo custo levam à ausência de uma política de renovação da frota e simultaneamente à aquisição de veículos de 2ª mão rejeitados por outros mercados.

9 - Deficiente localização das instalações das empresas transportadoras - Com especial incidência nas empresas de menor dimensão e deficiente capacidade financeira, as empresas permanecem nas suas instalações de há longa data, entretanto envolvidas pelo desenvolvimento urbano das cidades, vendo a sua acessibilidade significativamente limitada.

10-Deficiente lay-out das instalações - Por dificuldades financeiras e por razões de tradição, as instalações de um número significativo de transportadores não foram adaptadas às novas exigências do mercado.

11-Resistências culturais à adaptação funcional das empresas às novas realidades - As empresas teimam em revelar capacidade adaptativa, recusando-se a assumir um papel activo ao nível das novas actividades com maior valor acrescentado, directamente relacionadas com a cadeia logística que integram, verificando-se mesmo um reduzido desenvolvimento das actividades com pouca complexidade como sejam as de recolha, distribuição e grupagem.

A maior parte dos factores referenciados poderão ser debelados desde que o Governo assuma de uma vez por todas que o Transporte Rodoviário de Mercadorias é um membro de pleno direito no seio do Sistema Logístico Nacional e consequente-mente um parceiro válido para o desenvolvimento de estratégias que visem a optimização das cadeias logísticas nacionais.
A criação de uma Comissão Nacional de Transportes e de um Ministério para os Transportes e acessibilidades são fundamentais para a recuperação do atraso ibérico e europeu em que Portugal se encontra.
Urge integrar planos e sistemas com a intervenção de todos os agentes com a aceitação plena de que o Transporte Rodoviário de Mercadorias assume para a Europa e para Portugal uma importância estratégica económica, também, incontornável.
Chega de falar e estudar planos e sistemas que não saem dos papéis e dos gabinetes há mais de dez anos. O Enquadramento macrologistico tem de surgir depressa, ainda a tempo de poder compatibilizar e articular os ditos pólos logísticos que vão surgindo aqui e acolá, sobretudo nas fronteiras de Portugal e Espanha.

Proposta da COTEC Portugal de uma Iniciativa Estruturante sobre Logística Nacional

Dr. Alcibíades Paulo Guedes (Universidade do Porto, FEUP e Escola de Gestão do Porto)
Dr. Pedro Manuel Vilarinho (COTEC Portugal)

1. As iniciativas estruturantes na estratégia da COTEC Portugal

A COTEC Portugal tem por missão promover o aumento da competitividade das empresas localizadas em Portugal, através do desenvolvimento e difusão de uma cultura e de uma prática de inovação, bem como do conhecimento residente no País.

Para a prossecução desta missão definiram-se um conjunto de três eixos estratégicos: (1) promover uma cultura de inovação como fonte essencial da competitividade empresarial; (2) potenciar a prática da inovação por todos os agentes do sistema nacional de inovação e (3) influenciar as orientações estratégicas dos sistemas nacionais e europeu de inovação.

Um dos objectivos estratégicos definidos para o eixo 2 é o de envolver e integrar os agentes do SNI em iniciativas estruturantes de base sectorial ou geográfica, nacional ou internacional, com o objectivo de reforçar a médio e longo prazo a competitividade do tecido empresarial.

Estas iniciativas estruturantes desenvolvem-se em torno de grandes problemas estratégicos do País, que têm um grande impacto na sociedade portuguesa, em geral, e no tecido económico, em particular.

A Logística Nacional foi seleccionada como tema da segunda iniciativa estruturante da COTEC por ser uma área crítica para o nosso desenvolvimento económico onde, todos reconhecem, existem problemas graves que só com um grande esforço de integração entre diferentes actores nacionais públicos e privados poderão vir a ser ultrapassados.

Neste documento descreve-se o enquadramento que levou a COTEC a incluir a iniciativa sobre Logística Nacional no seu plano de acção, bem como os seus objectivos.

2. O contexto: Importância da Logística para Portugal

Num quadro de globalização, grande pressão sobre os custos e exigências crescentes dos clientes quanto aos níveis de serviço, a Logística tem vindo a assumir um papel crescente na economia dos Países desenvolvidos e na competitividade das empresas, quer em termos de valor acrescentado quer em termos de eficiência e eficácia.

Para conseguir atingir níveis de excelência, as empresas líderes deram passos definitivos no sentido da integração das suas actividades logísticas, num primeiro momento, ao nível interno (aprovisio-namento, transformação, distribuição, gestão de inventários, etc), e num segundo momento, desenvolvendo cadeias de abastecimento verdadeiramente integradas (não confundir com integração vertical) segundo modelos logísticos de resposta rápida às necessidades, apoiadas em conceitos colaborativos e parcerias estratégicas com os seus parceiros de negócio a montante e a jusante. Para as empresas que não estão em condições de liderar estas cadeias de abastecimento em termos locais ou globais, as competências logísticas tem sido também fundamentais para a sua capacidade de as integrar e responderem aos desafios colocados pelos parceiros de negócio.

As cadeias de abastecimento têm passado por uma forte mutação e estado sujeitas a um conjunto de pressões competitivas, sem paralelo na história, nomeadamente:

-pressão para reduzir custos e simultaneamente aumentar qualidade do serviço
-competição global agressiva
-ciclos de vida dos produtos cada vez mais curtos
-consolidação da industria (fusões, aquisições e alianças)
-clientes e consumidores crescentemente exigentes
-alteração das fronteiras dos mercados
-novos canais de negócio/distribuição
-evolução tecnológica
-aumento da transparência da informação e diminuição dos custos de transferência
-questões e riscos ambientais

Assim, falar hoje de logística ao nível do País (macrologística), sem entender a forma como as cadeias de abastecimento se organizam, desde os fornecedores de matérias-primas e componentes, passando pela transformação, distribuição e retalho até ao consumidor final, e o tipo de pressões competitivas a que estão sujeitas, é manifestamente insuficiente para responder aos desafios que se colocam. Mais ainda, esta compreensão da forma como as cadeias de abastecimento se organizam deve descer ao nível das várias indústrias, pois as características do produto (valor, peso, volumetria, etc), os mercados de origem e destino e o papel que as empresas portuguesas ocupam as respectivas cadeias de abastecimento, podem levar a conclusões muito diferentes.

Ainda nesta linha, é importante recordar que o Tecido industrial do nosso País é bastante fragmentado, sendo constituído por um elevado número de PME's. Esta fragmentação origina uma procura logística de pequena escala, que aliada aos baixos níveis de agregação (cooperação) não promove a utilização dos modos de transporte de maior escala (ferroviário e marítimo). Mesmo no modo rodoviário (largamente utilizado), são necessárias elevadas taxas de grupagem com consequências negativas em termos de prazo e níveis de serviço.

Em termos externos, as relações comerciais de Portugal sofreram alterações profundas nas últimas duas décadas, em particular segundo as perspectivas seguintes:

-Quando se analisa a situação geo-económica de Portugal, a perspectiva macrologística ganha relevância acrescida, dada a posição periférica do País relativamente à Europa (principais mercados de origem e destino), facto que se tem vindo a agravar com a intensificação do movimento de integração europeia.

-A Espanha emergiu nos últimos anos como principal parceiro nas relações externas de Portugal, tendo contribuído para uma supremacia crescente do transporte rodoviário.

O PNDES 2000-2006 reconheceu a importância da logística para o País, tendo incluído no plano um eixo de aposta prioritária na logística, no sentido de criar interfaces intermodais e infra-estruturas logísticas e desenvolver condições para o crescimento do transporte de mercadorias por empresas especializadas nesse serviço. Desta forma, o programa operacional POAT 2000-2006 identifica como linha fundamental o reforço da coordenação intermodal, nomeadamente a melhoria das acessibilidades e intervenções nos portos, o desenvolvimento da rede complementar rodoviária e o desenvolvi-mento de uma rede logística nacional.

Nos últimos anos, têm-se verificado uma evolução positiva na atitude dos órgãos de decisão máximos do País ao reconhecer a importância da logística, no entanto, esta aparece sistematicamente reduzida a uma única dimensão, a da oferta de infra-estruturas de transportes. Será de realçar que ao pensar em Transportes, estamos "só" a falar de um dos elos das cadeias de abastecimento e de uma das variáveis logísticas, entre várias. Nas empresas, as decisões sobre o modo de transporte a utilizar tem de ser avaliadas numa perspectiva sistémica em que os impactos nos inventários, no número de armazéns/plataformas necessários, no serviço prestado ao cliente e na utilização do factor tempo como vantagem competitiva devem ser levados em consideração.

Assim, a selecção de entre os vários modos de transporte é normalmente feita pelas empresas numa perspectiva do serviço prestado versus o custo associado. Vários estudos independentes juntos dos clientes dos serviços de transporte, mostram que, apesar da importância relativa dos factores de serviço variar de estudo para estudo, a rapidez, a fiabilidade e a frequência do serviço aparecem consistentemente como os mais importantes. Por outro lado, como base de comparação, devem ser utilizados tempos e custos totais de um serviço porta-a-porta, pois são estes que interessam ao cliente empresarial.

Ganhos no preço de 5% a 20% num dado elo de transporte, podem não compensar para muitas empresas, se for posto em causa um serviço integrado porta-a-porta e/ou existirem penalizações em termos de rapidez, fiabilidade e frequência do serviço. Dai os problemas de competitivi-dade dos modos marítimo e ferroviário.

Só muito recentemente, o Governo Português criou um grupo de missão denominado Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional (GABLOGIS) com o objectivo de promover a intermodalidade em todas as suas vertentes, designadamente infra-estruturas logísticas físicas, plataformas tecnológicas, normalização e harmoni-zação de procedimentos no sistema, uniformização das unidades. Pela primeira vez neste País, em termos de políticas nacionais e/ou sectoriais, se começou a olhar para o problema da logística de uma forma integrada e sistémica.

3. A infra-estrutura: Caracterização da situação actual

As orientações das políticas (europeias) apontam para o reforço dos modos Marítimo e Ferroviário para o transporte de mercadorias porque conduzem a soluções mais sustentáveis, provocando menores impactos sobre o território e o ambiente.

Em virtude destes modos de transporte não conseguirem competir com a flexibilidade do transporte rodoviário e a rapidez do transporte aéreo, a implementação destas políticas implica a realização de investimentos que favoreçam a intermodalidade e isso passa, necessariamente, pela criação de zonas de rotura de carga, plataformas logísticas e portos secos para se fazer o processa-mento e a consolidação da carga.

Em Portugal, só a nível de portos é que se têm realizado os investimentos necessários para o aumento da competitividade do transporte marítimo. No domínio ferroviário a ausência de uma estratégia e de um Plano Nacional de Desenvolvimento do sector inviabiliza a programação dos respectivos investi-mentos. E o mesmo se pode dizer em relação às plataformas logísticas, portos secos e centros de carga aérea e em geral a todos os desenvolvimentos dos nodos da rede. Aliás, a nível de portos, é nas acessibilidades terrestres, tanto rodo como ferroviárias, que os investimentos, apesar de previstos, estão mais atrasados. Um exemplo paradigmático destas deficiências, é o caso das dificuldades de ligação do Porto de Sines a Espanha por ferrovia. Como aumentar o interland de Sines sem uma adequada ligação ferroviária a Espanha?

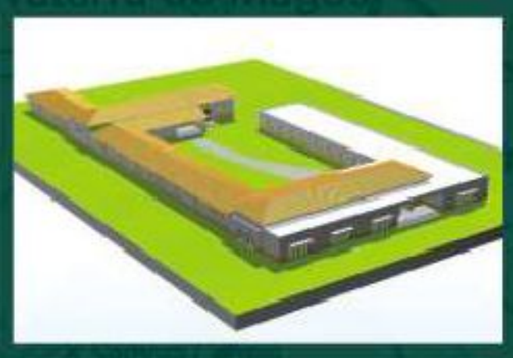
A nível rodoviário os investimentos têm vindo a ser concretizados, com um desenvolvimento acentuado da rede ou em execução, o que acentuará o desequilíbrio modal a curto-médio prazo.
Isto mesmo se sente a nível da criação da ligação multimodal Portugal-Espanha-Europa Central prevista nas Redes Trans-Europeias de Transportes, onde somente os investimentos relativos à rodovia estão realizados ou em execução.

De uma forma geral o diagnóstico aponta para uma deficiente coordenação e intermodalidade entre os diversos modos de transporte, para uma insuficiência das infra-estruturas em redes e sistemas de transporte, onde ao nível ferroviário existem grandes margens de progresso quer em termos internos quer nas ligações à rede ibérica. Ao nível das ligações marítimas a prioridade deverá ser o reforço da conectividade dos portos com os outros modos de transporte.

As soluções estão, em grande medida, apontadas, tratando-se essencialmente de gerir as prioridades dado o enorme esforço de investimento em infra-estruturas de transporte que são necessárias para incluir Portugal nas rotas logísticas internacionais diminuindo assim as dificuldades associadas à sua perifecidade e possibilitando uma melhor integração no espaço Europeu.



Futuro terminal Rodo-Ferroviário de Pegões





Vai nascer em Pegões um novo terminal rodo-ferroviário de mercadorias.

Localizado a 50 kms de Lisboa e a 120 kms de ESPANHA, o seu posicionamento estratégico na confluência da A2/A6/A13 promoverá a preferência das maiores empresas ibéricas de logistica.





χ Info-excelência

neopul



Desafios Intermodais e Logísticos do Transporte Marítimo

Cte João Soares
-Professor da Escola Náutica Infante D. Henrique na Licenciatura de Gestão de Transportes, Intermodalidade e Logística
-Professor no Curso de Pós-Graduação do ISEG em Gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária
-Consultor de Transportes, Portos e Logística
- Director Geral da Logimaris - Logística e Navegação Lda
-Oficial da Marinha Mercante
-Licenciado em Gestão e Tecnologias Marítimas (ENIDH)
-Pós-Graduado em Gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária (ISEG)

Torna-se evidente, para quem lida diariamente com sistemas de transporte, unimodais ou intermodais, que os desafios impostos pelas redes e cadeias de abastecimento são cada vez maiores.

Verifica-se um significativo aumento do número de ordens de encomenda e simultaneamente uma diminuição do volume de cada ordem de encomenda, resultado de uma maior fiabilidade dos sistemas de transporte oferecidos pelo mercado e pela procura da redução dos custos de inventário, fazendo com que o número de reposições seja maior e a quantidade de produtos por reposição seja menor, tendo como consequência uma redução do inventário médio e do seu respectivo custo.

A nível dos sistemas de transporte, este tipo de exigência do mercado resulta numa clara tendência para o aumento das cargas de grupagem (LCL[1] ou LTL[2]).

Numa óptica logística e financeira, o custo real do transporte inclui não apenas o custo do transporte em si, mas também o custo de inventário durante o tempo do transporte.

Numa óptica económica o custo real do transporte inclui para além do custo do transporte em si e do custo do inventário durante o transporte, o custo externo marginal afecto a esse transporte.

O transporte marítimo de curta distância (TMCD) é aquele que apresenta a melhor performance em termos de custos externos marginais (Fig. 1), representando apenas 16% dos custos externos marginais do transporte rodoviário

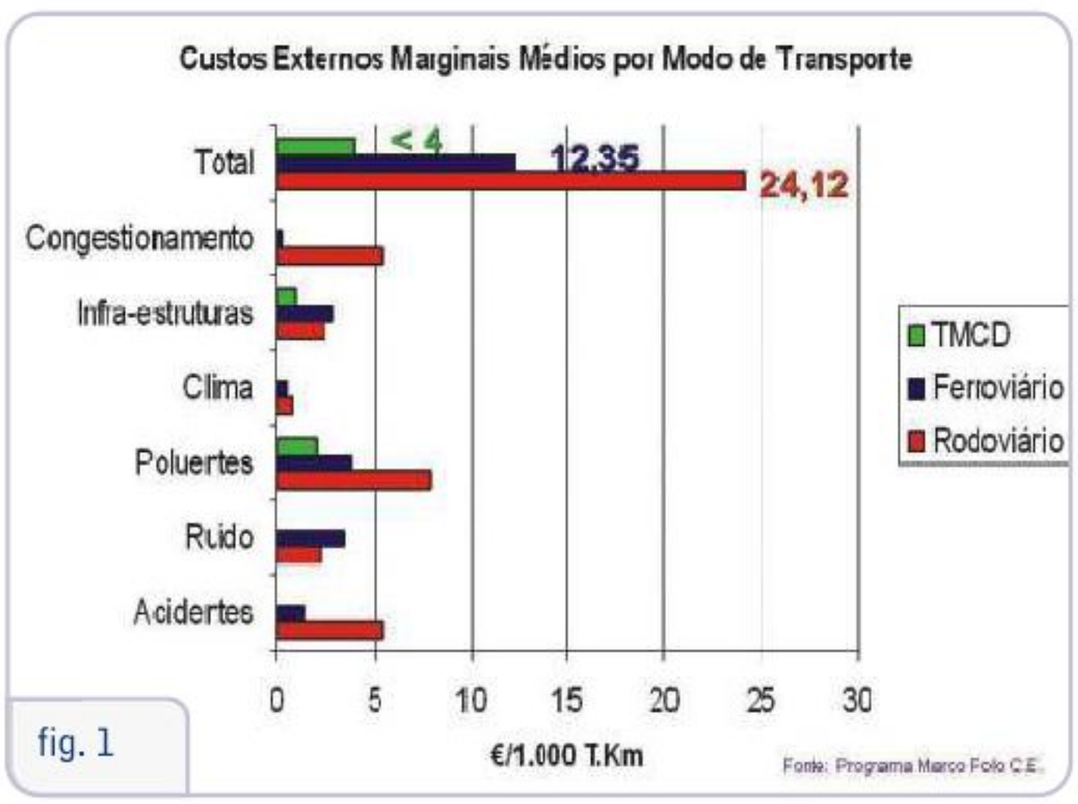


fig. 1

cada modo de transporte, a maior parte das empresas apenas se preocupa com os custos logísticos.

Em muitos casos a solução intermodal com base no transporte marítimo apresenta-se como viável e interessante, embora implique, na maior parte dos casos, maiores "lead times"[3], os quais são devidamente considerados na implementação e desenho dos sistemas logísticos.

O maior "lead time" que uma solução intermodal, com base no modo marítimo, implica, nem sempre se coaduna com as actuais exigências das cadeias de abastecimento, onde a resposta rápida aos pedidos dos clientes é por vezes fundamental para a competitividade das empresas.

No fluxo de mercadorias intra-europeu o transporte rodoviário apresenta-se como o mais flexível e adaptável aos tipos de exigências atrás referidos, por se tornar mais fácil de gerir numa situação em que se procede à recolha da carga em vários pontos de uma região e posteriormente se realiza a sua distribuição por vários locais ou destinos, usando ou não sistemas de "cross-docking", sem necessidade de um complicado planeamento prévio e com disponibilidade de meios e tempos de resposta mais rápidos.

A alternativa intermodal com base no transporte marítimo de curta distância (TMCD) apresenta maior dificuldade em conseguir oferecer uma flexibilidade equivalente à do transporte rodoviário, embora esta flexibilidade apenas se torne imprescindível quando não existe um planeamento atempado e correcto dos fluxos físicos, quando os "lead times" são necessariamente curtos ou quando a localização das instalações de origem e destino das mercadorias se situam a distâncias superiores a 250 Km de um porto, tornando-se, neste último caso, uma solução mais cara.

A não existência de um eficiente planeamento dos fluxos físicos, por parte de um grande número de empresas actuantes na cadeia de abastecimento, por um lado, e pelo outro a ainda reduzida flexibilidade do sistema de transporte intermodal com base no transporte marítimo, leva a que se continue a verificar um aumento das soluções de transporte unimodal rodoviário, mesmo que numa primeira análise isso não faça sentido, principalmente no caso de um país periférico, como Portugal, e dos seus fluxos de carga com regiões como o Norte da Europa (ver Fig. 2).

[1] LCL Less than Container Load
[2] LTL Less than Truck Load
[3] Lead time - tempo que decorre entre a recepção de uma ordem de encomenda e a entrega da mesma ao cliente

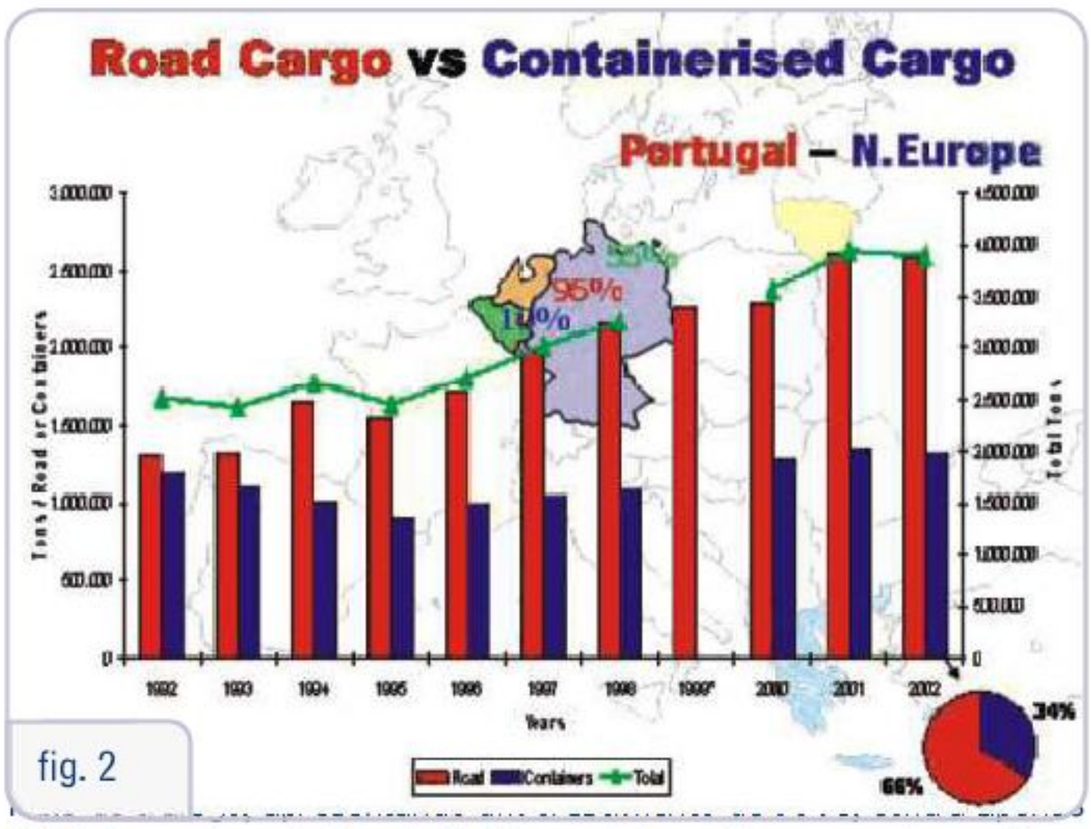


fig. 2

Figura 2 - Transporte Rodoviário versus Transporte Marítimo de Contentores Portugal – Norte da Europa

Embora esta situação não seja agradável de admitir, principalmente tendo em consideração os objectivos comunitários de um desenvolvimento sustentável, torna-se evidente que o desenvolvimento económico que estas trocas comerciais geraram muito fica a dever ao transporte rodoviário, o qual soube corresponder às exigências e necessidades do mercado.

As razões para o insucesso da alternativa intermodal com base no transporte marítimo são claras e evidentes.

O maior tempo de trânsito desta solução, combinado com o facto de necessitar sempre de um transporte complementar por rodovia, cujos custos, em conjunto com o custo do transporte marítimo, nem sempre resultarem num custo global, por metro cúbico, inferior ao transporte rodoviário, são as principais causas deste insucesso.

Os desafios que se colocam ao transporte marítimo serão ganhos essencialmente através da adopção de soluções técnicas para ultrapassar os problemas descritos.

Constituem algumas destas soluções:
1. Utilização de navios mais rápidos, que realizem um número reduzido de escalas durante a sua viagem redonda, afim de apresentarem tempos de transito menores.

2. Utilização de navios Ro-Ro, que permitam o transporte de semi-reboques e UCI's[4] acondicionadas em "rolltrailers"[5].

3. Utilização de UCI's com uma capacidade equivalente aos semi-reboques (>80 m3) e com uma largura interior superior a 2,40 m, afim de poderem receber duas europaletes[6] lado a lado.

4. Disponibilidade de terminais dedicados ao transporte marítimo de curta distância, os quais permitam uma rápida passagem do navio pelo porto, mas também uma rápida passagem das cargas pelo porto, reduzindo assim a habitual "fricção" existente nestas infra-estruturas nodais, que se traduzem em interrupções nos fluxos das cargas e têm como consequências maiores tempos de transito.

5. Simplificação de procedimentos na passagem dos navios e das cargas europeias pelos portos.

Actualmente estas soluções existem e encontram-se disponíveis.

As encomendas aos estaleiros de navios Ro-Ro com velocidades entre os 18 e os 24 nós[7] estão a aumentar significativamente.

Contudo terá de existir algum cuidado na sua forma de utilização, pois já se provou que navios Ro-Ro deste tipo, que transportem apenas carregamentos completos de semi-reboques em grandes distâncias, como a distância entre Portugal e o Norte da Europa, apresentam um maior consumo de energia e consequentemente uma emissão de CO2 superior àquela que os camiões emitiriam se transportassem os mesmos semi-reboques num normal transporte por estrada (Fig. 3).

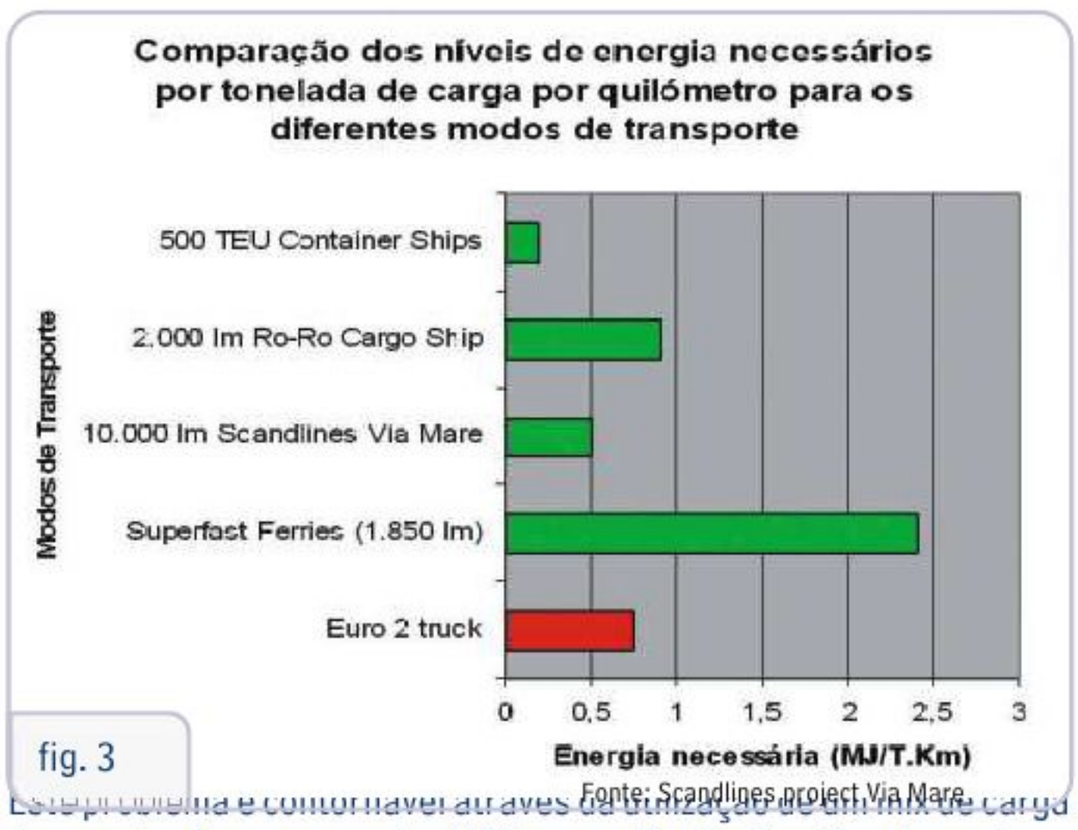


fig. 3

Fonte: Scandlines project Via Mare

Fig. 3 - Energia consumida por T.Km para os diferentes modos de transporte

Este problema é contornável através da utilização de um mix de carga de semi-reboques e de UCI's em "rolltrailers", elevando o aproveitamento da capacidade de carga dos navios ro-ro (Fig. 4) a níveis que já tornam a solução intermodal rodo-marítima mais interessante do ponto de vista de emissão de Co2.

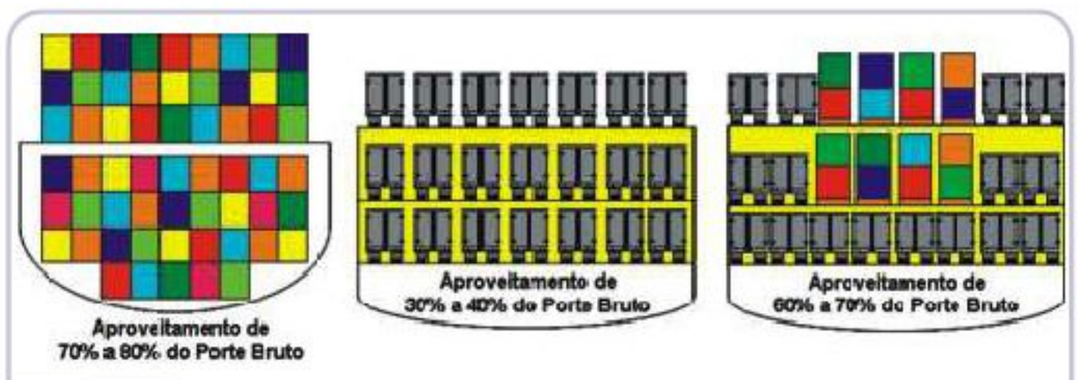


fig. 4

Fig. 4 Comparação de ocupação do porte do navio porta contentores vs ro-ro

[4] UCI Unidade de Carga Intermodal (contentores, caixas móveis, ...)
[5] Rolltrailer plataformas com rodados as quais possuem capacidades de carga até 120 toneladas (ver Fig. 8)
[6] Europalete palete com a dimensão de 1,20 x 0,80 m de base
[7] Nó medida de velocidade nautica = 1 milha náutica por hora. 1 milha náutica = 1.852 metros

O projecto de directiva comunitária sobre UCI's e UECI[8] (COM 2003 155 final), é um claro sinal da intenção de desenvolvimento deste tipo de equipamento, o qual já existe no mercado na forma do contentor de 45' ("celullar palletwide container") (Fig. 5), oferecendo uma capacidade de 88 metros cúbicos, mais 8 metros cúbicos que os semi-reboques normais utilizados no tráfego TIR, e mais 28 metros cúbicos do que um contentor de 40', encontrando-se dentro dos limites impostos pela legislação comunitária no que diz respeito às dimensões máximas no transporte por estrada e, simultaneamente, cumprindo todos os requisitos que o actual projecto de directiva pretende impor ou recomendar.

fig. 5

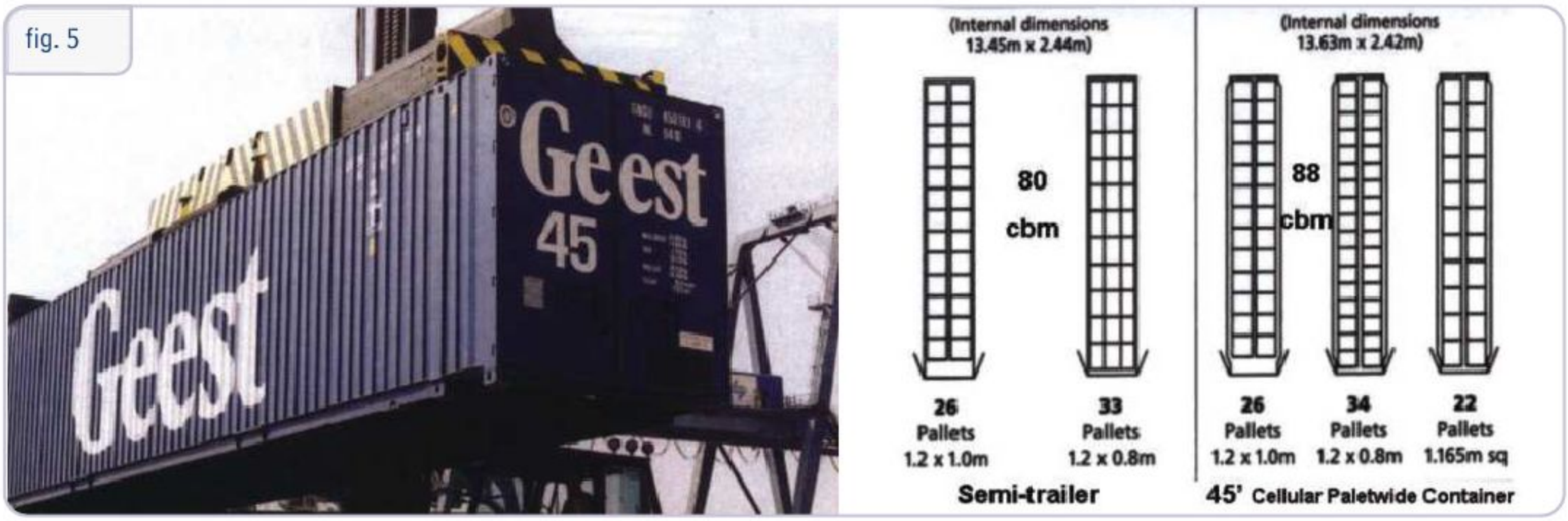


Fig. 5 Contentor de 45' (Cellular Palletwide Container)

A utilização deste tipo de equipamento, não requer grandes alterações nas estruturas dos navios de contentores celulares actualmente existentes, visto manter uma largura exterior compatível com a medida ISO da largura das células.

No entanto, é certo que origina alguma perda de espaço, pois esses navios, na sua maioria, foram concebidos para transportar carregamentos completos de contentores de 20' e 40', podendo também transportar contentores de 45', mas apenas no convés.
Esta perda de espaço, resulta do facto de a combinação de contentores de 45' com os existentes não ser perfeita, excepto em navios cujo comprimento dos porões se situe nos 180', valor que não é muito comum.
Em análises realizadas a navios porta-contentores existentes, concluiu-se que a perda de espaço poderá atingir os 10% a 15% da capacidade de carga do navio, em volume, implicando que o frete de um contentor de 45' deverá ficar mais caro do que o frete de um contentor de 40' em cerca de 25% a 30%.
Considerando que um contentor de 45' tem uma capacidade de carga 46% superior à capacidade do contentor de 40', pode-se deduzir que, mesmo assim, os carregadores poderiam obter uma redução de custos de transporte marítimo na ordem dos 15% a 20% por metro cúbico.

Os terminais dedicados, tal como os navios e as UCI's, são uma peça chave para o sucesso da solução intermodal com base no transporte marítimo, em termos intra-europeus.

A necessidade de uma operação extremamente eficiente e eficaz, quer do ponto de vista do navio, quer do ponto de vista da carga, a qual possa garantir estadias do navio em porto de menos de seis horas, e entregas das mercadorias imediatamente após a sua descarga, requer infra-estruturas e equipamentos que sejam dedicados a este tipo de operações, que embora simples e de investimentos inferiores aos de outros terminais especializados, tais como os terminais de contentores, devem possuir uma filosofia de operação completamente diferente, respondendo plenamente às necessidades e requisitos das cadeias de abastecimento actuais.
Exemplos deste tipo de terminais já existem, como é o caso do terminal da Stora Enso em Gotemburgo (Fig. 6) e o terminal da Cobelfret em Zeebrugge, onde se realizam quatrocentos movimentos de UCI's em quatro horas, através da utilização de "tug masters" (Fig. 7) com "rolltrailers" (Fig. 8) apoiados por "straddle carriers" (Fig. 9), no caso da carga e descarga de contentores de 45', caixas móveis ou carga diversa, e apenas "tug masters" no caso da carga e descarga de semi-reboques.

fig. 6



Figura 6 Exemplo de um terminal dedicado existente em Gotemburgo



fig. 7

Figura 7 Tug Master com Rolltrailer

[8] UECI Unidade Europeia de Carregamento Intermodal



fig. 8

Fig. 8 Rolltrailers com contentores de 45'



fig. 9

Fig. 9 Straddle Carrier

Por último a simplificação da passagem dos navios e das cargas intra-europeias pelos portos.

Enquanto o navio e a sua carga não tiver um tratamento totalmente simplificado, o qual lhe permita evitar perdas de tempo e cumprimentos de burocracias inúteis, as quais não têm qualquer utilidade prática, as soluções técnicas apresentadas não conseguirão per si corresponder às necessidades do mercado e das redes e cadeias de abastecimento actuais.

As alternativas intermodais ao transporte unimodal rodoviário nunca foram tão faladas nem tão almejadas como actualmente.
Certamente resultado de um objectivo incontornável, que é a concretização de um desenvolvimento sustentável da União Europeia.

Todos sabemos que é impossível a manutenção da situação actual a nível dos transportes de mercadorias na União Europeia.

Para apoiar as alternativas intermodais têm surgido políticas e definições de acções concretas, que passam por apoios a nível político, estratégico e mesmo financeiro, como é o caso do Programa Marco Pólo, cuja segunda chamada para apresentação de projectos foi recentemente publicada, após o sucesso que se verificou na primeira chamada.

Mas nenhum destes apoios terá de facto o impacto que se pretende se não houver uma mudança nas mentalidades e consciência dos gestores das empresas responsáveis pela área dos transportes e pelos responsáveis políticos.

No caso particular de Portugal, como país periférico, levanta-se a seguinte questão:

Durante quanto mais tempo se pensa que a Espanha e a França vão permitir que as nossas cargas atravessem os seus países, largando aí os seus custos externos marginais, sem qualquer contrapartida?
Caso não se estabeleçam antecipadamente alternativas de transporte intermodal credíveis e sólidas, Portugal poderá tornar-se num país isolado e sem qualquer hipótese de competir dentro da União Europeia.
Simultaneamente, a internalização dos custos externos marginais de cada modo de transporte será inevitável.

As redes e cadeias de abastecimento terão de suportar estes custos, na base do princípio do poluidor pagador.

O maior desafio que se coloca ao transporte intermodal com base no transporte marítimo é demonstrar ser, já hoje, uma solução viável e credível, antes que tal aconteça.

Aos empresários do sector dos transportes, cabe-lhes demonstrar disponibilidade e aptidão para responder às necessidades do mercado, garantindo a implementação de sistemas fiáveis, credíveis, consistentes e económicos.

Aos políticos cabe-lhes tomar a decisão de apoiar incondicionalmente as soluções intermodais como modelos que garantam o desenvolvimento sustentável do país e da União Europeia.
Não devemos esquecer que um navio com uma capacidade para transportar 150 semi-reboques possui cerca de 2.250 "lane meters"[9], ou seja o equivalente a 2,25 Km de auto-estrada, a que corresponderia um investimento de mais de 12 milhões de Euros.

Seria desejável que o governo português tivesse este facto em consideração e apoiasse financeiramente a construção deste tipo de navios, da mesma maneira que financia a construção das auto-estradas.

Aos responsáveis pela logística e gestão das cadeias de abastecimento, cabe-lhes a responsabilidade de planear, implementar e controlar correctamente os fluxos físicos das matérias-primas e produtos acabados, da forma mais eficaz e ao mais baixo custo total, de acordo com os requisitos e necessidades do mercado.

O transporte intermodal com base no modo marítimo e em complemento com o modo rodoviário e o ferroviário, já hoje é uma solução alternativa ao transporte unimodal rodoviário, correspondendo às necessidades acima referidas, embora não na totalidade dos casos, podendo no entanto ganhar este desafio, evoluindo, modernizando-se e conquistando a confiança do mercado, até porque, não existe outra solução.

[9] "lane meter" metro de corredor, com cerca de 3 m de largura, num navio ro-ro, onde são posicionados os semi-reboques ou camiões completos

PORTO DE
SETÚBAL

LAT. 38° 30´N LONG. 8° 55´W





Centro de Negócios

POSIÇÃO ESTRATÉGICA
Localizado a 40 Km a sul de Lisboa e no cruzamento das grandes rotas marítimas mundiais norte-sul e este-oeste. O hinterland inclui os grandes centros de produção e consumo a sul do Mondego e Extremadura espanhola.

ACESSIBILIDADES
Ligações rápidas e directas às redes rodo/ferroviárias nacionais e internacionais e excelentes acessibilidades marítimas dragadas a -12 m (ZH).

POTENCIAL
Disponibilidade de extensas áreas comerciais para expansão das infra-estruturas portuárias, industriais e logísticas, em pleno desenvolvimento.

OFERTA DE SERVIÇOS
Disponibilidade de amplos terminais especializados na movimentação de carga Roll-on Roll-off, contentorizada, fraccionada e graneis, orientados para a qualidade, fiabilidade e eficiência.

PASSADO E FUTURO
Grande experiência e tradição acumuladas durante séculos de actividades portuárias, aliadas a um importante papel futuro no sistema portuário nacional e Ibérico.

APSS

Administração dos Portos
de Setúbal e Sesimbra, SA

PRAÇA DA REPÚBLICA 2904-508 SETÚBAL - PORTUGAL Telf. 265 542 000 Fax 265 230 992
www.portodesetubal.pt email: geral@portodesetubal.pt

PERFIS PROFISSIONAIS NA ACTIVIDADE LOGÍSTICA

Síntese do Estudo do Domínio Profissional da Gestão de Operações e Logística
Instituto para a Qualidade na Formação

Este artigo procura dar a conhecer o estudo do domínio profissional da Gestão de Operações e Logística e algumas das conclusões já alcançadas.

Este estudo insere-se no projecto "Evolução das Qualificações e Diagnóstico das Necessidades de Formação", do IQF[1], e faz parte de um conjunto de estudos sobre domínios sectoriais e profissionais que procuram compreender as dinâmicas qualitativas de procura e oferta de recursos humanos e avançar com perfis profissionais que pretendem constituir referenciais de competências, essenciais ao desenvolvimento da competitividade dos indivíduos e das organizações. Neste âmbito, o IQF já publicou 24 estudos profissionais, sobre diversas áreas de actividade económica, que podem ser consultados no site ou adquiridos directamente.

OBJECTIVOS DO ESTUDO

O estudo do domínio profissional da Gestão de Operações e Logística tem como principais objectivos:

-Identificar as principais tendências de evolução da Gestão de Operações e Logística, a nível nacional e internacional;

-Evidenciar as evoluções ocorridas nas profissões;

-Identificar as competências estratégicas dos seus profissionais;

-Traçar as principais necessidades de formação, assim como apontar possíveis pistas de reorientação da oferta formativa;

-Construir perfis profissionais, de banda larga, independentemente do sector de actividade, mas específicos à área transversal em causa.

O enfoque do estudo, não são as profissões específicas de um deter-minado sector de actividade mas, sobretudo, as profissões que, no domínio profissional, exigem competências específicas, transferíveis para diferentes contextos económicos; Ou seja, o carácter transversal das profissões da Gestão de Operações e Logística assenta num núcleo de actividades e compe-tências que, para além de serem específicas ao próprio domínio, são também transferíveis para vários contextos de trabalho. São, portanto, profissões que poderão estar presentes em todos os sectores de actividade.

PERFIS PROFISSIONAIS DA LOGÍSTICA

A lógica de construção dos perfis profissionais implica a identificação quer dos empregos do domínio profissional quer das tendências de evolução que marcam o domínio assim como os respectivos impactos que produzem nos profissionais. De facto, pretende-se que os perfis profissionais traduzam uma perspectiva dinâmica de evolução do domínio.

Neste sentido, identificaram-se como principais tendências de evolução as seguintes:

-Redução dos tempos de ciclo;

-Sincronização de processos com parceiros de negócio;

-Redução de inventários;

-Automatização das operações;

-Automatização da captura e processamento da informação;

-Subcontratação.

Estas tendências têm implicações nas empresas, na organização do trabalho e impactos directos nos profissionais, dos quais destacamos os seguintes:

-Menos tempo em trabalho operacional e administrativo;

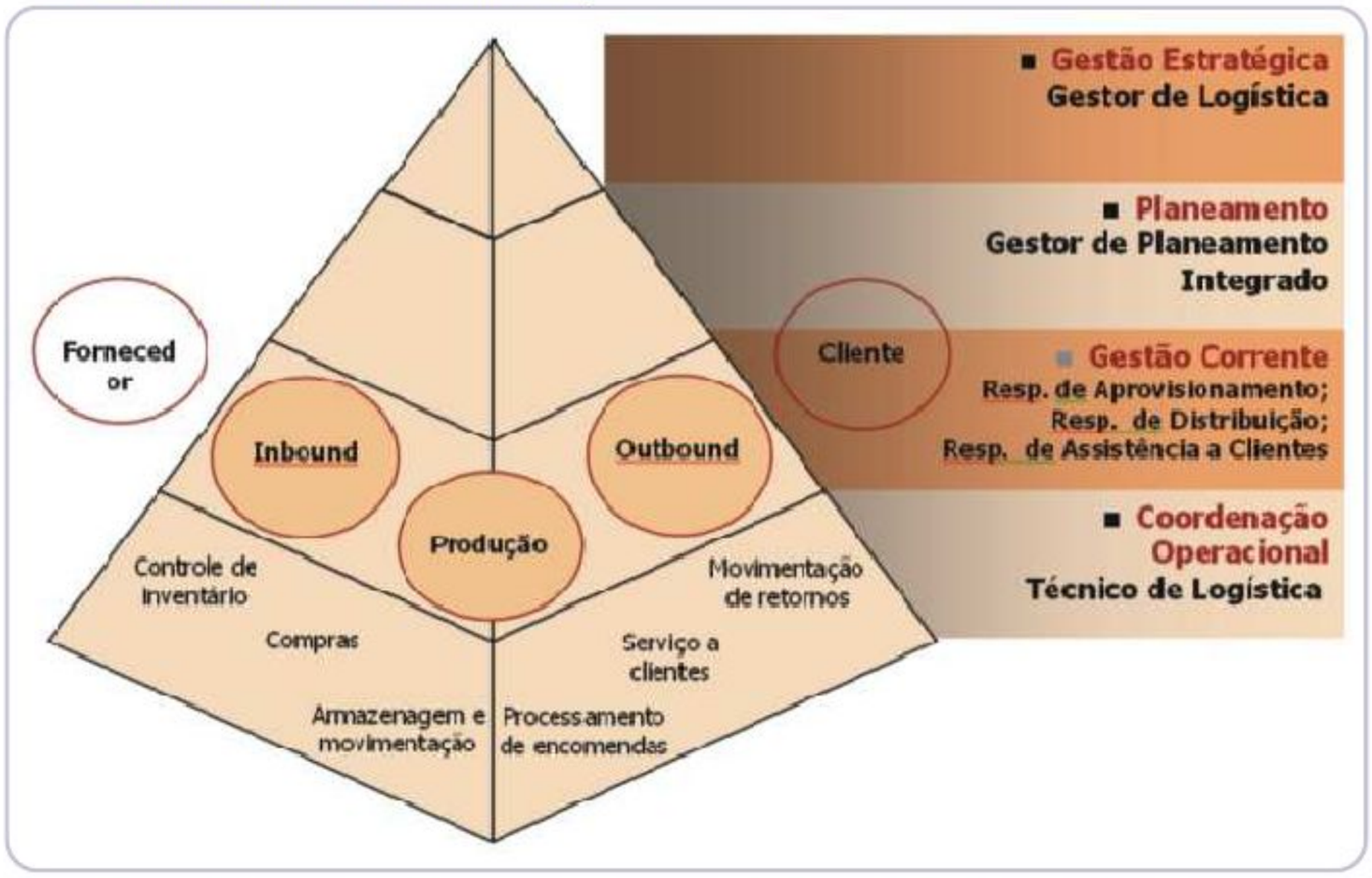
-Mais tempo a gerir e controlar;

-Mais tempo a comunicar e a gerir relacionamentos;

-Necessidade de evoluir continuamente;

-Necessidade de apreender a realidade global para além do seu trabalho.

A evolução do estudo até agora permite-nos considerar, se bem que de forma provisória, a construção de perfis profissionais como Gestor de Logística, Gestor de Planeamento Integrado, Responsável de Aprovisiona-mento, Responsável de Distribuição, Responsável de Assistência a Clientes e Técnico de Logística. Estes perfis, posicionam-se no quadro de actividades da logística, cobrindo todas as suas áreas e níveis de intervenção, tal como se pode observar na seguinte figura.



Fonte: Rinave/Fernave no VII Congresso da Logística da APLOG em 27 de Outubro de 2004

[1]Instituto para a Qualidade na Formação, nova designação do INOFOR (Instituto para a Inovação na Formação).

De salientar que estes perfis não foram ainda validados, pelo que são referidos a título indicativo. O estudo contempla um conjunto de etapas, algumas das quais ainda em fase de finalização. Um dos resultados mais importantes para a caracterização dos empregos e identificação das principais competências dos profissionais do domínio é a análise das dimensões empresariais que levam à sua evolução, relacionadas sobretudo com novas metodologias na gestão logística, investimento e difusão de novas tecnologias ou práticas organi-zacionais mais integradas. Como tal, procedeu-se a um diagnóstico aprofundado do panorama logístico nacional.

EMPRESAS DE LOGÍSTICA RESULTADOS DO INQUÉRITO

A metodologia de recolha de dados contemplou a aplicação de um inquérito telefónico bi-etápico, a uma amostra representativa das empresas portuguesas, e a realização de estudos de caso, em empresas com diferentes tipos de logística, especializadas e não especializadas.

Na primeira fase o inquérito visou, sobretudo, a obtenção de dados de caracterização e classificação das empresas e alguns elementos sobre a situação e tendências de evolução do emprego. Na segunda fase de aplicação, o inquérito foi dirigido aos responsáveis da área de logística de cada empresa e pretendeu caracterizar, de forma aprofundada, as linhas de gestão da logística, a configuração tecnológica dos métodos e técnicas aplicadas, a organização e recursos humanos da logística.

Neste processo de inquirição, que incluiu também a recolha de informação sobre outros domínios profissionais, foram contactadas 32479 empresas, tendo-se obtido 10034 inquéritos completos e validados, o que representa uma taxa de eficácia de 30,9%.

Das empresas inquiridas, 190 foram classificadas como prestadoras de serviços de logística (empresas especializadas) e 3133 como empresas não especializadas, distribuídas por vários sectores de actividade. Na segunda fase de inquirição, após novo contacto a estas empresas, obtiveram-se 74 inquéritos a empresas especializadas e 894 inquéritos a empresas não especializadas, o que perfaz um total de 968 inquéritos, realizados com uma eficácia de 47,3% face aos contactos trabalhados.

Pequenas empresas de Logística[2] acrescentam valor

As empresas da Logística são, maioritariamente, de pequena dimensão (5 a 19 trabalhadores), suportam-se numa gestão familiar e concentram-se no Norte e Centro do país.

Os resultados obtidos reflectem uma grande proporção de empresas recentes. Com efeito, as empresas criadas há menos de vinte anos representam quase dois terços da amostra. A este facto não pode ser alheio a implementação recente da Logística no nosso país, pois este domínio, nacionalmente, apenas se encontra solidamente implantado há cerca de uma década.

A maioria das empresas teve em 2002 um volume de negócios acima dos 100 milhões de euros, afirmando ter registado um aumento do nos últimos três anos.

Fraca difusão das metodologias de gestão logística

Perante algumas das práticas e modelos de gestão relacionados com a Logística, a maioria das empresas coloca-se numa posição muito passiva, em que não tencionam implementar nenhuma das práticas (média de 71%). Por outro lado, em termos médios, 24% das empresas tem já implemen-tados os modelos e práticas propostos, e a proporção de empresas em processo de implementação, ou com intenções de o fazer, é insignificante. Observa-se que a Logística Verde e a Subcontratação são as práticas mais utilizadas (com 34% e 33% respectivamente das empresas a afirmarem já ter feito a sua implemen-tação), sendo o Cross-docking e a Reengenharia de Processos aquelas com menores registos termos de aplicação (83% e 81%, respectivamente).

No que respeita às relações das empresas com fornecedores e clientes, apenas em 16% dos casos se observam essas práticas de coordenação. É curioso constatar que os comporta-mentos de coordenação das empresas são muito simétricos a montante e a jusante, isto é, verifica-se que as empresas que coordenam as suas actividades com clientes tendem a fazê-lo também com os seus fornece-dores; e naquelas onde não se verificam práticas de coordenação, esta situação é válida quer para clientes quer para fornecedores.
Em termos das práticas de coordenação mais frequentes, observa-se o Agendamento das Entregas com 45%, o Automatismo das Comunicações de Dados com 25% e, ainda, a Avaliação de Desempenho de Fornecedores com 16%.

Tecnologias pouco inovadoras

As empresas inquiridas apresentam uma baixa taxa de utilização das tecnologias existentes para o domínio, sendo, em média, perto de 80% as empresas que afirmam não tencionar implementar as diversas tecnologias. Esta taxa é ainda mais elevada do que no caso dos modelos e práticas de gestão, anteriormente referidos pois apenas 16% das empresas afirma já ter feito a implementação das tecnologias propostas.

Tal como no caso dos modelos e práticas de gestão, é insignificante o número de empresas que vai ou está a implementar alguma das tecnologias. Regista-se que as tecnologias com maior taxa de implementação são os Sistemas de Gestão de Inventário e Previsão (47% das empresas já têm implementado) e os Sistemas de Gestão de Armazém (41% das empresas). No outro extremo, os sistemas de Traceabilidade e Seguimento, bem como os Armazéns Automáticos, são as tecnologias menos populares, com 95% das empresas a não tencionar implementá-las.

Predomínio da Logística como serviço autónomo

As empresas cuja logística se assume como função, apresentam uma estrutura organizacional mais "achatada", sendo mais de três quartos, as empresas com três ou menos níveis hierárquicos. Isto poderá indiciar, uma aposta em estruturas mais dinâmicas que potenciem a comunicação entre áreas e a delegação de responsabilidades.

No que respeita à localização da logística na estrutura da empresa, 40% referiram que a área da logística está autono-mizada, ou seja, surge como um departamento autónomo a par de outros departamentos da empresa. Por outro lado, em 22% dos casos, a logística constitui-se como um órgão de staff, o que denuncia uma vontade de apostar na logística como uma área integrada e transversal à empresa

[1] Independentemente deste ponto se dedicar à generalidade das empresas da logística, quando se considerar necessário, salientar-se-ão algumas especificidades por tipo de realidade: logística como função e logística como negócio

Localização de Centros de Tratamento de Mercadorias - O contributo de metodologias de apoio à decisão -



Eng José Águas
-Consultoria nas áreas dos sistemas e tecnologias de informação, dos transportes e da logística
-Investigação e aplicação de sistemas de apoio à tomada de decisão
-Licenciatura em Matemáticas Aplicadas - especialização de Investigação Operacional e de Informática
-Llicenciatura em Transportes - ISTC
-Pós-graduação em Logística e Distribuição - ISG
-Mestrado em Engenharia Informática - especialização em Engenharia de Processos Decisionais - FCT da Universidade de Coimbra

No contexto da globalização e da formação do mercado único europeu em particular, assistimos a transformações significativas que contribuem para um aumento da internacionalização das empresas. Neste novo cenário as empresas são obrigadas a modificar o seu comportamento, adoptando novos padrões de gestão com preocupações particulares no âmbito da qualidade, dos custos, do ambiente entre outras, fazendo com que de uma forma dinâmica e permanente tentem optimizar os factores de produção e obter vantagens competitivas.

Esta situação origina um aumento da circulação de mercadorias, em várias etapas do processo fabrico, mais próximo dos locais de consumo criando uma procura acentuada de transporte. A capacidade de resposta dos modos de transporte foi diversa, dependendo das características intrínsecas de cada um. Na Europa, o rodoviário foi aquele que melhor e mais rápido se adaptou tendo conquistando uma importante quota do mercado e que mais problemas tem causado.

Para tornar eficiente o sistema de transporte de cargas entre os modos de transporte, a Comissão Europeia sublinha a necessidade da utilização de outros modos, nomeadamente ferroviário e marítimo. Assim, é fundamental desenvolver infra-estruturas de transporte e nodos modais eficazes e eficientes, para promover a intermodalidade. Esta via permite optimizar os sistemas de transportes e em simultâneo minimizar o impacte ambiental, tendo por objectivo melhorar o serviço, reduzir custos e aumentar a flexibilidade, contribuindo igualmente para o crescimento e o desenvolvimento económico de uma região ou de um país.

Os Centros de Tratamento de Mercadorias (CTM) são nodos onde confluem tráfegos de mercadorias e operam diferentes modos de transporte, onde é possível executar várias funções relacionadas com a cadeia de valor e que num processo natural de evolução, podem vir a disponibilizar um vasto conjunto de serviços complementares.
Estes equipamentos são essenciais em qualquer sistema de transportes, sendo a sua localização vital para o sucesso das operações logísticas. Num perspectiva local, nacional e regional proporciona o aumento de competitividade, potencia a instalação de serviços complementares à distribuição, fomenta a criação de novas e melhores acessibilidades e gera emprego e riqueza. Na perspectiva internacional catalisa a competitividade do país através da oferta de serviços melhorados de transportes e a captação de fluxos intercontinentais desenvolvendo o sector portuário e a distribuição terrestre.
No caso de Portugal, e de acordo com a Direcção Geral de Transportes Terrestres a actividade nos CTMs caracteriza-se pela utilização de instalações edificadas de forma desordenada no território, pela inexistência de centros eficientes e competitivos, e pelo fraco nível organizativo e tecnológico de grande parte das empresas de distribuição.

Considerando esta situação desenvolvemos um estudo com o objectivo de conceber um modelo de Apoio ao Planeamento da Localização de CTMs, recorrendo a metodologias de estruturação de situações problemáticas e de análise multicritério. Esta via permite encontrar soluções para o planeamento de uma rede de CTMs de âmbito nacional contemplando as necessidades de Portugal, primeiro numa perspectiva Ibérica e Europeia em geral, quanto ao transporte de mercadorias.

A metodologia de estruturação de problemas consiste na aplicação de uma ferramenta sistémica denominada Soft Systems Methodology (SSM) proposta por Peter Checkland acerca de 30 anos. O processo de desenvolvimento encontra-se ilustrado na figura 1, e que passamos a descrever:

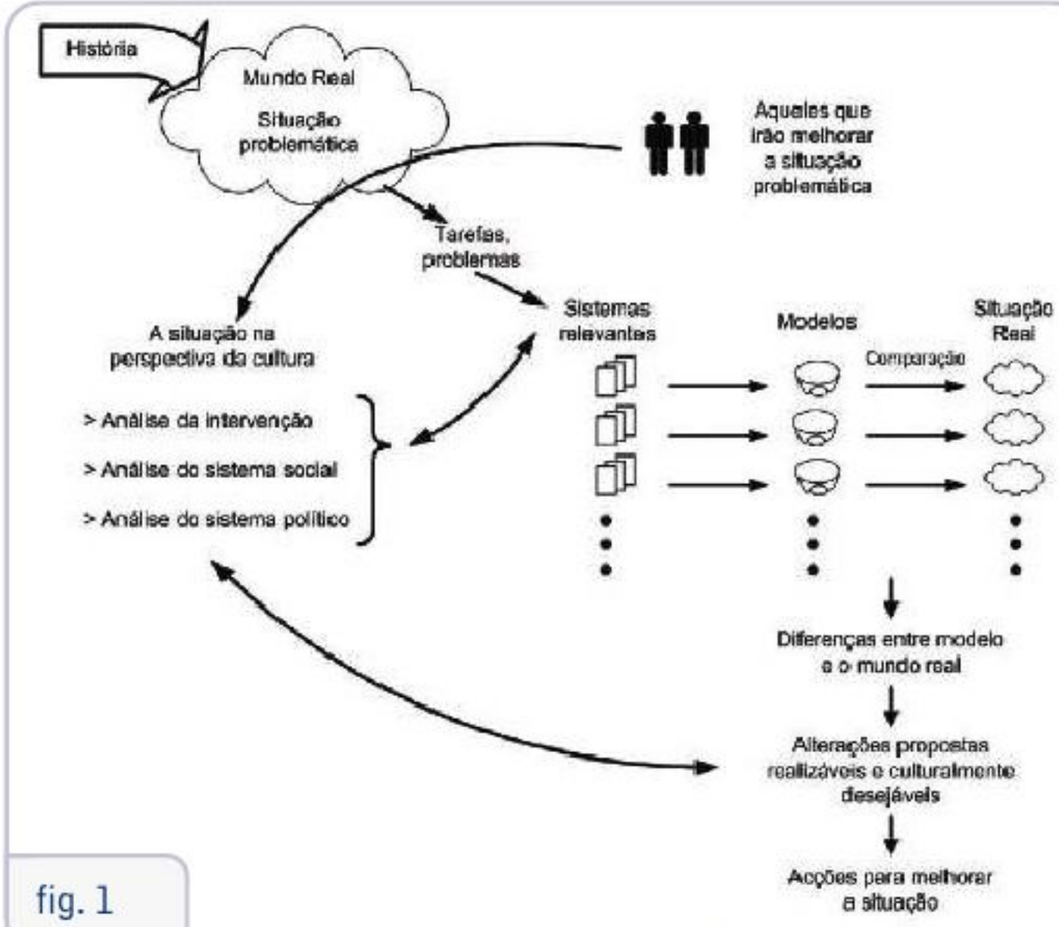


fig. 1

da intervenção, à análise do sistema social e à análise do sistema político, designadas por Análise 1, 2 e 3. A representação gráfica é particularmente útil, pois permite ilustrar as múltiplas relações e fluxos de informação existentes entre os elementos constituintes do problema em estudo.

b) Formular modelos das actividades relevantes - Uma vez seleccionados os sistemas mais significativos, o SSM passa à construção dos respectivos modelos conceptuais. Contudo, antes do modelo ser construído, é necessário definir de forma clara e objectiva o sistema a ser modelado. Para tal, utiliza-se a mnemónica CATWOE que permite identificar as "definições-chave" do sistema, exprimindo as características essenciais do problema a ser modelado e contendo

o processo de transformação (T), que converte uma entidade entrada numa entidade saída, a saber:

C- Customer: todos aqueles que beneficiam com o sistema são considerados clientes do sistema.

A- Actor: é o elemento que executa as actividades do sistema, o promotor do sistema.

T- Transformation process: é um processo que converte informação de Input em Output.

W- Weltanschaung: A visão do mundo deve tornar o processo de transformação significante no contexto.

O- Owner: Quem tem o poder de iniciar ou parar o sistema?

E- Environmental constraints: Restrições externas/ envolventes do sistema.

De seguida procede-se ao desenvolvimento do modelo conceptual, que estabelece as relações entre actividades de forma estruturada (processo de transformação T) suportado pelos sistema de monitorização e controlo com base em critérios de eficácia e eficiência que tornam o sistema efectivo, tendo presente critérios de ética e de elegância.

c) Debater a situação e agir para melhorar a situação problemática - A primeira proposta do modelo construído para o sistema seleccionado serve para inquirir de forma coerente os responsáveis da situação problemática. Uma vez concebido o modelo, o SSM compara-o com o que se passa no mundo real e, desta forma, pode definir e implementar as alterações desejáveis e culturalmente realizáveis para aqueles que estão envolvidos. Além disso, deve existir uma conciliação entre as diferentes opiniões e percepções, de forma a que as acções possam melhorar a situação. Este processo metodológico termina quando as acções são desenvolvidas no seio da situação problemática.

Da aplicação prática do SSM no caso de estudo torna-se evidente a complexidade do problema no mundo real, conforme ilustrado na figura 2. Verificamos que o processo é controlado pelo governo e financiadores, e o Gablogis tem a responsabilidade de elaborar um plano estruturado de localização de CTMs com base numa classificação em categorias ordenadas previamente. Este plano deve responder de forma concertada às diferentes preocupações dos intervenientes no processo, aos critérios de avaliação de diversa ordem, social, económica, ambiental, tecnológica, financeira, entre outros, por forma a maximizar os benefícios na instalação de CTMs.

Após a concepção do modelo, conforme representação na figura 3, procedemos à sua confrontação com o mundo real donde se retiram algumas sugestões para melhoria do processo.

Tratando-se de um problema de caracter estratégico, sobre o qual existem diversos pontos de vista e onde diferentes interesses devem ser considerados, pensamos que uma das sugestões passa pela integração da análise multicritério no modelo de planeamento, o que permite avaliar as vantagens e desvantagens

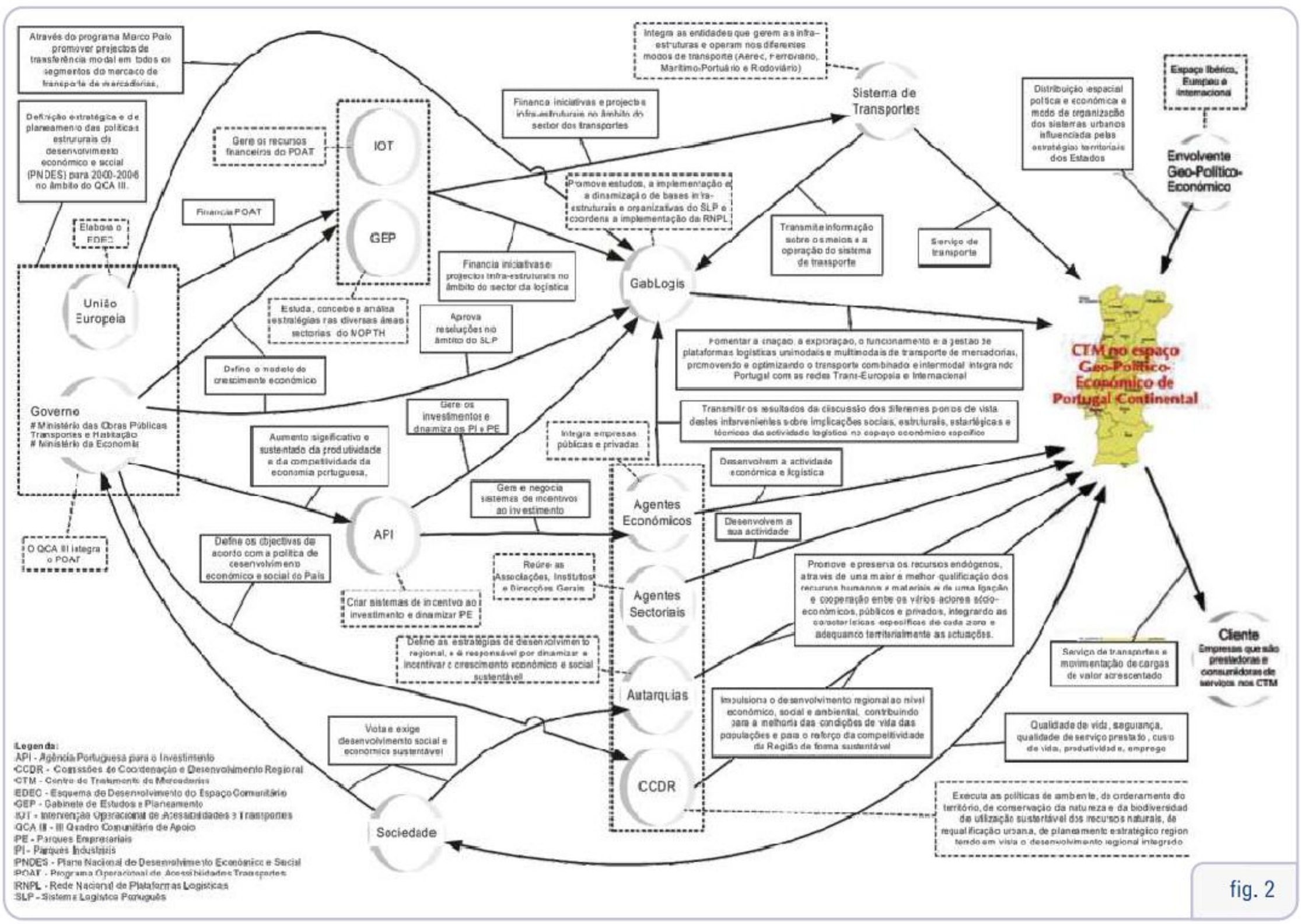


fig. 2

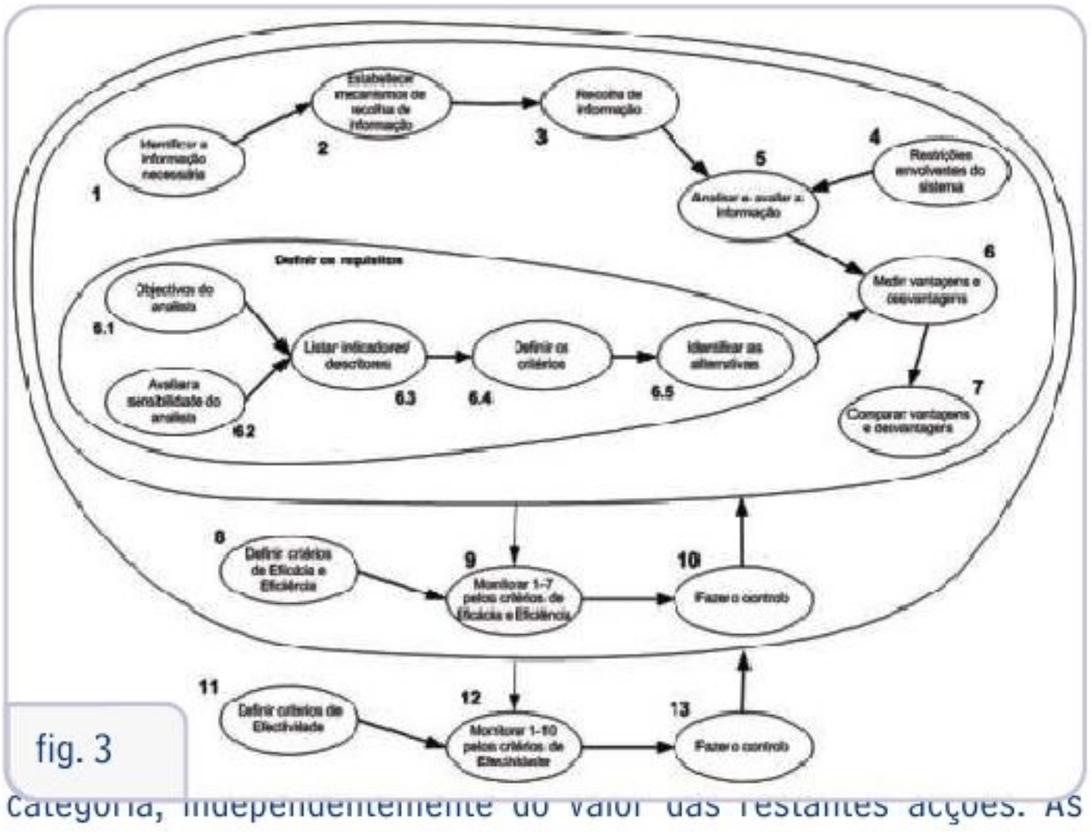


fig. 3

categoria, independentemente do valor das restantes acções. As comparações são realizadas calculando índices de credibilidade.

Estabelecido o objectivo central da avaliação multicritério, a maximização dos benefícios na localização de um CTM rodo-ferroviário no perímetro do território nacional continental, passamos à identificação dos critérios e respectivos descritores, tendo presente as restrições do meio envolvente ao sistema, das alternativas e posteriormente concebemos a tabela de desempenhos. Efectivamente trata-se de um método exigente, dada a necessidade de determinar um elevado número de parâmetros.

Em muitas situações, a experiência, o bom senso, ou mesmo, a intuição do decisor ou dos que o aconselham podem ajudar à tomada de decisão. No entanto, a crescente complexidade das situações, com especial destaque para os planos social, económico e ambiental, a dificuldade em determinar e quantificar todos os impactes gerados por uma decisão, boa ou má, e a imputação de responsabilidades aos decisores, faz com que surja a necessidade de recorrer a processos de apoio à decisão mais elaborados e formais, utilizando instrumentos apropriados que permitam uma análise e uma orientação da decisão com bases científicas sólidas.

Conforme referido por Maystre et al. o contributo dos conceitos rigorosos, dos modelos bem construídos, dos procedimentos de cálculo precisos (particularmente a optimização) e dos resultados de ordem axiomática, potenciam o esclarecimento e o apoio científico aos processos de decisão, por:

-Fazer realçar os objectivos mais fracos;
-Separar conclusões robustas das conclusões fracas;
-Dissipar mal entendidos na comunicação;
-Evitar armadilhas de argumentos ilusórios;
-Evidenciar os resultados não controversos, uma vez incluídos.

Sendo um tema actual e de importância vital para a economia de Portugal, pensamos que o modelo de apoio à decisão formulado proporciona aos decisores das diferentes entidades participantes, um instrumento analítico para a tomada de decisão, e pode ajudar a promover de forma sustentável uma rede de CTMs.

Esta via permite a simulação de cenários para o planeamento estratégico e consequentemente a economia de custos. São de realçar também as potencialidades da aplicabilidade destas metodologias em diversos contextos nomeadamente, na saúde, nos serviços públicos, na gestão empresarial, entre outros.

Consulte o Regulamento do 6º congresso, o Desdobrável alusivo ao mesmo e a Ficha de Inscrição no site da ADFER

ORGANIZAÇÃO DO 6º CONGRESSO

Presidente da Mesa - Dr. Victor Constâncio

Comissão Executiva:
Presidente - Dr. Manuel Ferreira Caetano (CP)
Secretário Geral - Eng. Américo Campos Costa (Adm. FERBRITAS)

SPC
MULTIUSOS

UM SÓ PASSO
PARA UMA LOGÍSTICA TOTAL.

Os novos terminais multiusos do SPC oferecem-lhe : economia, rapidez, comodidade. Num só espaço, tem ao seu dispor a possibilidade de usufruir de um serviço total e integrado de gestão logística, completamente informatizado:



Recepção; Consolidação e desconsolidação; Armazenamento e gestão de stocks; Parqueamento, e reparação de contentores; Recepção e tratamento de encomendas; Transporte e distribuição; Cobertura a nível nacional.

RAILROAD WAREHOUSE DEPOT

Parque Industrial SOLVAY, Apartado 18, 2626-909 Póvoa de Santa Iria - Portugal
Tel.: 351 21 953 48 00 - Fax: 351 21 953 48 99, E-mail: spc@spc.sapec.pt, www.spc.sapec.pt

CARGA AÉREA
O caso português, caracterização e tendências

Dr. Rogério Alves Vieira
-Presidente Executivo da APAT
-Consultor de Carga Aérea



Em 1992 foi posta em prática uma política de eliminação progressiva do sistema bilateral de organização do transporte aéreo europeu com vista à criação do mercado Interno da Aviação Civil, alargada à cabotagem apenas em 1997, data em que se opera a total liberalização do mercado europeu do transporte aéreo.

Actualmente, ao referirmo-nos à carga aérea, não podemos deixar de estabelecer a diferença entre as mercadorias transportadas pelas denominadas Companhias Regulares, regra geral utilizando voos regulares de passageiros, e em casos esporádicos utilizando aviões cargueiros, com as mercadorias transportadas pelos denominados "integrators".

Com efeito, se no passado recente, o mercado se satisfazia com o transporte aeroporto/ aeroporto, uma vez que as mercadorias estavam sujeitas a complexos processos aduaneiros, de nada servindo a contratação de transporte porta a porta, hoje, as exigências são outras, consequentes das alterações também verificadas no comportamento dos mercados.

A nova filosofia no transporte de carga aérea, fazendo depender a comercialização do transporte, mais numa base de tempo definido para a sua concretização desde as instalações do expedidor até às do recebedor, do que numa expectativa de transporte entre aeroportos, dependentes da intervenção de terceiros para a entrega ao cliente final, parece ser a opção mais correcta para as exigências do stock zero, "just in time", e outras ferramentas de gestão actualmente utilizadas.

Números recentes apontam para o crescimento deste mercado de carga expresso em valores de 18% ao ano que, em 2017, chegaria aos 40% colocando uma pressão na indústria de construção aeronáutica que, mesmo em situação de crise, apontava para a necessidade de conversão de aviões de passageiros em aviões cargueiros.

Pese embora o facto de algumas grandes transportadoras aéreas reconhecidas, terem já equacionado esta questão desde há algum tempo, procurando suprir as carências detectadas, no simples serviço aeroporto/aeroporto, adicionando serviços complementares a montante e a jusante, o que é verdade é que de um modo geral as transportadoras aéreas continuam a encarar o segmento da carga como uma actividade suplementar e por acréscimo ao sector dos passageiros

Com efeito nos tempos de hoje, as mercadorias já não podem ser tratadas como mero suplemento, mas desempenham uma actividade fundamental e mesmo essencial nas cadeias logísticas não se conformando com ligações aéreas concebidas para passageiros, em voos diurnos, não dedicados à carga, e portanto objecto de tratamento não diferenciado.

É conhecido que em Portugal o sector de carga aérea tradicional[1] não tem conhecido aumentos sensíveis, antes pelo contrário há indícios fortes que apontam mesmo para valores inferiores ao passado.

Esta tendência tem a ver não apenas com o desenvolvimento da economia e a diminuição dos fluxos de carga, sobretudo na exportação, mas deve-se essencialmente ao facto de não ter havido uma aposta firme na criação, e beneficiação de infra-estruturas aeroportuárias para a carga.

É por demais conhecida a degradação a que se chegou no denominado Terminal de Carga de Lisboa, sem o mínimo de instalações adequadas para a movimentação de carga, e também no Aeroporto Sá Carneiro, embora neste último caso a situação não seja tão grave, uma vez que aquele Aeroporto dispõe de uma infra estrutura de raiz, embora já sobre dimensionada.

Em contrapartida, a faixa ocupada pelo transporte expresso tem conhecido aumentos muito significativos tendo em 2002 representado um valor global de negócios de 111 milhões de €, sendo a percentagem de movimentos internacionais de 70% contra 30% de movimentos nacionais, representando assim o transporte aéreo "expresso" um papel preponderante.

De realçar, os resultados de um recente estudo sobre o eventual fecho nocturno dos aeroportos em obediência a regras ambientais, onde 80% das empresas contactadas consideram que este encerramento seria muito negativo, tendo mais de 48% das empresas manter stocks mais elevados para satisfazer a procura e, 44% de manter stocks mais elevados para cumprir com o processo produtivo.

Não menos importante foi ainda o resultado a que chegaram 33% das empresas apontando a necessidade de relocalizar algumas operações para fora de Portugal.

Os operadores económicos do sector continuam a aguardar com expectativa o projecto dos Centros de Carga Aérea de Lisboa e Porto, que parecem conhecer nos tempos mais recentes algum desenvolvimento, que esperamos se concretize, para a viabilização de um modo de transporte indispensável para o crescimento da economia e para colocar Portugal nas rotas do mundo.

[1] Deve ser entendido como segmento tradicional da carga aérea o segmento operado por companhias regulares sobretudo vocacionadas para passageiros e que transportam mercadorias

Programa MARCO POLO: Caso prático

(GABLOGIS/SOPORCEL)

1. Breve caracterização e evolução.

O Programa Marco Polo insere-se num conjunto de políticas da EU que visam melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes de mercadorias, através da utilização preferencial dos modos de transporte mais amigos do ambiente e de soluções intermodais alternativas ao transporte rodoviário.

Primeiramente no Conselho Europeu de 2001, foi assumido que o equilíbrio na repartição entre os diversos modos de transporte é vital para a estratégia de desenvolvimento sustentável.

Posteriormente, no Livro Branco "Política do Transporte para 2010: tempo de decisão", a Comissão propôs tomar medidas que permitissem repor a repartição modal a níveis de 1998 até 2010. Para isso foi aprovado o programa composto de três tipos de acções:

a. Acções de transferência modal: qualquer acção que transfira directa e imediatamente o transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário ou a navegação interior, que não seja uma acção catalisadora;

b. Acções catalisadoras: uma acção inovadora com o objectivo de superar barreiras estruturais relevantes ao nível comunitário no mercado de transporte de mercadorias que prejudiquem o funcionamento eficiente dos mercados, a competitividade do transporte marítimo de curta distância, do transporte ferroviário ou da navegação interior, e/ou a eficiência das cadeias de transporte que utilizam estes modos;

c. Acções de aprendizagem comum: qualquer acção com o objectivo de melhorar a cooperação para optimizar métodos e procedimentos de trabalho na cadeia de transporte de mercadorias, tendo em conta os requisitos em termos logísticos.

Para estimular a elaboração e apresentação de projectos foi definido um pacote financeiro e aprovado um regulamento específico de enquadramento de candidaturas que inclui parâmetros a respeitar, incluindo indicadores mínimos de elegibilidade (Ex.:Toneladas/km de mercadorias a transferir da rodovia) e os critérios de selecção.

Na primeira chamada de 2003, o montante financeiro afecto foi de 15 milhões de euros e os resultados obtidos foram os seguintes:

a. 92 propostas, 87 das quais elegíveis para apreciação;
b. Um total de subsídio requerido de EUR 182,4 milhões;
c. 19 acções foram ordenadas numa short-list: as 13 melhores e 6 de reserva;
d. O orçamento disponível de EUR 15 milhões: todo comprometido;
e. Os custos totais elegíveis das 13 acções propostas pela Comissão de EUR 364,5 milhões;
f. Um total previsto de 13,6 biliões de tons/km a transferir da rodovia para a ferrovia e para o transporte marítimo relativo às 13 acções propostas;
g. Eficiência ambiental: 15 EUR de custos externos evitados por cada EUR de subsídio a gastar durante o período de vigência dos contratos.

Para a chamada de 2004 foram introduzidas ligeiras alterações no montante (20,4 milhões de euros) e nos parâmetros, com destaque para os coeficientes de incidência ambiental:

	2003	2004
Rodoviário	0,024	0,035
Marítimo de C. Distância	0,004	0,009
Ferroviário	0,012	0,015
Navegação interior	0,005	0,010

O sucesso da 1ª chamada levou a EU a aperfeiçoar e alargar o âmbito do Programa Marco Polo conforme consta da "Proposta de Regulamento relativo ao Programa MARCO POLO II" - Comunicação da Comissão para 2007-2013.

Do ponto de vista quantitativo o programa pretende transferir um total de 144 biliões de toneladas - Km da rodovia para os outros modos de transporte.

Para Portugal o objectivo principal deve ser o aproveitamento deste programa para a dinamização do transporte marítimo e da actividade portuária uma vez que do ponto de vista ambiental os maiores beneficiários são os estados de atravessamento como a Espanha e a França.

Genericamente a proposta parte da regulamentação do Marco Polo da chamada de 2003 com algumas alterações introduzidas para 2004 sendo de evidenciar duas alterações profundas:

-Aumento dos fundos, os quais passam de uma media de 20 Mi de euros anuais (2004 a 2006) para 106 Mi, num período de 7 anos (2007 a 2013), num total de 740 Mi de euros, chamando-se a atenção para o facto de as anuidades começarem em 30 Mi de euros em 2007 e passarem sucessivamente a 50 Mi, a 100, e estabilizarem no resto do período em 130 Mi;

-Inclusão de 2 novas acções às 3 já existentes (catalisadoras, transferência modal e aprendizagem comum):
-Auto-estradas do mar que já se encontravam incluídas nas acções catalisadoras podendo constituir projectos específicos;

-Acções para evitar tráfego de mercadorias e forma sustentável.

2. Projecto PORTNED - chamada 2003

No que se refere à acção aprovada de maior impacto para Portugal, trata-se do projecto PORTNED, relativo a um serviço novo de TMCD entre Portugal e a Holanda, para transporte de papel do grupo Portucel / Soporcel concentrado na F. Foz, envolvendo as seguintes entidades:

a. Armador Holland Maas Shipping (NL),
b. Grupo Portucel/Soporcel (PT),
c. Câmara Municipal da F. Foz (PT),
d. Ibero Linhas Transportes, porto da F. Foz (PT),
e. Shipping Agency Services (FR),
f. Johnson Stevens Agencies (UK),
g. Portos de Moerdijk + Roterdão (NL)

Este projecto ficou classificado em 6º lugar nos 13 principais que foram propostos pela Comissão para aprovação e envolve a transferência de cerca de 214 000 toneladas de papel para o TMCD (northbound) e 95 000 toneladas de outras cargas (sothhbound), durante um período de 2 anos, o que se traduz em 750 milhões de toneladas / km e poupanças ambientas avaliadas em cerca de 15 milhões de euros. O subsídio proposto pela Comissão é de cerca de 1 milhão de euros, correspondendo à totalidade da quantia pedida na candidatura.

3. Organização logística do Carregador

Perfil do Grupo Portucel Soporcel

O Grupo Portucel Soporcel resulta da aquisição da Soporcel pela Portucel, posiciona-se entre os cinco maiores produtores europeus de papéis finos não revestidos, e líder do sector na Península Ibérica.

No seu conjunto, o Grupo Portucel Soporcel dispõe de uma capacidade produtiva de mais de 1 milhão de toneladas de papel e 1,2 milhões de toneladas de pasta, detendo 138 mil hectares de terrenos florestais e gerando um volume de negócios anual superior a 1000 milhões de euros.

A base produtiva do Grupo Portucel Soporcel assenta em três centros fabris, localizados em Setúbal, Figueira da Foz e Cacia, que constituem uma referência de qualidade no sector ao nível de unidades fabris de grande dimensão e equipadas com a mais moderna tecnologia.

Prosseguir a estratégia de integração em papel é uma das prioridades de actuação do Grupo, que continua a trabalhar no sentido de um crescimento consistente e de uma afirmação crescente nos mercados internacionais.

Fábrica de Pasta e Papel de Setúbal

O Complexo Industrial de Setúbal, localizado na Mitrena, junto ao estuário do Sado e apenas a 8 km da cidade, inclui duas unidades industriais que funcionam de forma integrada: a fábrica de pasta de eucalipto branqueada que fornece cerca de 40% da sua produção à fábrica de papel de impressão e escrita, cujas capacidades de produção são de 500 mil toneladas/ano e de 275 mil toneladas/ano, respectivamente.

Fábrica de Pasta e Papel da Figueira da Foz

Instalada no Complexo Industrial de Lavos, na Figueira da Foz, é uma das mais modernas e eficientes unidades fabris de pasta e papel do Mundo. Assegurando um volume anual de produção e transformação de papéis finos não revestidos cifrado em 750 mil toneladas, representa uma das maiores unidades industrias da Europa neste segmento.

Desde a sua inauguração, em 1984, esta unidade industrial foi equipada com tecnologia avançada. Com a instalação de uma segunda máquina de papel, em 2000, representativa do estado da arte no sector, a fábrica da Figueira da Foz constitui uma referência da industria europeia de papéis finos não revestidos. A operação da fábrica da Figueira da Foz está integrada verticalmente, da floresta ao papel, passando pela produção de 500 mil toneladas de pasta ao sulfato de eucalipto.

Fábrica de Pasta e Papel de Cacia

Localizada na região centro de Portugal, a 8 km de Aveiro, a fábrica de Cacia inscreve-se no coração da maior mancha florestal de eucalipto do país.

A sua produção de 260 mil toneladas/ano de pastas «desenhadas» para aplicações especiais, muito apreciadas pelos exigentes clientes da Europa central.

Qualidade e Ambiente

Para o Grupo Portucel Soporcel, a Qualidade anda de mãos dadas com o Ambiente. Assumidos por toda a estrutura interna, estes vectores estratégicos são essenciais para a afirmação do grupo de pasta e papel nos exigentes mercados internacionais.

Qualidade não é uma novidade para o Grupo Portucel Soporcel. Ambas as empresas que integram o grupo de pasta e papel assumiram posições de liderança na história da certificação da implementação de sistemas de gestão da Qualidade em Portugal. Enquanto a Portucel foi pioneira, sendo a primeira empresa certificada em 1988, a Soporcel constituiu desde logo um caso de sucesso de afirmação pela Qualidade, nos mercados nacional e internacional.

Todas as fábricas do Grupo estão certificadas segundo a norma ISO 9002 e têm os laboratórios acreditados. Também todas as fábricas têm os seus sistemas de gestão ambiental já certificados segundo a norma ISO 14001.

Para o Grupo Portucel Soporcel, Qualidade e Ambiente são factores que estão intrinsecamente associados, cruzando toda a sua organização, desde a floresta às relações com o meio envolvente, passando pela actividade fabril e, pela distribuição dos seus produtos.

A Política de Qualidade, Ambiente e Segurança é um instrumento definido pelo Grupo Portucel Soporcel que visa a procura da excelência na produção e comercialização de pasta e papel de elevada qualidade e dentro dos princípios do desenvolvimento sustentável.

Actividade Comercial e Logística

A evolução do mix de vendas por produto reflecte um claro aumento da importância do negócio do papel em detrimento da pasta, motivo pelo qual neste documento daremos maior importância à comercialização e distribuição do Papel.

Perfil do Negócio > 2003
O negócio do papel é responsável por 77% da facturação global

grupo Portucel Soporcel > Perfil do Negócio, 2003

Facturação	1 Bilião Euros	
Actividade Papel	77 %	(da Facturação)
Capacidade Papel	1.1 M ton	
Quotas Mercado	Papel Escritório 15% / Papel Offset 16%	(na Europa)
Ranking	Papel Escritório 5º / Papel Offset 1º	(na Europa)
Capacidade Pasta	1.2 M ton	
Pasta Mercado	0.6 M ton	
Ranking BEKP	2º	(na Europa)
Floresta	180 K ha	

Fonte: grupo Portucel Soporcel / Cepsa Pulp / Jaakko Pöyry Consulting

*) Papel de Escritório

grupo Portucel Soporcel > Geografia das Vendas, 2003

Europa (32)
AUSTRIA, BELGIUM, BULGARIA, CROATIA, CYPRUS, CZECH REPUBLIC, DENMARK, ESTONIA, FINLAND, FRANCE, GERMANY, GREECE, HUNGARY, ICELAND, IRELAND, ITALY, LATVIA, LITHUANIA, LUXEMBURG, MALTA, NORWAY, POLAND, PORTUGAL, SAN MARINO, SLOVAKIA, SLOVENIA, SPAIN, SWEDEN, SWITZERLAND, THE NETHERLANDS, TURKEY, UNITED KINGDOM

Africa (15)
ALGERIA, ANGOLA, CABO VERDE, CAMEROON, CHAD, EGYPT, GHANA, IVORY COAST, MOROCCO, NIGERIA, QUENIA, REUNION, SENEGAL, SOUTH AFRICA, TUNISIA

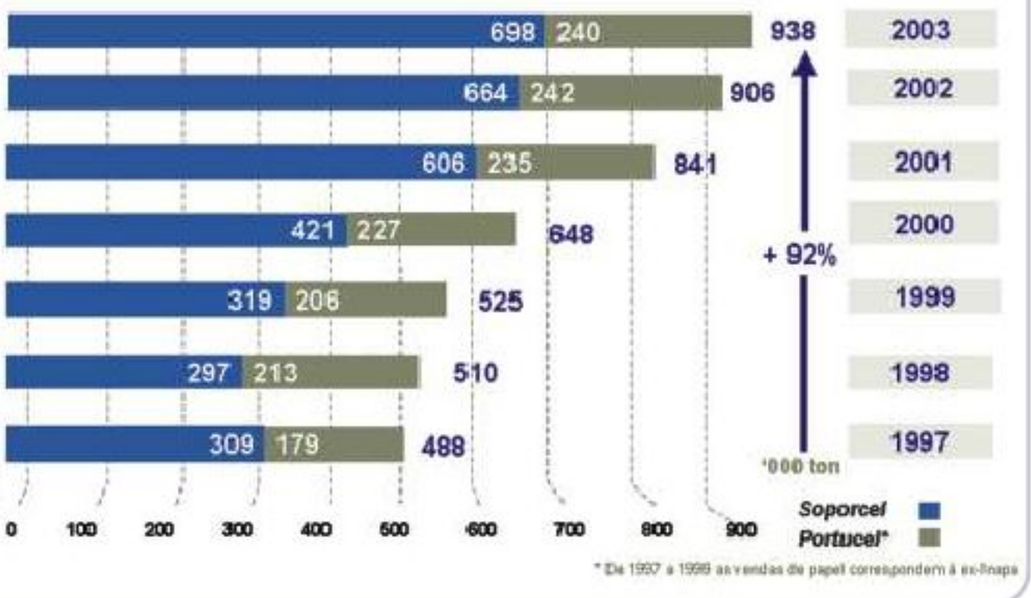
America (13)
CANADA, COLOMBIA, COSTA RICA, DOMINICAN REPUBLIC, GUATEMALA, HONDURAS, MEXICO, NETHERLANDS ANTILLES, NICARAGUA, PANAMA, PERU, PUERTO RICO, USA

Médio Oriente (11)
BAHRAIN, IRAN, ISRAEL, JORDAN, KUWAIT, LEBANON, QATAR, SAUDI ARABIA, SYRIAN ARAB REPUBLIC, UNITED ARAB EMIRATES, YEMEN

Ásia e Oceania (5)
CHINA, HONG KONG, MALASIA, PAKISTAN, AUSTRÁLIA

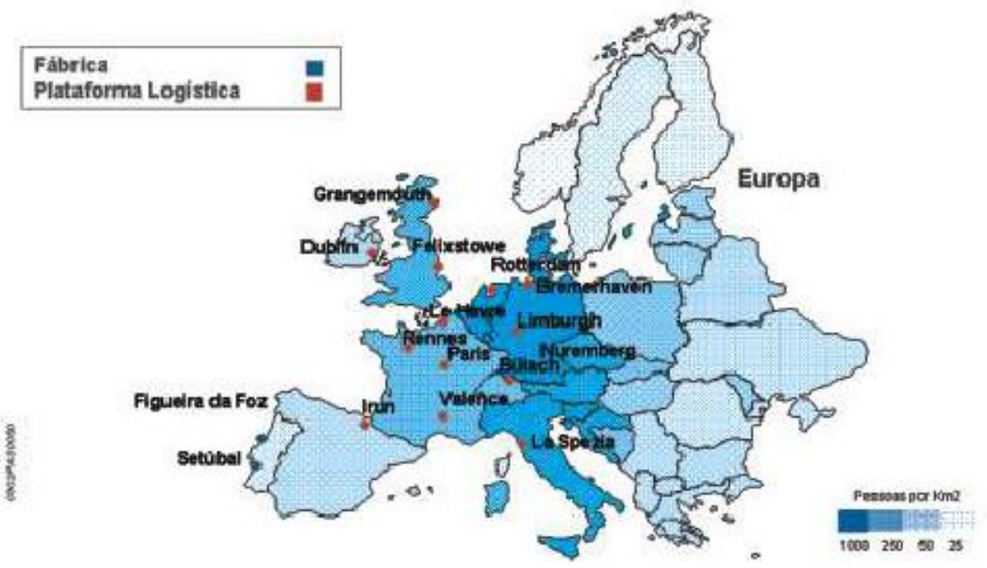
Total = 76

grupo Portucel Soporcel > Evolução das vendas de papel



* De 1997 a 1999 as vendas de papel correspondem à ex-Inapa

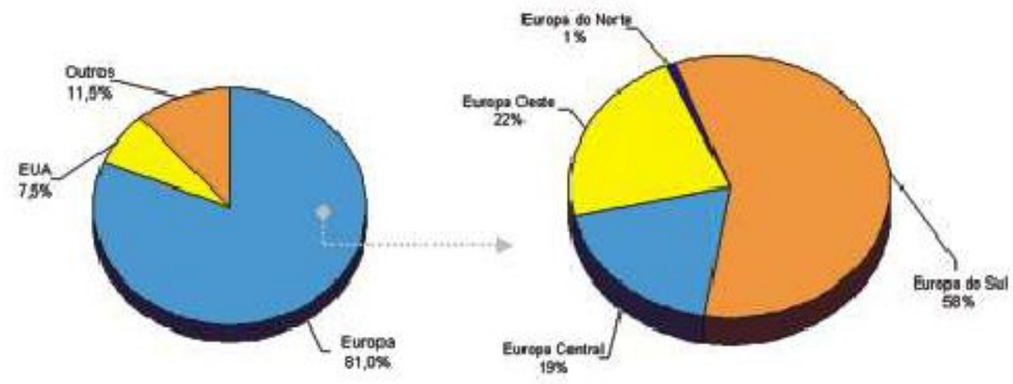
grupo Portucel Soporcel > Rede de Plataformas



O grupo Portucel Soporcel vs Portos nacionais em 2003

O grupo Portucel Soporcel representou 2% do movimento total dos portos Nacionais. Excluindo os graneis sólidos e líquidos (80% do total) o Grupo Portucel Soporcel representou mais de 10% mercadorias movimentadas nos portos Portugueses

grupo Portucel Soporcel > Distribuição das Vendas, 2003



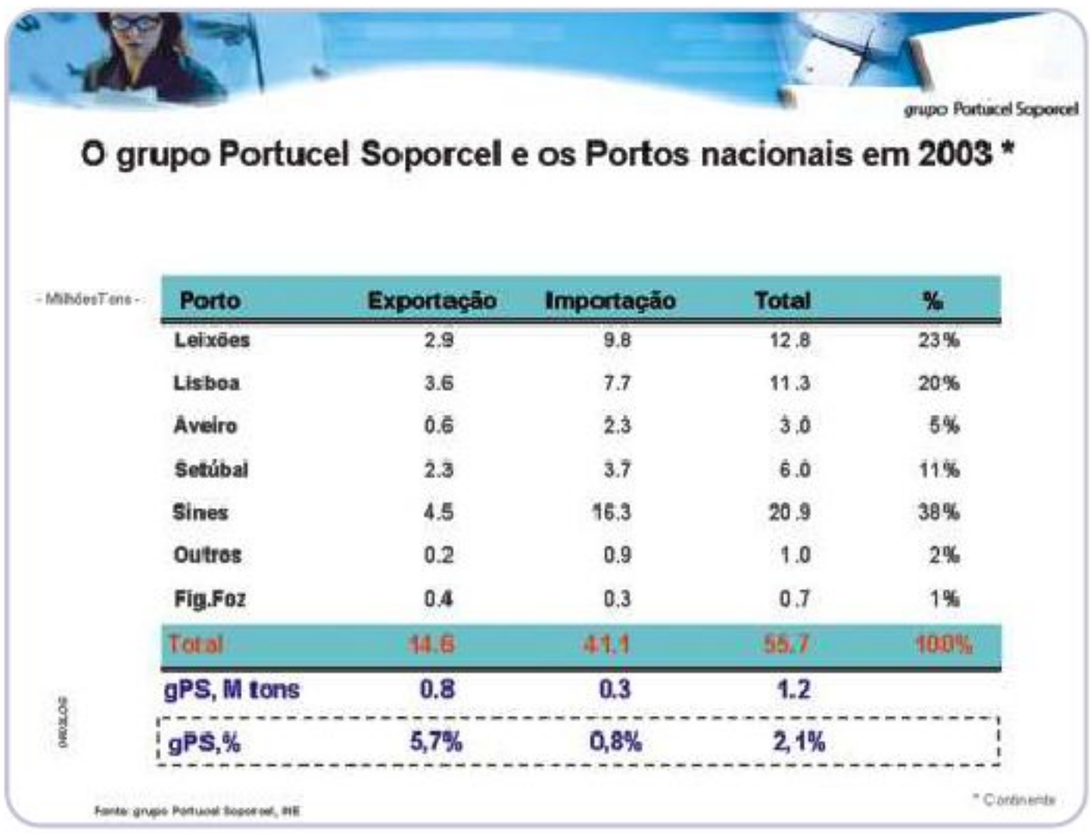
% dos volumes de venda de papel

Europa do Sul: Itália, Portugal, Espanha, França e Grécia
Europa Oeste: Benelux, UK e Irlanda
Europa do Norte: Finlândia, Suécia, Noruega e Dinamarca
Europa Central: Alemanha, Áustria, Suíça e Leste da Europa

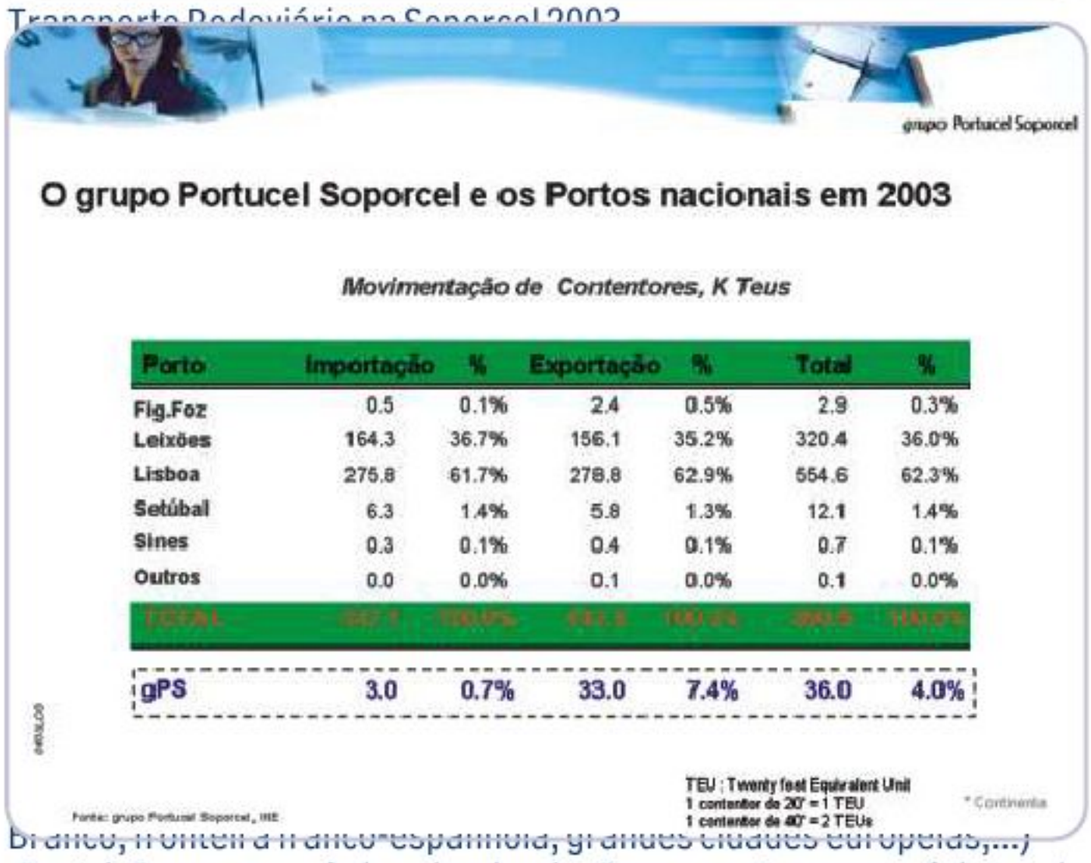
Fonte: grupo Portucel Soporcel / Cepsa Pulp

grupo Portucel Soporcel > Expedições por método transporte

2003	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Total grupo	Média Semana	Média Diária
Tons (10^3) – Expedições	370	556	18	944	18.2	2.6
Loads (cargas)	17.640	25.927	804	44.371	853	122
%	39	59	2	-	-	-



Transporte Rodoviário na Soporcel 2003



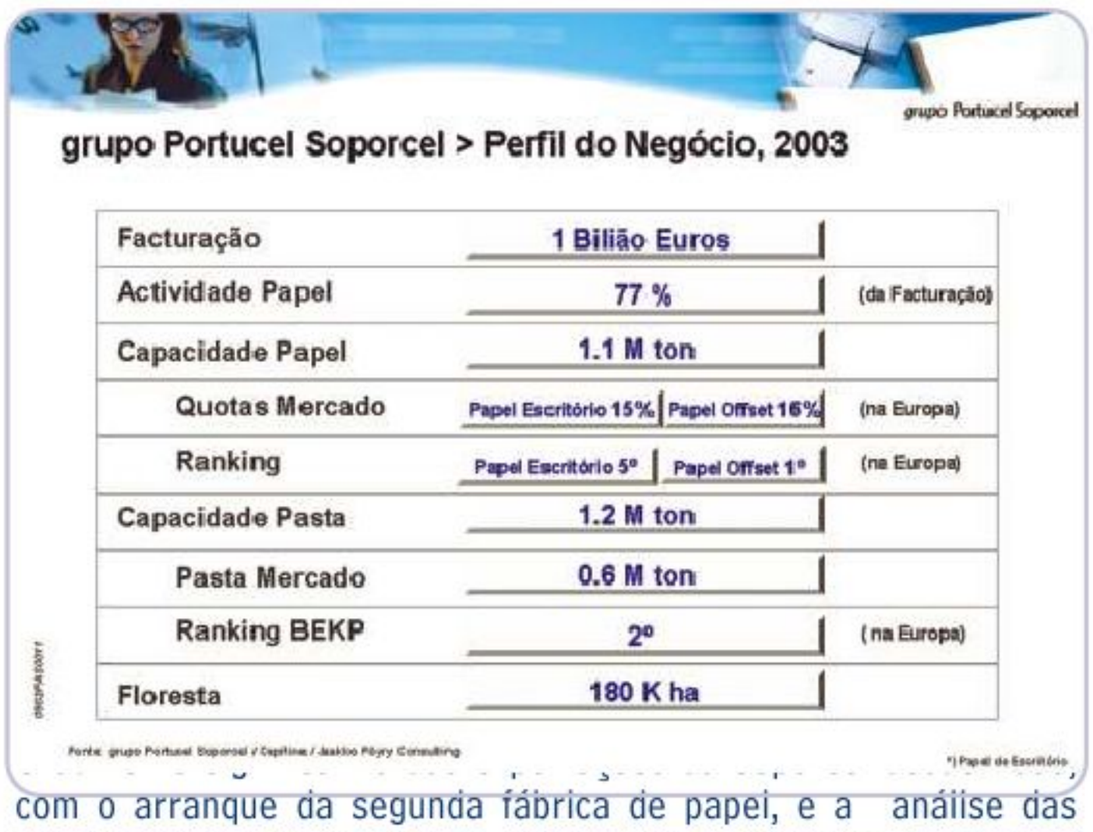
Branco, fronteira franco-espanhola, grandes cidades europeias,...)
-Restrições aos períodos de circulação, e aos tempos máximos de condução.

Transporte Marítimo na Soporcel, SA

Durante 2003, a Soporcel exportou 26.085 TEUs , ou seja, cerca de 80% do volume expedido por via marítima pelo Grupo Portucel Soporcel. O porto da Figueira da Foz movimentou cerca de 10%deste volume, sendo a restante carga repartida entre Lisboa e Leixões. É possível já este ano aumentar significativamente o movimento de carga contentorizada através do Porto da Figueira da Foz.

Evolução do Transporte Marítimo de Curta Distância

As vantagens do Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD) estão associadas ao potencial de redução do tráfego de veículos pesados de carga.



com o arranque da segunda fábrica de papel, e a análise das condicionantes ao transporte internacional rodoviário, levaram a empresa a procurar alternativas para a logística do negócio papel.

Consciente da sua responsabilidade social a nível local e regional, a empresa aglutinou vontades e desenvolveu soluções que permitiram aumentar a utilização do Porto da Figueira da Foz para as suas exportações de papel, desde o momento que houve condições para trabalhar com carga contentorizada. É exemplo disto a parceria estabelecida com a HMS - Holland Maas Shipping (armador) e com a Liscont (operador portuário);
Esta parceria iniciou-se em Agosto de 2003, com o arranque de uma linha quinzenal que escala os portos de Le Havre (FR),Moerdijk (NL) e Felixstowe (UK). Não sendo a Soporcel o utilizador exclusivo desta linha funcionou como cliente-âncora, possibilitando agora que importadores e exportadores da região usufruam de um serviço regular para o Centro e Norte da Europa;

Nesta altura a Comissão Europeia estava a lançar o programa Marco Polo o qual incentivava com benefícios quem retirasse tonelagem das estradas para o mar (auto-estradas marítimas).

Nesse âmbito a HMS e a Soporcel concorreram em conjunto a este programa com este projecto tendo recebido da parte da comissão total aprovação.

Com este serviço da Figueira da Foz e com o incremento do transporte marítimo através de Lisboa e Leixões já foi possível à Soporcel nas suas exportações para a Europa durante 2003 retirar cerca de 6.200 veículos pesados das estradas Europeias.

No âmbito nacional é de realçar que nas movimentações de contentores de e para outros portos Portugueses a Soporcel usa preferencialmente o transporte ferroviário, tendo conseguido em 2003 o envio por esta via de cerca de 50% do total dos contentores

movimentados, o que significou retirar das estradas Portuguesas cerca de 6500 veículos.

Para 2004 prevê-se um incremento nesta redução de 2300 veículos pesados no transporte Internacional e de 1500 no transporte para os Portos Portugueses.

Desde Março de 2004, que este serviço da HMS passou a semanal, servindo mais uma vez a carga da Soporcel como elemento de dinamização da linha.

O grupo Portucel Soporcel e o desenvolvimento do TMCD

Porque o Grupo Portucel Soporcel está no mercado Europeu competindo com os maiores fabricantes Europeus torna-se evidente que para sermos competitivos neste mercado teremos de aliar à grande qualidade do nosso produto a qualidade do serviço prestado aos nossos clientes com custos logísticos que não inviabilizem o negócio. Assim é fundamental para que possamos continuar a colaborar no desenvolvimento do TMCD que:

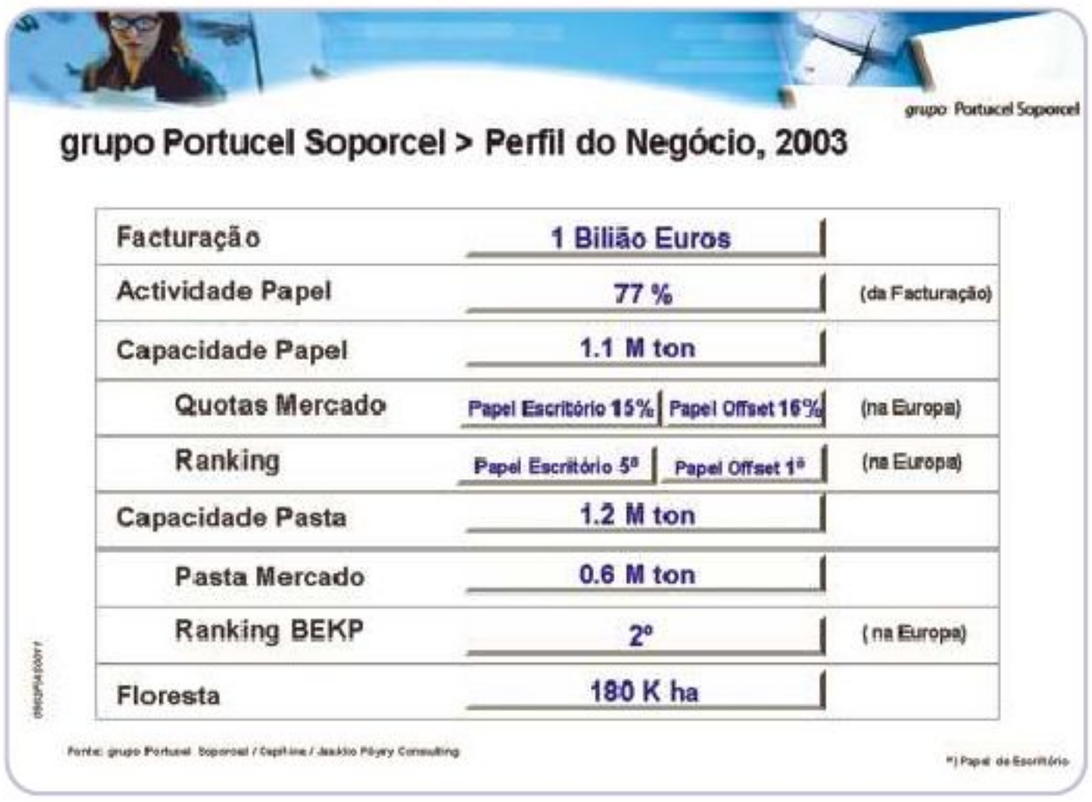
-O custo logístico final seja igual ou inferior ao praticado no transporte rodoviário.
-O tempo total da viagem não seja muito superior. Para atingir estes objectivos torna-se indispensável que os portos sejam mais eficientes e produtivos, que a burocracia existente seja aligeirada, e, que exista flexibilidade total nos horários para as operações.

No que diz respeito ao porto da Figueira da Foz, para que o serviço existente configure uma solução de longo prazo, e, para podermos perspectivar o desenvolvimento de outros, é necessário que as infra-estruturas e as condições que o Porto oferece sejam adequadas às necessidades dos carregadores e dos armadores, que não se verifica actualmente pelas dificuldades associadas às Acessibilidades Marítimas e à Navegabilidade Nocturna.

Uma melhoria significativa nestas condições permitiria a frequência de navios de maior porte o que só por si reduziria os custos de transporte e elevaria a competitividade das empresas da região.

Só a Soporcel prevê que o aumento do volume de papel expedido por via marítima possa vir a ser, se existirem condições para isso, de 22% nos próximos sete anos, representando já em 2006 percentagem idêntica ao transporte rodoviário.

Ultrapassados os problemas estruturais do Porto da Figueira da Foz, há condições para poder ser esta a principal "Porta Marítima" da Soporcel.



GabLogis
PORTUGAL

Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional

Edifício Pedro Álvares Cabral, (Ex-CRCB) - Doca Alcântara (Norte)

2º Dtº 1399-045 LISBOA

Telefone – 21 394 2580 Fax – 21 395 2889

E-mail – gablogis@mail.telepac.pt www.gablogis.web.pt

Os transportes na geografia económica
Contributos[1]



Prof. José. Augusto Felício
-Doutor, Mestre e Licenciado em Organização e Gestão
-Professor de Economia e Gestão (ISEG)
-Presidente do Centro de Estudos de Gestão(ISEG -UTL).
-Membro das comissões executivas de diversos cursos de pós-graduação (ISEG)

Os transportes valem na medida em que são solução para a mobilidade de pessoas e bens. Porém, as opções derivam das condições e influência dos dados que congregam a geografia e a economia, tratados na geografia económica. A existência de infra-estruturas de transporte implica com o modelo logístico nacional (MLN), a partir do qual se determina o sistema logístico nacional (SLN). Neste quadro as soluções de transporte são determinantes.

1. Enquadramento

O sector dos transportes está no presente a incorrer em profundas mudanças reflectidas na repartição modal e no crescimento da mobilidade, com impacte directo no sistema de transportes, pre-condição crucial para o desenvolvimento económico, e, também, activo fundamental que assegura as acessibilidades local, regional e internacional, característica essencial de uma sociedade moderna (Caroline et al., 2002, p. 449).[2]

Para o efeito, desempenha papel de primazia importância o Estado, mediante a introdução de incentivos concedidos em geral e da política de harmonização, seguida no contexto europeu, aspectos com impacte significativo no desenvolvi-mento do transporte. Desta forma, com a introdução de regulações, imposição de taxas, estabelecimento de subsídios e outros, os Governos influenciam o alcançar de objectivos no sector dos transportes.

As mudanças associam-se a quatro aspectos principais que envolvem o background dos transportes: a organização espacial, a distância, o desenvolvimento tecnológico e a repartição modal.

Deixando de parte aqueles aspectos específicos dos transportes ganha relevo a organização espacial. Os diferentes modos ganham maior sentido no quadro territorial ao assegurarem a deslocação de mercadorias ou pessoas entre pontos diferentes. Doutra forma não seria possível. Surgem assim distintos conceitos associados, que se deverão analisar em detalhe e, ao mesmo tempo, de forma interligada, nomeadamente os conceitos de geografia económica, geografia espacial, território, localização industrial, cluster, rotas, fluxos e hierarquia dos fluxos concentrados. De entre todos, a geografia económica[3] ganha relevância maior por enfatizar a produção humana, a distribuição associada às várias espécies de actividade e as actividades de consumo, representando, também, por outro lado, a análise da variação espacial no «quadro dos elementos humano e físico», envolvendo a «geografia física, a geografia em geral, a geografia humana e a geografia regional» (Wheeler et al., 1998).[4]

Desde há muito tempo que se percebeu que a geografia influenciava a actividade económica, por efeito sobre o comportamento das pessoas derivado das condições físicas de trabalho e tipo de organização social e sobre a forma como se estruturava no terreno a actividade económica. A maior ou menor concentração de actividades e a sua diversidade ou especialização, em muitos casos decorre do ambiente e condições topográficas, bem como de maiores ou menores facilidades específicas da região. A organização espacial associada à geografia espacial determinam certas características. Por sua vez, a maior ou menor concentração urbana e respectivas infra-estruturas decorrentes do processo de desenvolvimento económico acentuam diferenças.

Neste quadro, determinam-se áreas de especialização e concentração de actividades económicas, hoje em dia muito associadas ao conceito de cluster industrial ou económico. Criam-se hierarquias de desenvolvimento, por efeito da tipologia de organização e atracção dos centros de poder para certas regiões, muito na linha do capitalismo evidenciado pela teoria marxista. Os centros urbanos e o seu efeito de atracção, aliados à tendência para economicamente se vocacionarem, explicam a orientação dos movimentos de imigração para os centros de poder económico e político.

Os maiores centros são dominantes porque contêm organizações, instituições e agências geradoras de maior volume e altamente especializado (Wheeler et al., idem, p. 84).

Neste quadro, Ullman (1957) evidenciou os conceitos de interacção espacial, conforme aos princípios gerais, que identificou como sendo a comple-mentaridade, a transferibilidade e a oportunidade de intervenção, com base nos quais emergiram dois padrões nos quais pode ser servida uma região: o padrão tipo A e o padrão tipo B. No primeiro caso, o desenvolvimento da região centra-se num «largo ponto de origem de fluxos» ou região nodal; no segundo caso, sustenta-se em diferentes pontos de origem de fluxos, que se combinam para servir a mesma área económica, formando regiões nodais interligadas.

Está em questão a interligação entre a geografia económica e os modos de transporte que asseguram à região particularidades e condições de desenvolvimento. É assim que, segundo James Wheeler et al. (idem, p. 84), a distribuição geográfica das ligações de transporte constitui um padrão de interacção espacial como reflexo de nível desigual de correcções entre locais ou espaços. As funções do sistema económico resultam das rotas do sistema de transportes, ao mesmo tempo que as funções de ligação de transporte resultam da actividade económica, o que leva a perceber que ambos os sistemas apresentam considerável sobreposição e interdependências. Examinar as ligações de transporte e como elas integram a actividade económica deverá começar com os princípios da localização da rota e a evolução da ligação a partir das quais deverá então voltar-se a discutir a estrutura das ligações em rede.

Neste quadro, a economia portuguesa deverá aproveitar da geografia económica característica e evidenciar a estrutura de transportes adequada, constituindo os necessários e adequados nós logísticos. Prospectando o futuro à luz do conhecimento da realidade actual, Ribeiro (2002, ps. 106/107)[5] projectou cenários para a internacionalização da economia portuguesa, para 2015, no que respeita aos «principais projectos de infra-estruturas» - cenário «antecipação» - considerando, nomeadamente:

(a) construção de um novo aeroporto de Lisboa, servindo tráfego gerado internamente por uma grande bacia turística que englobaria Lisboa, Alentejo, Algarve, sobretudo desempenhando importantes

funções de transito quer na movimentação de passageiros, quer de carga aérea, tomado como "hub" de distribuição de fluxos turísticos mundiais Este/Oeste dirigidos à Europa;

(b) construção junto do aeroporto do Porto de uma grande plataforma logística multimodal (aérea, ferroviária e rodoviária e marítima);

(c) construção de uma rede de transporte ferroviário de alta velocidade, articulada em vários pontos com a rede espanhola[6];

(d) ampliação das funções do porto de Sines, como porto energético, e a expansão das actividades de refinação em ligação com a bacia energética da África ocidental;

(e) consolidação de um sistema portuário Lisboa/Setúbal, com a vertente Lisboa aumentando as funções de movimentação de carga unitizada (contentores), passando a ser mais escalado por linhas regulares de longo curso;

(f) desenvolvimento do aeroporto de Beja, como base de produção e serviço da indústria aeronáutica e aeroespacial.

Quanto às actividades e sua localização, Ribeiro (id., p.108) identifica a vocação das regiões. Assim, a norte do Douro poder-se-iam desenvolver o têxtil, as indústrias da saúde, as indústrias da informação e comunicação e as indústrias de novos materiais; na região Centro uma segunda base de produção do «cluster» automóvel, em Aveiro/Entre Douro e Vouga, o desenvolvimento das indústrias de informação e comunicação, a emergência das indústrias e serviços de saúde e a renovação das indústrias florestais; na região de Lisboa e Vale do Tejo o audiovisual centrado nos conteúdos, a saúde, os serviços às empresas, o turismo e a consolidação de dois pólos em torno do agro-alimentar e da engenharia pesada; na região do Alentejo as indústrias e serviços aeronáuticos e espaciais e o lazer e o agro-alimentar de especialidades; na área que decorre entre Lisboa, Alentejo e Algarve seria desenvolvida a vocação para residência a tempo parcial da população sénior europeia.

Estes cenários possibilitam avaliar as muitas incidências económicas e sociais à luz da interacção da teoria baseada na geografia económica com as opções quanto ao modelo de transportes adequado à realidade portuguesa com respeito pelas exigências da União Europeia.

2. Evolução do sistema de transporte

O crescimento económico desde sempre se associou à movimentação de pessoas e mercadorias. Ricardo (1817)[7] apresentou modelo baseado no volume e razões de troca entre agentes de países diferentes para explicar o desenvolvimento, o que exigia condições de deslocação por via terrestre ou marítima.

Na segunda metade do milénio passado o recurso ao mar e a inovação do navio revolucionaram as relações comerciais entre povos ao impulsionarem as trocas e possibilitarem a deslocação a longas distâncias de grandes quantidades de mercadorias. A colonização dos povos e o transporte de mercadorias apoiados em empreendimentos de navegação possibilitaram a criação e expansão dos impérios e o desenvolvimento do comércio internacional, período caracterizado por mercantilista.

Surge mais tarde o transporte ferroviário e recentemente o transporte rodoviário associado à expansão das redes viárias o qual, face à sua enorme flexibilidade, suplanta os mais antigos modos de transporte, salvo nas ligações entre continentes.

No final do século XX, na sequência da reconstrução empreendida após a segunda guerra mundial, assiste-se ao período mais longo de crescimento económico intenso e sustentado que revoluciona o modo de entender o desenvolvimento, para o que muito contribuíram as organizações internacionais. Não se trata de avaliar um modo de transporte mas de perceber a importância da interdependência dos diferentes modos de transportes percebidos como sistema. Mais recentemente dá-se outro passo relevante ao reconhecer-se que mesmo os transportes têm de integrar-se em modelo macro-logístico. Trata-se de encarar os paradigmas do sistema e da logística.

Na lógica do desenvolvimento económico integrado de países e regiões, caso da União Europeia, as redes transeuropeias de transportes e particularmente o modo marítimo ocupam lugar relevante face à prevalência e localização dos mercados consumidores e produtores. Qualquer industrial que pretenda assegurar a rendibilidade dos investimentos, perante a necessidade de decidir sobre a localização de uma nova unidade industrial, adopta naturalmente critérios que defendam a competitividade dos seus negócios.

Não é indiferente o local onde se implanta a nova fábrica. É importante que se situe próximo de plataforma intermodal, consoante o tipo de produtos que fabrica e mercados para onde os destina. Certamente deverá concentrar-se num nó intermodal rodo-marítimo-ferroviário, devido aos efeitos sobre a competiti-vidade. A ser assim observe-se o papel que tem o tipo e localização do porto marítimo e respectivas zonas adjacentes. Trata-se de reconhecer a importância do «porto centro de negócios» em estreita ligação com as áreas de implantação industrial, hoje em dia dadas as vantagens derivadas do efeito de sinergia, constituindo clusters.

Ora, os transportes de um país tendo por objectivos assegurar a mobilidade de pessoas e bens de forma eficiente, eficaz e em segurança, para que tal seja optimizado exige que as estruturas criadas e o sistema se interligue a nível internacional, pelo que ligações de transporte mais distantes exigem novas e mais sofisticadas infra-estruturas, originando verdadeiras redes de ligações globais. Esta estrutura em rede assenta num óbvio e significante elemento geográfico, nas circunstâncias geo-políticas, tipo de sistema económico e na organização e coordenação dos transportes, sendo a concorrência internacional um factor da maior importância para a melhoria qualitativa dos serviços, na medida em que alarga a visão estreita e de curto prazo própria dos interesses nacionais, dando-lhe projecção a médio e longo prazos.

Borruso (2001, p.115)[8] refere ser objectivo primário das redes de transporte assegurar que os efeitos positivos não sejam dificultados ou subjugados pelos aspectos negativos, tais como a poluição e o congestiona-mento aos quais alia os problemas de partilha dos benefícios da integração entre nações e regiões, as disparidades socio-económicas entre regiões central e periféricas, a sustentabilidade económica do desenvolvimento a nível da nação e regional e a necessidade de prosseguir os objectivos de eficiência. Isto leva a que se exija a assunção de estratégias políticas a implementar a nível supranacional, nacional e regional.

Referindo-se à rede de ligações europeias Borruso (id., p.117) enuncia derivarem as dificuldades da falta de infra-estruturas específicas, por incompletas, inadequadas ou inexistentes, da falta de ligações estratégicas entre diferentes modos de transporte e da falta de factores críticos que garantam o seguimento das operações duma rede. Citando o trabalho de Nijkamp (1994)[9] evidencia existirem, no entanto, cinco factores de sucesso para caracterizar e

desenvolver uma rede e que são:

1) «hardware» referente à rede de ligações de alta-qualidade do transporte internacional;

2) «software» referente aos serviços de informação base para os utilizadores de infra-estruturas;

3) «orgware» considera em conjunto as actividades de regulação, adminis-trativas, legal, gestão e coordenação, tanto do lado da procura como da oferta de transporte, cobrindo as instituições públicas e privadas do sistema de transporte;

4) «finware» para assegurar os fundos indispensáveis para financiar novas infraestruturas no quadro dos aspectos económico e legal;

5) «ecoware» referente a aspectos ecológicos e ambientais relativos ao sistema de transporte e aos operadores e utilizadores.

Estando associada a evolução do sistema de transporte ao crescimento e desenvol-vimento económico, o "European Transport Forecast 2020" estima a tendência para se registar forte acréscimo da intensidade do tráfego rodoviário de 1995 para 2020, com incidência especial nas áreas urbanas mas também entre estas áreas. Por sua vez, as projecções realizadas para o mesmo período demonstram a tendência no sentido de se verificar substancial crescimento no transporte de carga, não só no transporte urbano de curta distância como no transporte a longa distância entre regiões.

Distinguem-se, contudo, diferenças no padrão e crescimento entre o transporte de passageiros e o transporte de mercadorias. Naquele caso ocorre em especial nas zonas urbanas, ao passo que no transporte de mercadorias a intensidade do tráfego «ocorre não só nas áreas urbanas mas também para o transporte a longas distâncias entre diferentes regiões, parecendo ser substancialmente mais elevado que o crescimento do transporte de passageiros» (Tardieu & Meijeren, 2000)[10].

O trabalho desenvolvido com base no "NEAC transport simulation system", referenciado por Tardieu & Meijeren mostra para um grupo de dez mercadorias que no transporte multimodal ou indirecto a média de distância percorrida é sensivelmente o dobro do realizado pelo transporte unimodal ou directo. Ou seja, o transporte multimodal é essencialmente realizado na ligação entre regiões, prevendo-se maior complexidade nas cadeias de transporte por ser mais eficiente ou mesmo inevitável.

Está em questão o desenvolvimento potencial do transporte multimodal no quadro da cadeia de transporte, por força do alargamento das áreas geográficas que usam o modo rodoviário, devendo desempenhar «maior papel na ausência de alternativas sérias». Em estudo realizado [TREX (CMEXT) database-Eurostat/NEAC database-NEA], comportando o período de 1989 a 1995, verifica-se, por sua vez, no que respeita a longas distâncias, a clara tendência de crescimento da tonelada-quilómetro, o que se deve à crescente complexidade e uso do transporte multimodal, o que pode comprovar-se através da análise, por exemplo, de uma cadeia de transporte de determinado equipamento. Além dos pontos de valor acrescentado logístico, onde o equipamento sofre alterações, são utilizados diversos modos de transporte até o referido equipamento chegar ao utilizador final.

3. Questões sobre a actividade de transporte

O desenvolvimento da actividade de transporte suscita preocupações para os utentes e clientes e para as empresas que realizam a actividade, das quais salientam-se as seguintes:

o congestionamento das infra-estruturas, em especial rodoviárias ocasionando estrangulamentos com efeitos na perda de tempo, na redução da mobilidade e no acréscimo de riscos;

a inexistência, insuficiência ou desadequação de infra-estruturas, em face da crescente mobilidade e da sua exigência de condições técnicas. Tanto estes factores como o congestionamento têm como consequência a redução ou falta de eficácia e de eficiência do serviço de transporte;

a poluição ao afectar o ambiente e a saúde pública, ocasionando riscos;

o consumo excessivo de energia resultante, por um lado, do tipo de tecnologia e, por outro, da intensidade do tráfego uma vez que se utilizam equipamentos movidos a energia com efeitos mais ou menos poluentes. Este facto acarreta desperdícios evitáveis em contextos de normalidade de tráfegos;

o custo crescente da mobilidade, directo e indirecto, para a organização, com reflexos nos utentes e clientes do serviço de transporte, ocasionando maior volume de despesas, afectando a competitividade;

a insuficiência e desadequação das infra-estruturas implicando maior risco;

o ambiente, na medida em que maior volume de infra-estruturas e outras desadequadas ocasionam poluição da paisagem ambiental com efeitos ao nível da qualidade de vida.

As soluções a encontrar têm diferente graduação consoante as prioridades a encetar, modelo a adoptar e estado da arte do serviço de transporte. Das muitas medidas a adoptar como solução para as dificuldades e carências, visando um serviço de qualidade em face das exigências de competitividade, destacam-se agrupadas, conforme se enuncia:

as medidas de regulação do sistema de transporte, assumidas ao nível mais elevado da coordenação, ou seja da supra-estrutura;

as organizações no que respeita às condições indispensáveis visando a optimização dos recursos e a orientação da actividade num contexto de economia de mercado crescentemente competitiva, o que exige elevado desempenho e aptidão de gestão. Tanto o sistema de regulação como a gestão implicam com a eficiência do sistema de transporte;

as medidas de investigação e desenvolvimento visando explorar as potencialidades do conhecimento em busca das soluções técnicas de maior produtividade e eficácia ao nível de equipamentos e sistemas. Trata-se de assegurar condições de evolução da inovação tecnológica e de sistemas o que visa, além do mais, minimizar o risco;

o modelo logístico no que respeita à interligação das redes de transporte e de informação que assegurem a funcionalidade do sistema. Tem a ver com a intermodalidade e visa condições de eficácia ao serviço de transporte.

4. O transporte no modelo logístico nacional

A actividade de transporte compreende a organização de serviços que encaram a viagem total como combinação óptima de modos de transporte, em termos de preço, fiabilidade, segurança e tempo, como resposta à procura progressiva-mente mais exigente, o que obriga a verificar condições de interconectividade e de multimodalidade (POAT, p. 8).[11]

De alguma forma o Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000-2006 (POAT) desenvolve o modelo logístico nacional (MLN) ao qual é intrínseco o sistema, nomeadamente na sua configuração intermodal. Desde logo, acentua a «concepção da política de transportes», partindo da organização do território, baseado nos principais centros de consumo e

de produção industrial e de serviços, na ligação através de corredores multi-modais integrados na rede RTE-T a Espanha e à Europa e nas ligações multi-modais aos grandes eixos estruturantes do espaço nacional.
Esta concepção sustenta-se no chamado «novo modelo de crescimento dos transportes», no qual se destacam o «fomento da complementaridade e interoperacionalidade dos modos rodoviário, ferroviário e marítimo», bem como a «criação de grandes plataformas logísticas de articulação entre os modos e entre estes e as restantes actividades económicas», obedecendo a certas linhas de força, ao nível geral, a saber:

a) valorização dos sistemas integrados, da complementaridade e da multimodalidade; b) preocupação ambiental nos sistemas de transporte favorecendo os modos marítimo, fluvial e ferroviário; c) clarificação das relações Estado /empresas (id., p.6).

A reconfiguração dos mercados e do funcionamento dos operadores decorrem de tendências, admitidas no POAT, que se sistematizam nos seguintes pontos: (1) rápida transformação das técnicas de organização e gestão dos sistemas de transporte em termos de custo, tempo, fiabilidade, segurança, eficácia dos sistemas entre outros; 2) grandes operadores de transporte utilizando combinações modais optimizadas- multimodalidade; 3) aumento do volume e dos percursos médios da deslocação de mercadorias e aumento das deslocações de longa distância e do valor do tempo (custo de oportunidade); 4) reconsideração do papel do modo ferroviário de alta velocidade, vocacionado para distâncias até 600 ou 700 km; 5) medidas restritivas à circulação rodoviária, em especial nos países corredores de passagem; 6) desenvolvimento de novas tecnologias de transporte.

Em face das linhas de tendência na União Europeia, e particularmente em Portugal, da importância dos transportes para o desenvolvimento económico, da necessidade em assegurar a sua inter-relação modal, da indispensável resposta às características e organização do espaço territorial, conforme aos centros de consumo e produção, e da existência de infra-estruturas de múltiplo tipo, torna-se indispensável desenvolver o modelo logístico nacional (MLN) adequado, a partir do qual se determina o sistema logístico nacional (SLN), com base em três eixos fundamentais, que são: 1) o desenvolvimento de uma rede nacional de plataformas logísticas (RNPL); 2) a reorganização da micro-logística nas áreas metropolitanas e nas cidades médias; 3) o apoio ao desenvolvimento da estrutura empresarial do sector (adaptado do POAT, op. cit., p. 39).

Considera-se que «o sistema logístico nacional (SLN) deverá configurar uma rede de plataformas logísticas inseridas em corredores de transporte, fluidas e funcionalmente hierarquizadas, que proporcionem uma melhoria global dos serviços de transporte e de movimen-tação das cargas, com vista à integração de Portugal no espaço ibérico e europeu e, consequentemente, nas relações intercontinentais. Desempenha um papel de integração eficaz dos vários modos de transporte, viabilizando a fluidez de uma rede de transportes combinados para Espanha e Europa com o surgimento de novos operadores nesta área.

Por sua vez, a implementação da rede nacional de plataformas logísticas (RNPL), tendo em conta a dimensão e funcionalidade das plataformas e os modos de transporte, integra o apoio à infra-estruturação das plataformas de primeira linha nos principais pontos de rotura de carga, a integração e o ordenamento das áreas logísticas existentes, a promoção de novas áreas logísticas, essencialmente nas áreas metropolitanas de Lisbos e Porto, são acções essenciais a levar a cabo com o apoio de instrumentos de financiamento comunitário e do Estado e o envolvimento da iniciativa privada» (id., ps. 172 e 31).

Mendoza (2001, ps. 11 e 12)[13] destaca como elementos de uma rede os operadores de transporte, o equipamento móvel, a infra-estrutura e instalações diversas, a super-estrutura (sistema de informações) e os utilizadores, evidenciando a importância da gestão integrada da rede, tipo centro-radial (hub and spoke) assegurada por operador capacitado para a prestação do serviço integrado. Black (2001)[14] perspectiva o desenho das ligações (networks) logísticas ao nível mais amplo das redes europeias e evidencia os elementos críticos a cada nível.

Para assegurar o sistema, no qual se integra a intermodalidade e garantir a sua funcionalidade e eficácia, na perspectiva da prestação de um serviço regular, torna-se indispensável centralizar a responsabilidade dos processos desenvolvidos pelos diferentes intervenientes, o que exige operador especializado, dotado dessa capacidade integradora, denominado operador do sistema integrado (OSI). Por um lado, gerem-se fluxos de mercadorias e respectivos modos de transporte, exigindo nomeadamente a escolha adequada desses modos e outros agentes comerciais, bem como dos trajectos a prosseguir; por outro, gerem-se fluxos de informação essencial à comuni-cação e à gestão da informação, baseada no conhecimento dos mercados, dos operadores, dos parques logísticos, dos parceiros de negócio, das melhores práticas, etc., por forma a tornar possível a eficácia dos processos integrados. Neste quadro, a gestão do transporte é uma das componentes do sistema que exige os maiores cuidados e confere importância ao sistema logístico e à necessidade de ordenamento do espaço físico, em função dos centros geradores de tráfego.
5. Conclusões

As soluções de transporte deverão ter em conta as condições da geografia e as económicas, visando a melhor opção quanto ao tipo de transporte, desenho da infra-estrutura e localização, em função dos volumes, tipo e fluxos de 'carga'. Tanto mais importante quanto é crescente a mobilidade e a necessidade em assegurar a intermodalidade, conforme à existência de maior ou menor concentração de actividades e a sua diversidade ou especialização, na qual interferem a organização espacial associada à geografia espacial e a economia.
No quadro da União Europeia, as redes transeuropeias de transportes centram grandes preocupações que se ampliam no caso dos países periféricos onde se destacam os modos ferroviário e marítimo. As dificuldades crescem na medida em que há falta de infra-estruturas específicas que se interliguem de forma estratégica, o que exige opções quanto ao modelo de transportes.

É determinante a definição de um modelo logístico nacional (MLN) e o consequente sistema logístico nacional (SLN), ao qual se deverão associar uma rede nacional de plataformas logísticas, a reorganização da micro-logística nas áreas metropolitanas e nas cidades médias e o desenvolvimento da estrutura empresarial, em 'cluster' ou simplesmente como centros de concentração empresarial.

Notas

[1]Este texto apresenta algumas partes já publicadas em dois documentos diferentes.

[2]Caroline, Ubbels & Nijkamp (2002), Policy scenarios for achieving sustainable transportation in Europe, in Transport Reviews, vol. 22, n.º 4, pp. 449-472.

[3]A geografia económica procura tartar a interdependência entre a geografia do transporte de uma área e as actividades económicas aí localizadas. O movimento de mercadorias e pessoas é essencial para o sistema económico primitivo ou altamente desenvolvido (Wheeler et al., 1998, id.).

[4]Wheeler, Muller, Thrall & Fik (1998), Economic Geography, third edition, Jhon Wiley & Sons, Inc.

[5]J. Félix Ribeiro (2002), Portugal 2015, Internacionalização da economia. Uma reflexão prospectiva, Série "Prospectiva Método e Aplicações", n.º 6, Departamento de Prospectiva e Planeamento, Ministério das Finanças, Lisboa. Este autor apresenta três cenários que denomina cenário "Continuidade", canário "Adaptação" e cenário "Antecipação".

[6]Adaptado. O Governo apresentou a decisão na cimeira luso-espanhola realizada na Figueira da Foz, em 11 de Novembro de 2003. Ver, Felício (2004), Velocidade elevada e alta velocidade ferroviária: Opção nacional, in revista Cargo, n.º 142, Janeiro, pp.16-19.

[7]David Ricardo (1817), The Principles of Political Economy and Taxation, Tradução da edição de Everyman's Library, J. M. Dent & Sons Ltd. Publishers, Edição da Fundação Calouste Gulbenkian, 2.ª edição, 1978.

[8]Giacomo Borruso (2001), Transport in the net economy, in Proceedings of the twelfth seminar: Community transport statistics at the dawn of the third millennium, European Communities, Luxemburg, pp. 113-121.

[9]P. Nijkamp (1994), Transport Infrestructure and European Union Development, in P. Nijkamp (editor), New Borders and Old Barriers in Spacial Development, Aldershot, Avebury, pp. 3-31.

[10]Tardieu & Meijeren (2000), Changes in Transport Geography: A User's Perspective on Data Needs, in Proceedings of the twelfth seminar Community transport statistics at the dawn of the third millenium, edition 2001, European Commission & Eurostat, pp.45-59.

[11]Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000-2006 (POAT), Quadro Comunitário de Apoio III, União Europeia, Aprovado pela Comissão em 22 de Agosto de 2000.

[12]Interconectividade significa a existência de soluções de continuidade nos transbordos dentro do mesmo modo, ou seja, compatibilidade tecnológica e interfaces onde o transbordo ocorra em condições de segurança, comodidade (para os passageiros) e rapidez.

[13]Multimodalidade implica a existência de cadeias de transporte e de plataformas de articulação entre os diferentes modos implicados. Multimodalidade identifica-se com «abordagem integrada da mobilidade» (POAT, OP. CIT., P.12).

[14]Plataformas compreendem os locais de integração física dos vários modos de transporte (POAT, op. cit., p. 172). As plataformas logísticas podem hierarquizar-se considerando: a) as plataformas logísticas de primeira linha, localizadas em aeroportos e portos; b) as plataformas logísticas metropolitanas, de âmbito e alcance nacional; c) as plataformas logísticas regionais, associadas a estruturas de nível intermédio.

[15]Plataformas de carga correspondem a áreas de transhipment onde muitas empresas de transporte, tais como transitários e fornecedores de serviços logísticos, estão localizados e idealmente onde, pelo menos, são interligados dois modos de transporte (id., p. 73).

[16]Mendoza, G. Rus (2001), Integración, competência Y regulación en las redes de transporte, Instituto Superior de Transporte, Lisboa.

[17]Ian Black (2001), Transeuropean networks and logistic national system, Centre for Logistics and Transportatio, Cranfield University, U.K.

15, 16 e 17 DE MARÇO DE 2005
Lisboa - Fundação Calouste Gulbenkian

INSCREVA-SE JÁ

6º CONGRESSO NACIONAL
O TRANSPORTE INTERURBANO DE PASSAGEIROS



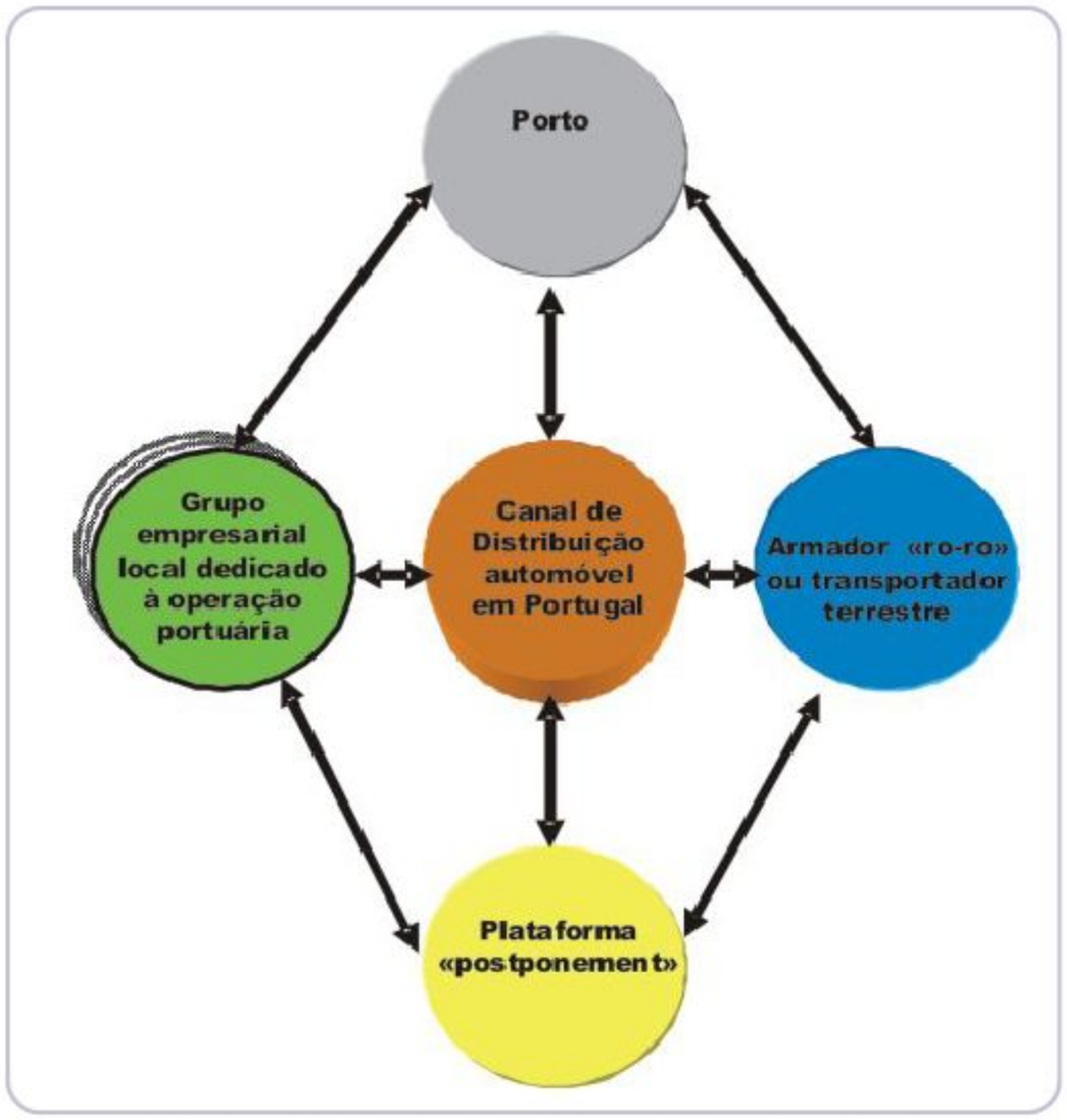
MOVIMENTO EM SEGURANÇA

EMEF
EMPRESA DE MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTO FERROVIÁRIO, SA

Plataformas Logísticas de Automóveis; o Caso Português

Prof. João Carlos Quaresma Dias
-Professor Coordenador (ESCE e ISEL),
-Presidente da Secção de Transportes da Sociedade de Geografia de Lisboa
- Vice-Presidente da AERSET (Associação Empresarial da Região de Setúbal).

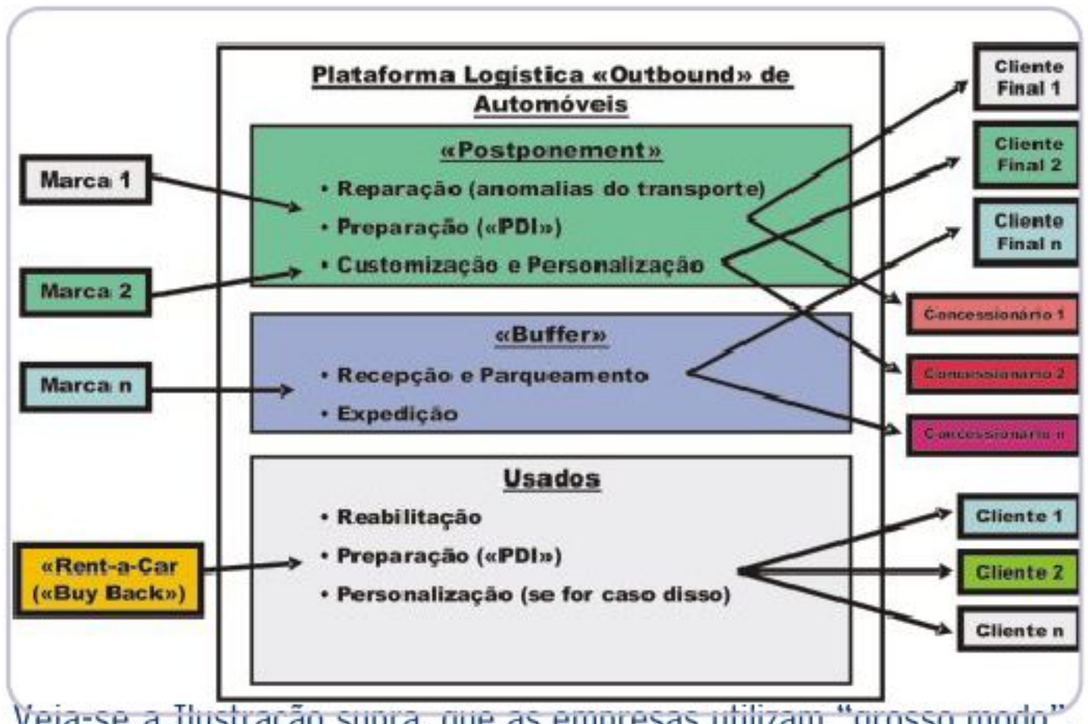
No caso da indústria global do automóvel, as plataformas logísticas «outbound» de «postponement», normalmente controladas pelos transportadores, terrestres ou marítimos (armadores), recebem viaturas atravs transportadores, normalmente, por via marítima a partir de plataformas portuárias (ou apenas por via terrestre quando são muito próximos os locais de produção e consumo e que no caso português se pode considerar de meio da França e da peninsula ibérica) conforme se mostra na Ilustração seguinte:



Tal modelo funciona através da existência local do canal de distribuição da marca em estreita ligação com os grupos locais concesssionários da gestão portuária e actividades afins.

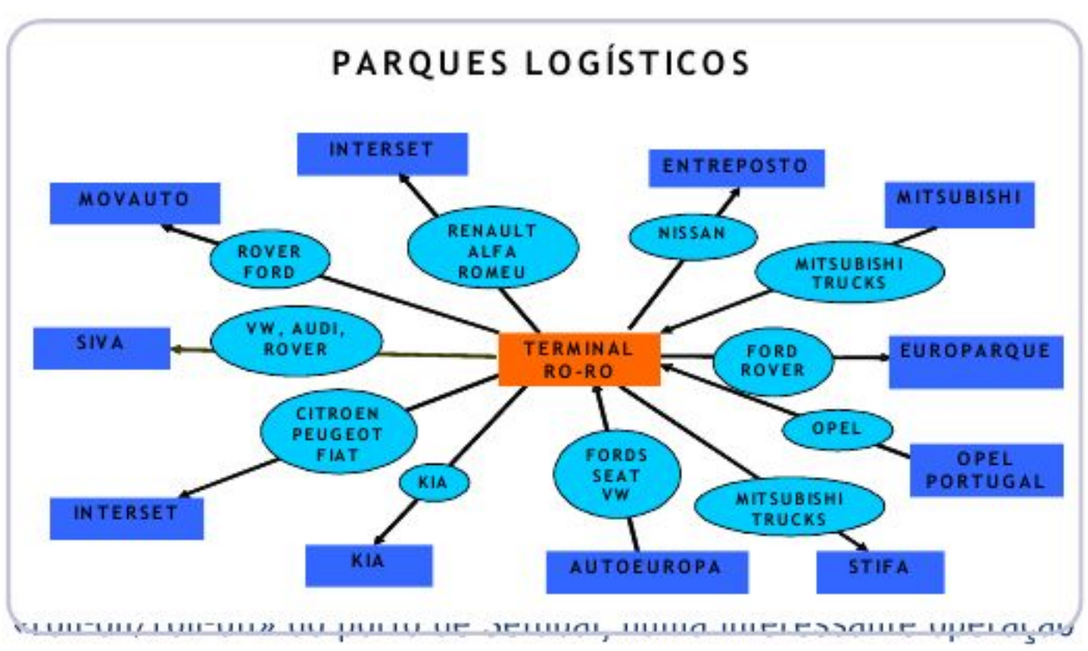
Essas plataformas oferecem aos seus clientes vários tipos de prestações distintas de serviços. Tais serviços incidem que sobre as viaturas automóveis incluirão, se o cliente assim o entender, algum ou todos os segmentos da cadeia de transporte da mercadoria desde a saída da fábrica ou linha de montagem («gate release») até ao parque e, posteriormente, daí até ao local determinado pelo concessionário.

-Reparação devida a anomalias ou acidentes ocorridos durante o transporte
-Preparação de viaturas («PDI»)
-Customização, transformação e personalização de viaturas
-Recepção e parqueamento de viaturas
-Reabilitação de veículos usados («buy-back») por «rent-a-car»
-Entrega da viatura ao cliente indicado pelo concessionário da marca ou vendedor
Muitas vezes ocorrem acidentes no transporte, embarque ou durante a permanência nos portos (ocorrem até geadas que danificam as carroçarias dos veículos) que é necessário proceder a reparações nestas plataformas.



Modelo de prestação de serviços numa plataforma «postponement» de automóveis

Veja-se a Ilustração supra, que as empresas utilizam "grosso modo", todo o conjunto de operações e intervenções, desde que a viatura dá entrada até que está em condições de ser expedida.[1] Relativamente aos serviços prestados, propriamente ditos, vejamos mais em pormenor em que consistem os mais relevantes.



[1]Existe uma tendência actual de não mistura de marcas, numa mesma plataforma, passando-se agora para o conceito "uma plataforma para cada conjunto de modelos da mesma marca ou de marcas possuídas pelo mesmo construtor", contrariamente ao que se mostra na figura e que retracta uma realidade do final dos anos noventa. Perder-se-á, assim, alguma vantagem da economia de escala que deveria ser pouco significativa na avaliação dos «trade-offs», realizada pelos construtores.

intermodal de elevada produtividade.

Preparação de Viaturas («PDI»)

Cada caso rege-se por um contrato ou protocolo específico («PDI»)[2] entre o cliente e a plataforma logística respectiva e que respeitará para uma dada marca ou modelo de viatura, ou um dado período temporal (por exemplo um ano), ou uma dada quantidade de viaturas (por exemplo 25 mil), pelo que na plataforma se efectuará a cada carro o que previamente foi contratado. Se ocorrer algum caso anómalo que justifique intervenção diferente, acordar-se-á para aquele caso específico, a solução mais adequada. Nestas condições, a preparação das viaturas para venda ao consumidor final, tanto pode ser ligeira como aprofundada, sendo que tal depende da vontade consagrada e expressa pelo cliente, concessionário ou marca, no referido contracto específico («PDI»). Pode portanto confirmar-se que estas intervenções técnicas efectuadas no âmbito da preparação de viaturas, quer em nome do concessionário ou do representante da marca em Portugal, têm a mesma validade do que aquelas que seriam feitas pelos próprios; tal equivale a dizer que o contrato de prestação de serviço à marca, acredita a plataforma logística em causa enquanto entidade tecnicamente capaz de poder intervencionar os veículos de acordo com o respectivo programa contratado. Os programas de intervenção («PDI»), como já se referiu, podem ser mais ligeiros, incidindo apenas na recepção, desenceramento, lavagem da viatura com reparação de alguma eventual avaria ou abalroamento, verificações mecânicas aos principais órgãos, motor, caixa de velocidades, direcção, travões e rodas e, finalmente, colocação de chapa de matrícula, abastecimento de uma quantidade mínima de combustível etc. Estas intervenções também podem ser de âmbito alargado e incluir inspecções e controlos tais como: verificação pormenorizada de luzes, instrumentos, comandos e respectivos estados de condição e funcionamento. Inclui também, necessariamente, uma parte de inspecção mecânica muito completa, em que se verificam desde apertos de porcas das rodas, sistemas de segurança activa, «air-bags», travões e direcção, motor e caixa de velocidades, rodas, pneus, sistemas de arranque a frio no caso dos veículos equipados com motor ciclo «diesel», baterias e respectiva carga, até à prova final da viatura em estrada, teste de grande rigor e exigência, para além de um trabalho final de cuidada apresentação visual da viatura, desde a desprotecção inicial da pintura até à lavagem final e abastecimento de combustível. Tudo isto envolvendo reparações do tipo curativo sempre que seja detectada avaria, anomalia ou abalroamento.

Indispensáveis são também anotações relativas a confirmações diversas tais como: n.º de motor, n.º de chassis, códigos de alarmes, de rádio, da cor da carroçaria, etc.

Finalmente a colocação de livros de instruções de manutenção e outra documentação necessária, bem como as respectivas chaves, ferramental e outros acessórios.
Conforme se pode constatar, estamos em presença de um conjunto de trabalhos que são efectuados aos carros, na iminência da sua entrega ao consumidor final.

Na verdade, parte destas tarefas poderiam ser feitas junto às linhas de montagem e outra parte nos próprios concessionários ou representantes nacionais.

No entanto, o facto destas tarefas serem realizadas por um parceiro estratégico independente permite uma economia de escala só possível por quem tenha uma estratégia de serviço do tipo «multimarcas», embora as marcas mais importantes não admitam a convivência das operações que ainda lhe cabem em «postponement» juntamente com a concorrência. O facto destas tarefas serem realizadas por um parceiro estratégico independente, que possui uma estratégia de serviço do tipo «multimarcas» é que permite que ele as realize obtendo economias de escala ao mesmo tempo que consegue economias de gama ou diferenciação.

Transformação, Personalização ou Customização de Viaturas

A transformação de viaturas corresponde a uma prestação de serviços que adequa o produto às exigências de um mercado de consumo específico, ou vai mais longe ainda, ao personalizar um carro de acordo com os gostos de um consumidor final específico e determinado. Podem mencionar-se os seguintes exemplos ilustrativos prove-nientes de plataformas logísticas portuguesas[3].

1º exemplo
Pintura exterior às cores normalizadas de «taxi»

Trata-se de uma transformação que aparentemente é óbvia e que não parece encerrar qualquer peculiaridade especial, dado que o consumidor final vai operar com a viatura que adquiriu na prestação dum serviço público de transporte de passageiros, tendo esta de ostentar as cores normalizadas para o efeito.

Na verdade, se do ponto de vista da transformação a viatura tem de sofrer as necessárias operações de pintura e tal não constitui uma dificuldade de maior dado que as plataformas de «postponement» se encontram genericamente apetrechada com os meios humanos, o «know-how», e as estufas e demais equipamentos necessários, por outro lado, trata-se de uma intervenção que se reveste de algum melindre, visto incidir sobre uma viatura nova, envolvendo indubitavelmente a imagem da respectiva marca, dos construtores e dos próprios representantes em Portugal.

Efectivamente, se a pintura constitui um factor estético decisivo na apreciação que é feita pelos clientes finais no acto da compra de uma viatura, não é menos importante para a qualidade da sua vida útil, a função de protecção anti-corrosiva da chaparia que ela promove e assegura. As marcas e os concessionários oferecem hoje aos consumidores, garantias específicas anti-corrosão na chapa e na estrutura do «chassis», por vezes de três, cinco ou mais anos. Está-se portanto a ver, que quando o comprador do taxi o adquire, ele tem direito à mesma garantia que todos os outros clientes, independente-mente de se saber se a pintura final foi efectuada pela marca na sua linha de montagem, pelo representante nas suas instalações, ou por um parceiro «multimarcas» desconhecido do grande público consumidor.

Pode portanto aquilatar-se do grau de confiança que se tem de estabelecer entre os parceiros logísticos quando contratam uma transformação desta natureza; deverá ainda referir-se que nalgumas destas plataformas, esta efectuam diariamente rigorosos controlos ao seu ar ambiente, de modo a assegurar-se a si e aos seus clientes, que as condições atmosféricas de humidade ou outras, durante as operações de preparação, pintura, secagem, acabamento e parqueamento, são de tal ordem, que não poderão,

[2] «Pre-Delivery Inspection»

[3] Vide, DIAS, J. C. Q., 2001, A Integração dos Portos Nacionais e do «Ro-Ro» nos Sistemas Logísticos Globais do Automóvel. A Formação de Bipolaridades. Tese de Doutoramento em Gestão Estratégica, Universidade Aberta, Lisboa, 2001, p.410 e seguintes.

em qualquer circunstância ser invocadas como estando na origem de fenómenos de contaminação posterior por corrosão, manchas na pintura, etc.
Trata-se portanto, de uma tarefa associada à produção do veículo e que envolve efectivas e importantes responsabilidades técnicas por parte de quem as executa.

2º exemplo
Instalação de um sistema de ar condicionado

Pode constar do «kit» de acessórios autorizados pela marca, a instalação de um sistema de ar condicionado num veículo. Em primeiro lugar, trata-se de um equipamento que quando em funcionamento «rouba» potência ao motor da viatura de uma forma significativa e daí que se considere um periférico forte consumidor de energia, pelo que qualquer deficiência na sua instalação pode provocar falhas comprometedoras no comportamento do principal órgão mecânico do carro.

Em segundo lugar, trata-se de uma montagem complexa e que envolve «mexer» no sistema electrónico do veículo, pelo que a mais pequena falha pode originar distúrbios no funcionamento de alarmes, comandos de vidros, portas e do próprio funcionamento do motor. Mais uma vez se tem de invocar o melindre e as responsabilidades que incidem neste operador «multimarcas» e na parte que lhe cabe relativamente à boa ou deficiente imagem que, pela sua actuação, pode eventualmente fazer recair sobre as marcas ou seus representantes locais em cujo «pipe-line» logístico se insere.

3º exemplo
A importação por Portugal de viatura destinada à reexportação para o mercado espanhol.

A viatura em questão, um monovolume, não preenchia os requisitos legais impostos pela legislação espanhola dado faltarem-lhe oito centímetros de altura. Foi decidido colocar-lhe na parte superior do tejadilho uma grelha bagageira, específica, que além de acrescentar esta utilidade específica extra perfazia, rigorosamente, a altura em falta. Esta adequação a um mercado específico foi realizada durante o estrito período de tempo em que a exigência legal se manteve. A partir do instante em que a legislação espanhola se adequou, ela-própria, às necessidades dimensionais da viatura, o artefacto extra deixou de fazer sentido, já que nem correspondia a uma necessidade real dos consumidores, tendo então, a partir daí, terminado a participação da plataforma de «postponement» nesta acção específica.

4º exemplo
Adequação às exigências de potência dos consumidores portugueses de viatura comercial todo-o-terreno.

Uma determinada marca de viatura utilitária ou comercial, todo-o-terreno, entendeu que devia adequar (aumentar) ao gosto dos consumidores portugueses, a potência do motor de um dos seus modelos mais populares. Tal aumento de potência implicou a montagem de um turbocompressor, ao próprio motor de cada unidade automóvel. Esse órgão é montado, no motor, entre o colector de admissão do ar atmosférico e o colector de escape e deve referir-se da delicadeza e responsabilidade do turbocompressor no funcionamento global do motor e do próprio carro em que está inserido. Nestas condições, uma montagem deficiente pode causar danos irreparáveis num motor, no carro e na própria imagem da marca. Um dos contratos que se detectou respeitou à montagem de um turbo-compressor de concepção espanhola e fabrico de origem japonesa, nas referidas viaturas utilitárias. Após a formação inicial aos recursos humanos intervenientes, o projectista espanhol fez auditorias periódicas ou ocasionais ao trabalho, não se tendo verificado qualquer reclamação ou anomalia após a montagem e funcionamento de milhares de «turbo-compressores» instalados.

5º exemplo
Adequação de viaturas a um consumidor específico

Para este tipo de intervenção, dada a sua enorme variedade e diversidade, não se mencionará um exemplo típico, mas vários.
Um cliente que deseja umas «jantes» especiais, um alarme ou uma estereofonia especial; um cliente que pretende outro tipo de estofos por exemplo de couro; outro ainda que deseja faróis especiais, ou até outro que quer uma viatura com «ailerons» e outros refinamentos aerodinâmicos especiais autorizados pela marca e aprovados pela DGV (Direcção-Geral de Viação); a instalação de equipamentos diversos personalizados e assim por diante. Conforme se pode ver estamos mais uma vez em presença de um conjunto de trabalhos, agora de transformação ou customização de viaturas, que também são efectuados na iminência da sua entrega ao consumidor final. Na verdade, parte destas tarefas dificilmente poderiam ser feitas nas actuais linhas de montagem, dados não só os elevados custos de diferenciação ao modelo geral, como ainda pela extraordinária demora que o produto levaria a chegar ao cliente final.

Exceptuando certas representações de marcas de elevados volumes de venda em que face à natureza da sua estratégia, o investimento se justifique, a realização destes trabalhos pelos agentes nacionais ou regionais da marca, mesmo pelos de menor volume de vendas obrigaria a um elevado investimento em meios que poderiam ser excedentários por períodos indeterminados, logo de duvidosa rendibilidade.

Assim, o facto de todas estas tarefas serem atribuídas, por «outsourcing», a um parceiro estratégico e independente, permite economias de escala e diferenciação ou gama só possíveis por quem, inserido nos canais de distribuição tenha uma estratégia de serviço do tipo «multimarcas».

Trata-se pois de uma operação típica de «postponement», já que reporta a valor acrescentado ao produto, num momento tão tarde quanto possível do processo e o mais próximo possível do consumidor final; operações efectuadas pois, na iminência do acto da compra do automóvel, tido desde então como um produto acabado tanto pelo consumidor final como pelo responsável da marca, que assegurará a partir daí os respectivos serviços pós-venda.

Recepção e Parqueamento de Viaturas («Buffer»)

Os representantes nacionais, ou os concessionários das marcas gostariam de receber carros gradualmente, para que à medida que os consumidores «sinalizassem» as viaturas, elas fossem transformadas e/ou preparadas, para serem entregues de imediato algumas horas depois. Mas as previsões do comportamento do mercado são muitas vezes falíveis. Se existe uma procura maior que a prevista não é tão fácil assim, conseguir do estrangeiro, respostas rápidas e eficazes das respectivas marcas. Pelo contrário se a procura é inferior à oferta, então, esses mesmos representantes nacionais ou concessionários têm de arcar com o ónus de imobilizar viaturas, transformando-as num «stock» morto.

Os terrenos e a construção de «stands» no interior das cidades são tão onerosos que é preferível adquirir tal serviço ao prestador logístico, podendo, nalguns casos, custar até cerca de sessenta escudos por dia e por viatura.

Esta função de amortecimento das flutuações do mercado e dos erros de previsão do "carregador", (função «buffer») acaba por ser um "subproduto" que os vários parceiros gostariam de não necessitar, dado corresponder a um serviço passivo que, basicamente, não incorpora valor. Apesar disto, tem de se dizer que se trata de um serviço com grande utilidade; tal significa que a função de parqueamento («buffer»), no mínimo, amortece a necessidade de ocupação de espaço entre a chegada da viatura, a sua compra e a entrega ao cliente final, mesmo que tudo isto seja efectivamente muito rápido e com um mínimo de perda de tempo possível.

Prestação Integrada

Conforme se pode constatar da análise efectuada, para além dos referidos casos da compra isolada do serviço de parqueamento, poucos são os que necessitam de contratar apenas um dos serviços prestados. É muito frequente que as viaturas que vêm realizar transformações, também efectuem operações de preparação, desprotecção etc.

Já se referiu que boa parte dos carros que efectuaram transformações, também requisitaram o serviço de preparação («PDI»); no entanto a gama dos serviços que as plataformas «postponement» podem prestar de uma forma integrada inclui a gestão personalizada da estadia da própria viatura. Mesmo quando esta se encontra apenas "de passagem", pode eventualmente necessitar de reparar algum pequeno abalroamento, colocar um qualquer acessório entretanto roubado durante o trânsito, etc. Com efeito, após a entrada do veículo na plataforma logística é desencadeada a operação de controle contraditório de faltas, falhas e avarias.
Este controle, que pode ser executado em zona coberta e com iluminação artificial, é realizado com o apoio de um periférico portátil do próprio sistema informático, onde se registam a anomalias e as deficiências encontradas em cada viatura. O referido periférico portátil emite, para cada veículo que chega à plataforma, uma etiqueta de código de barras que permite ter acesso a toda a informação referente a esse veículo além de controlar a sua localização. A informação é transmitida ao sistema informático central, que emite, de imediato, uma "guia de acompanhamento da viatura".

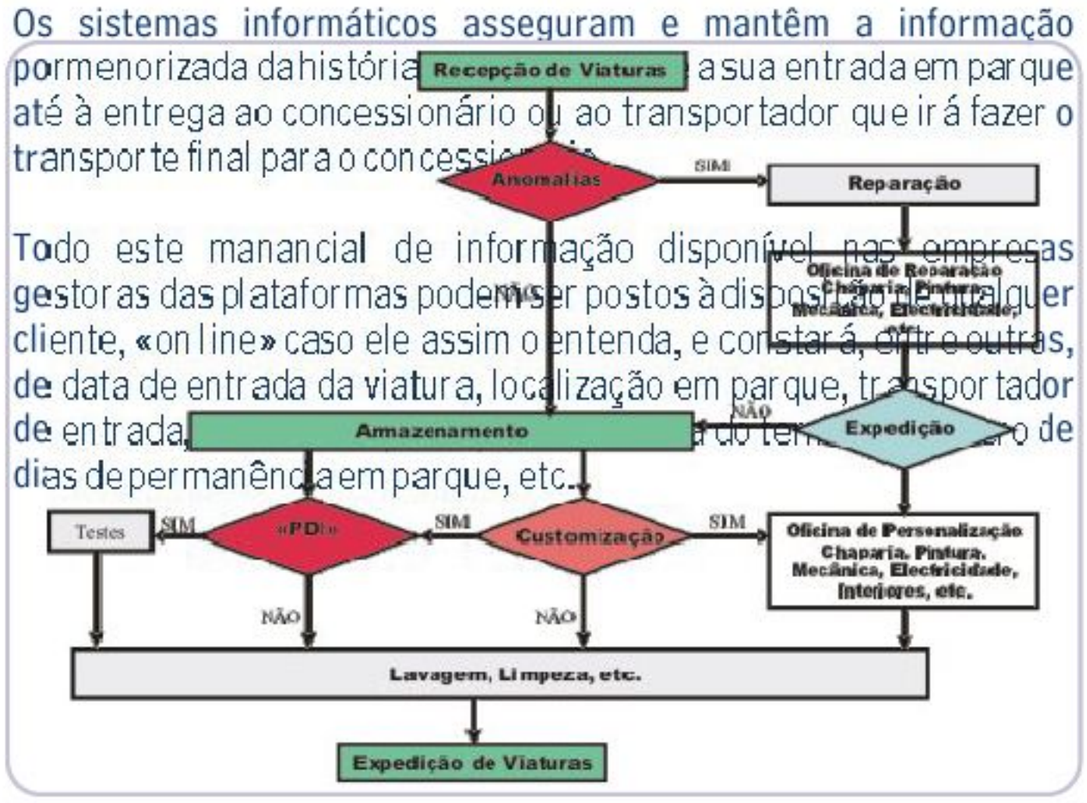
Nesta guia, que segue a viatura durante o tempo de estadia na plataforma logística, serão anotadas todas as acções que correspondem a trabalhos efectuados ou anomalias verificadas durante essa mesma permanência.

Como resultado da informação introduzida no sistema informático, é possível emitir relatórios pormenorizados, referentes a viaturas entradas, por datas e por modelos, assim como também é possível obter relatórios de viaturas com anomalias à entrada das instalações.

Sempre que a viatura é colocada numa qualquer zona do parque a localização foi-lhe previamente atribuída pelo computador. Esta localização será mantida constante até à saída da viatura. Caso se verifique a necessidade de deslocação de alguma viatura, a fim de se proceder a reparações (preparação) ou de se efectuar montagens de quaisquer «kits» (preparação ou transformação), esta será considerada como sendo provisória, pelo que, a viatura, voltará sempre ao local que desde início lhe foi destinado.

Os sistemas informáticos asseguram e mantêm a informação pormenorizada da história [illegible] a sua entrada em parque até à entrega ao concessionário ou ao transportador que irá fazer o transporte final para o concessi[illegible]

Todo este manancial de informação disponível nas empresas gestoras das plataformas podem ser postos à disposição de qualquer cliente, «on line» caso ele assim o entenda, e constará, entre outras, de data de entrada da viatura, localização em parque, transportador de entrada, [illegible] do tem[illegible] o de dias de permanência em parque, etc.



A GESTÃO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO



Eng. José António A.Costa
-Licenciado em Gestão & Tecnologias Marítimas - Especialização Navios Químicos/GPL e Engenharia Sistemas Electrónicos e Telecomunicações (E.N.I.D.H.);
-Especialização Industrial Risk Engineering - Zurich Risk Engineering - Suiça.
-Na KPMG Advisory desenvolve a sua actividade no suporte ao desenvolvimento da Estratégia e Gestão Operacional Empresarial (Enterprise Business Performance) com ênfase na Gestão da Cadeia de Abastecimento (Supply Chain Management)

A GESTÃO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO?

Gestão da Cadeia de Abastecimento pode ser definida como …

…"the process of planning, implementing and controlling the efficient, cost effective flow and storage of raw materials, in process inventory, finished goods and related information from point-of-origin to point-of-consumption for the purpose of conforming to customer requirements"…
Fonte: Council of Logistics Management

1. Introdução

Como em muitas outras áreas do conhecimento técnico os conceitos de logística e cadeia de abastecimento apresentam-se no panorama nacional, como um dos assuntos mais debatidos e investigados, sobretudo nos últimos quinze anos. Grande parte da investigação e reflexões tornadas públicas procura explicar conceitos e benefícios decorrentes destas abordagens, sobretudo com base e referência a múltiplos exemplos de sucesso, externos à nossa economia. Contudo, tal como noutros domínios da investigação e desenvolvimento técnico, apesar da informação e evidências disponíveis, os resultados obtidos decorrentes da sua aplicação no nosso país ainda não permitem identificar níveis de adesão e resultados claramente animadores.
E porquê? Em muitas das circunstâncias tal facto, deve-se a uma deficiente compreensão dos factores básicos do desenvolvimento de uma estratégia de gestão da cadeia de abastecimento, associada a um eventual excesso de complexidade apresentada por alguns autores, o que numa fase inicial me parece desproporcionada e eventualmente inibidora de desenvolvimento. E portanto nesta perspectiva quando não se identificam benefícios ou vantagens, dificilmente se encontram compromissos de desenvolvimento e implementação.

Porque os conceitos e princípios que orientam a implementação e desenvolvimento da gestão da cadeia de abastecimento são de alguma simplicidade, apresenta-se em seguida uma das possíveis formas para a sua estruturação. O nível de maturidade das empresas e do próprio modelo de gestão que objectivamente se pretende apresentará naturalmente um crescendo de complexidade, que no entanto se assente em conceitos sólidos e simples se torna mais eficiente.

A gestão de uma cadeia de abastecimento integrada representa um conjunto de oportunidades significativas para uma melhoria dos níveis de serviço, redução de custos e operações mais eficientes e eficazes. São diversos os benefícios específicos de uma cadeia de abastecimento eficaz. A título de exemplo:
-redução de tempo de ciclo
-redução de inventários (em quantidade e espécie)
-aumento das vendas
-operações de entrega mais eficientes e eficazes
-aumento da fiabilidade e integridade da informação e dados
-melhoria na qualidade
-aumento da flexibilidade, e
-melhoria nas relações de parceria entre fornecedores e clientes.

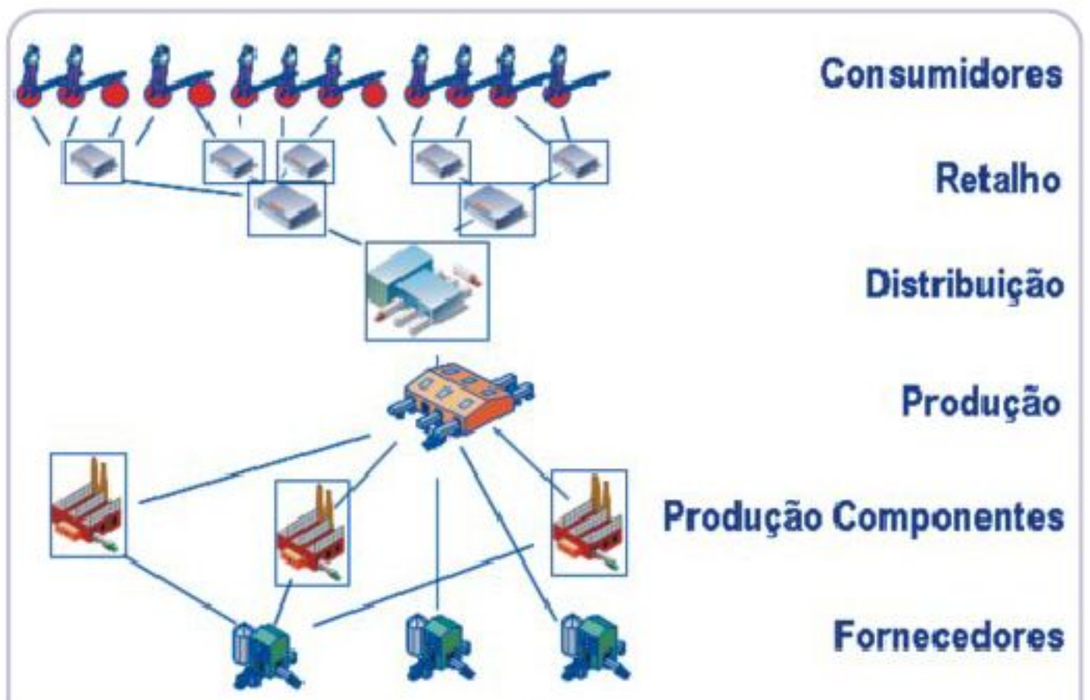


Fig 1. Cadeia de Abastecimento

As características seguintes contribuem para uma melhor compreensão do conceito:

Filosofia:
Preocupação com a gestão de custos e optimização das relações de parceria com entidades externas à empresa. É por isso uma "forma de pensar", podendo ser implementada de variadas formas.

Âmbito:
Como um processo compreende um conjunto vasto de funções operacionais. Estes apresentam-se em maior ou menor quantidade e complexidade função do nível de maturidade da empresa, logo a sua capacidade para a gestão de mais ou menos aspectos.

Implementação:
As empresas poderão eventualmente ter já reconhecido e tentado implementar o conceito de gestão da cadeia de abastecimento, no entanto constrangimentos de carácter organizacional e estrutural, na avaliação do desempenho, uma maior ênfase no curto prazo (a gestão do dia a dia) e a resistência à mudança, podem constituir-se como inibidores a uma implementação eficaz.

Influência de Facilitadores:
Uma variedade de facilitadores podem ser identificados com influência na gestão de cadeia de abastecimento:
Facilitadores tecnológicos como sistemas integrados de planeamento e gestão de recursos (normalmente reconhecidos como ERPs (ERP - enterprise resource planning) com maior ou menor quantidade de áreas integradas, logo módulos aplicacionais

integrados; Sistemas e modelos de subcontratação de serviços; Cultura corporativa;
Pressão por parte dos mercados e concorrência; Utilização de EDI "Electronics Data Interchange".

Variação dos custos de estrutura:
De forma a obter vantagem competitiva, as empresas devem desenvolver a sua capacidade para planear, actuar e controlar produtos/serviços e toda a informação associada, desde o fornecedor do fornecedor ao cliente do cliente como um processo integrado e não como um conjunto de funções discretas e independentes.

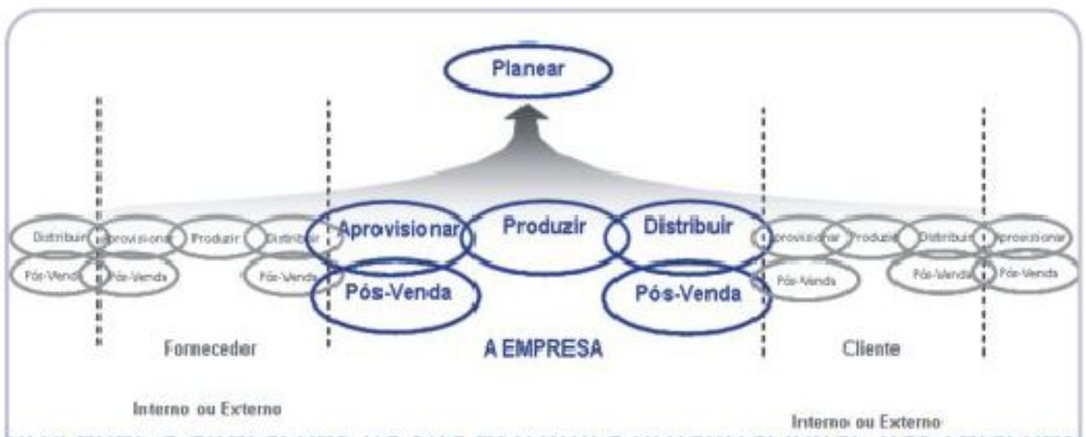


Fig. 2 Rede de Parceiros
Fonte: Supply-Chain Council, Inc.

proceder a alterações na sua estrutura organizacional, nas relações de parceria que mantém com fornecedores e clientes e na forma como mesmo avaliam o desempenho. Após a correcta definição do modelo operacional de gestão da cadeia, a introdução de novas tecnologias de informação podem facilitar o processo de comunicação, a melhoria dos níveis de serviço e a redução dos custos operacionais ao longo da cadeia de abastecimento.

Parece ser de consenso alargado que quanto maior ênfase for atribuída à eficácia da prestação do serviço, mais o conceito de uma logística eficiente se apresenta como um dos factores críticos contributivos para este objectivo, sendo tal facto válido quer para as empresas já em funcionamento, quer para aquelas que agora iniciam a sua actividade.

2. A Empresa versus Rede de Parceria

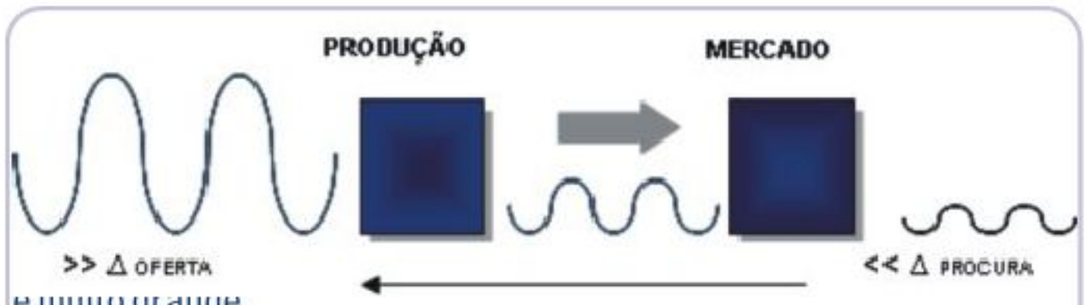
O processo de desenvolvimento e gestão da cadeia de abastecimento foi caracterizado por uma evolução correspondente a três fases (Cooper 1994/1999):
Nos anos 70, como uma "integração interna" das funções distribuição física, transporte, armazenamento/inventários numa única entidade funcional de coordenação única. A avaliação e reconfiguração da cadeia de abastecimento encontrava-se limitada à empresa e seus processos internos.
Nos anos 80, como uma "integração de canal" com o desenvolvimento de relações de parceria entre fornecedores e clientes assegurando uma maior eficiência. É reconhecido que é possível identificar benefícios significativos, na integração da cadeia de abastecimento com os processos quer dos fornecedores quer dos clientes. O relacionamento com fornecedores agora em ambiente transacional (particularmente através EDI, JIT "Just in Time" e código de barras) centra-se numa parceria estratégica entre elementos da cadeia, o que requer a partilha de informação como previsões, e objectivos.



conceitos anteriores ao contexto global.
Fig. 3 Organização matricial dos Processos de Negócio

Em crescendo o "driver" da gestão da cadeia de abastecimento, está em deslocação constante da esquerda para a direita na fig.3, à medida que consumidores e clientes vão impondo os seus requisitos e regras. Este facto tem um impacto significativo na dinâmica de toda a cadeia pois tal como outros sistemas de controlo dinâmico, torna-se instável sempre que são introduzidos factores perturbadores como atrasos. O resultado de uma pequena variação na procura tem como resultado uma grande variação na oferta ao nível do fornecimento.

O conceito de parceiro de negócio em rede toma forma, e o modelo tradicional de concorrência evolui da empresa versus empresa para o de cadeia de abastecimento versus cadeia de abastecimento.



e muito grande.
Os factores que se apresentam como justificando esta mudança podem apresentar-se como:
Fig. 4 Sistema Dinâmico
Fonte: Industrial Dynamics, J. Forrester

Redução de Custos:
Existem três questões fundamentais no que respeita a uma análise de custos na cadeia de abastecimento. Em primeiro lugar a capacidade para os identificar, depois qualificar os seus "cost drivers" e por último reconhecer o seu modo de variação. A variação total dos custos é significativa sobretudo se tivermos em consideração o desenvolvimento da actividade numa perspectiva

global.

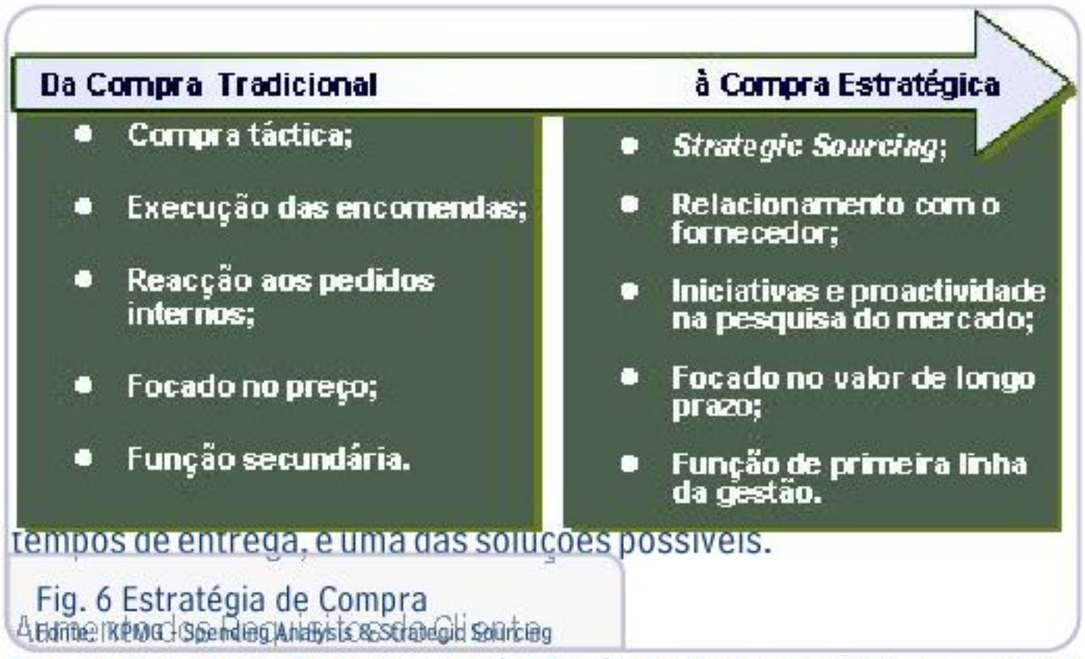


Fig. 6 Estratégia de Compra
Fonte: KPMG - Spending Analysis & Strategic Sourcing

tempos de entrega, é uma das soluções possíveis.

Europe – total logistics spend and forecast

€ m	2001	2002	2003	2004	2005	CAGR 2001-2005
Germany	50,159	53,698	57,467	60,312	62,381	5.6%
France	34,527	36,567	37,979	39,928	41,358	4.6%
UK	29,777	30,882	32,138	33,916	35,217	4.3%
Italy	19,223	20,655	21,747	22,955	24,717	6.5%
Spain	9,543	10,217	10,934	11,604	12,334	6.6%
Belgium	5,775	6,180	6,598	7,067	7,267	5.9%
Netherlands	8,347	8,922	9,401	10,023	10,584	6.1%
Sweden	4,934	5,104	5,436	5,778	6,178	5.8%
Other	6,695	6,926	7,376	7,840.4	8,382	5.8%
Total	**174,223**	**184,936**	**195,232**	**206,048**	**215,067**	**5.4%**

Source: Datamonitor DATAMONITOR

Fig.5 Custos Logísticos
Fonte: DataMonitor

Da mesma forma o custo de armazenamento pode variar em função da localização. Torna-se crítica a decisão relativa ao número e às características das infra-estruturas de armazenamento.

Pressão na redução de inventário:
Uma optimização entre outros, por via da redução do inventário numa empresa, pode apresentar um impacto financeiro muito mais relevante que o aumento no valor unitário da venda dos seus produtos. Esta circunstância coloca uma pressão crescente na gestão dos níveis de inventário podendo actuar-se ao nível do:
Custo de Aquisição Tirando partido de uma criteriosa selecção e gestão de fornecedores, utilizando o conceito de encomenda económica, tirando partido do desconto de quantidade nas aquisições, alterando o modelo de transacção pela utilização de contratos de aquisição. Pelo planeamento da compra ter em consideração um "lead time" que possa acomodar sempre que possível meios de transporte mais económicos (i.e. transporte marítimo vs. transporte aéreo).

Minimização de stocks desnecessários O fundo de maneio das empresas será necessariamente afectado se forem afectadas verbas substanciais para a aquisição de artigos para stock que não são necessários, ou não o são até determinada data. A utilização de rotinas de planeamento contribui para a sua optimização com a utilização de previsões da procura para decidir quando encomendar uma nova quantidade assim como utilizando os conceitos de stock de

Enquanto a pressão para a redução de custos aumenta, no mesmo contexto a maior disponibilidade de informação e concorrência origina por parte dos clientes um nível de exigência em crescendo. E isto pode ser analisado de várias formas:
Redução do número de falhas de abastecimento quer em termos de resposta a encomendas, quer em termos de falhas em trânsito;
A necessidade de aumentar a diferenciação do produto como consequência de uma crescente segmentação do mercado;
O crescente aumento de expectativa para a qualidade por parte do cliente/consumidor.

Aqui a distribuição assume papel relevante pois pode ser entendida como de valor acrescentado para o produto. No entanto, enquanto as características base do mesmo são tangíveis (qualidade, características físicas, tecnológicas, durabilidade, etc.) a sua penetração e aceitação no mercado pode ser melhorada em função de um conjunto de características intangíveis (frequência /eficácia/ consistência do abastecimento, suporte pós-venda, etc.).
A retenção de clientes é importante senão mais importante que a obtenção de novos. O "lifetime value" de um cliente é considerável pelo que a sua retenção é importante uma vez que na estrutura de custos da empresa, os associados a promoções, descontos, etc., se apresentam na linha da frente.
Neste contexto o objectivo consiste em "…disponibilizar o produto certo, ao cliente certo, no momento certo ao preço certo …" (A.T. Kearney) e isto de uma forma repetitiva.

O Tempo como factor de pressão concorrencial
O preço relativo e a marca de determinado produto é sem dúvida importante, mas cada vez mais os clientes/consu-midores estão dispostos a aceitar produtos alternativos. Assim uma nova dimensão da competitividade neste contexto é a disponibilidade, mais especificamente a disponibilidade de produto em tempo útil.

O tempo de vida dos produtos (padrão de vendas de um produto desde o momento em que é lançado no mercado, cresce, atinge a maturidade, saturação e declínio) tem vindo a diminuir e assim aparenta continuar. Associado a este facto a redução do tempo de ciclo de desenvolvimento de novos produtos, logo a sua disponibilidade no mercado "Time-to-Market".

Os dois factores combinados colocam a ênfase no lançamento dos novos produtos no mercado sendo então crucial a gestão da cadeia de abastecimento em aspectos como a redução de tempos de ciclo entre a encomenda e a entrega. A sua redução permitirá a disponibilização dos produtos no mercado o mais rapidamente possível e desta forma o despoletar dos fluxos financeiros associados se tornar também mais célere. De facto a redução dos tempos de ciclo parciais e logo o tempo de ciclo total, permite que as diferentes fases de pagamento associadas ao completamento das diferentes fases ao longo da cadeia de abastecimento sejam iniciadas em intervalos de tempo mais curtos. Este facto é crítico para a melhoria na disponibilidade de fundos de maneio por parte dos diferentes parceiros.

O objectivo da gestão da cadeia de abastecimento apresenta-se então como o de identificar, desenvolver e implementar estratégias financeiras e logísticas eficazes assegurando ao mesmo tempo um

nível de serviço superior. A aplicação destes conceitos apresenta vantagens para as empresas que podem ser avaliadas como a seguir se indica.

4. Modelos de Gestão

Reconhecidos os conceitos da base a gestão da cadeia de abastecimento pode ser desenvolvida de acordo com modelos diversos. Dos vários disponíveis um pela sua simplicidade e lógica de desenvolvimento merece atenção particular:



Fig. 7 Melhorias Projectadas Cadeia de Abastecimento

- Análise da Cadeia de Abastecimento "AS-IS";
- Alinhamento "Boas Práticas" com objectivos organizacionais;
- Definição e Implementação de Melhorias na Cadeia de Abastecimento "TO-BE".

A estrutura básica deste modelo assenta numa "pirâmide de quatro níveis", que representa o processo de desenvolvimento da cadeia de abastecimento de uma organização com as fases a seguir indicadas:

SCOR - Supply Chain Operations Reference Model 6.0

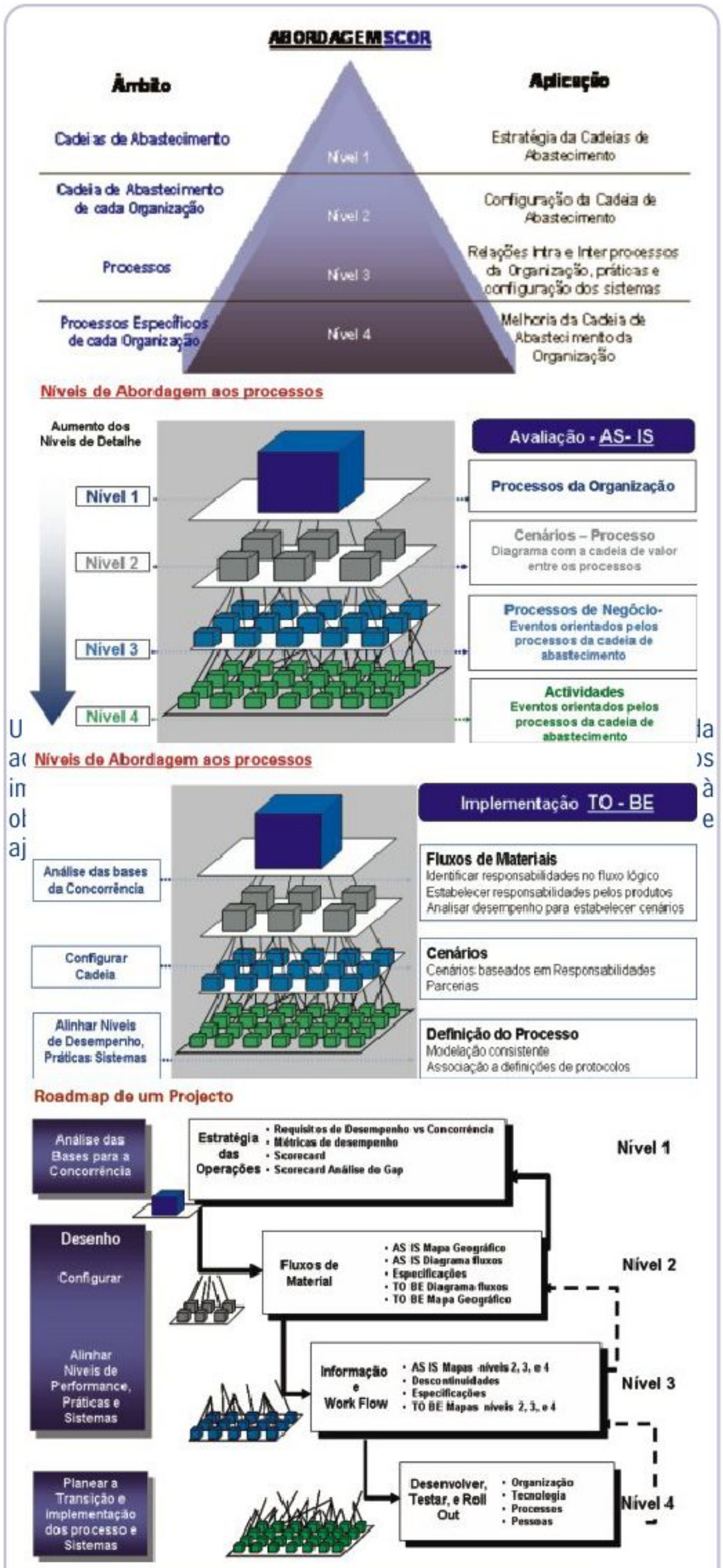


Fig. 7 Melhorias Projectadas Cadeia de Abastecimento

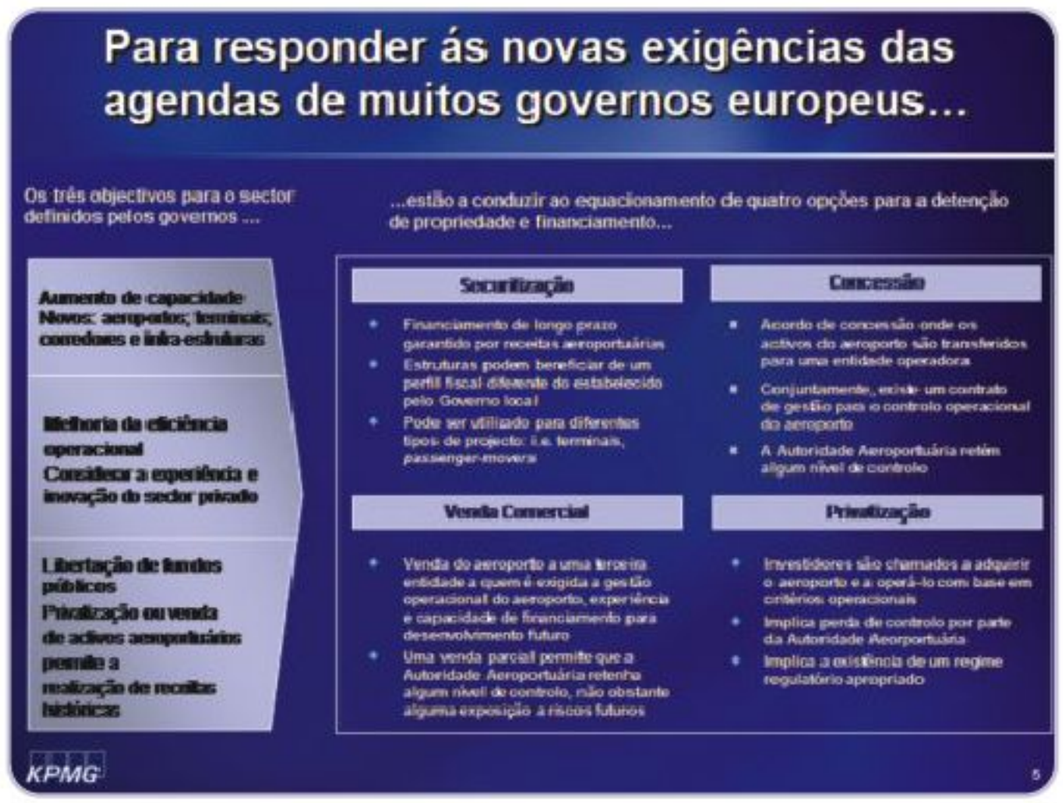
Desafios de gestão das empresas aeroportuárias na Europa

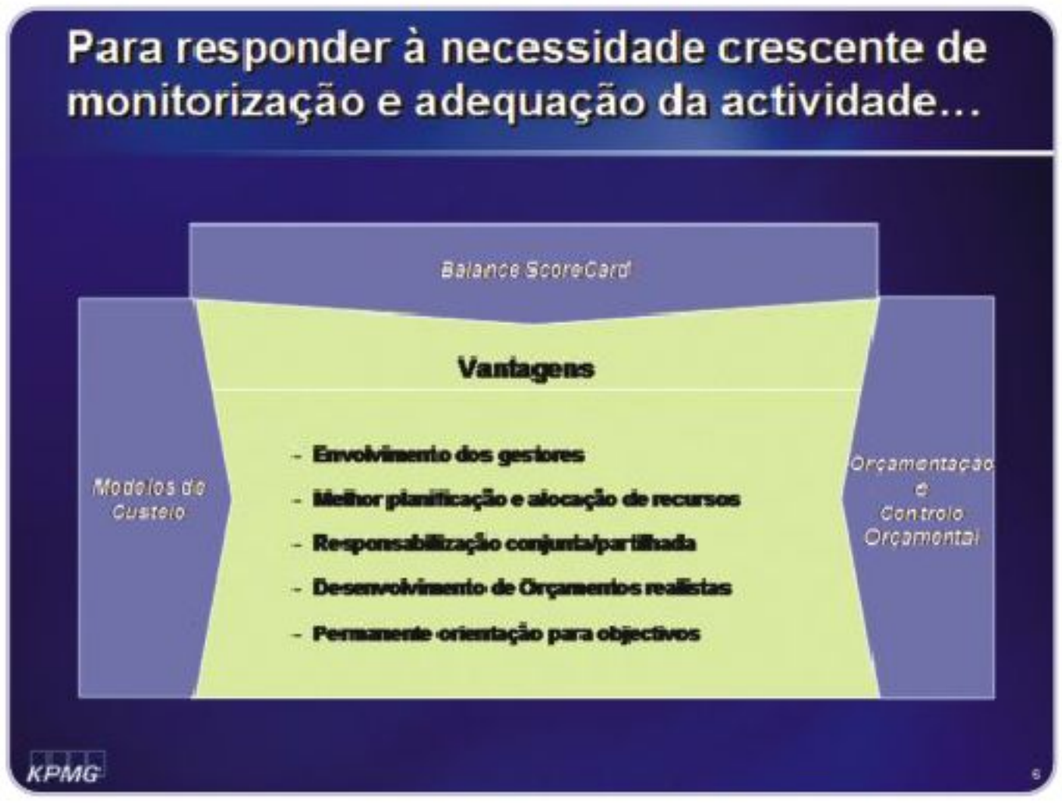
Dr. Nuno Barra
KPMG Advisory - Consultores de Gestão, Lda

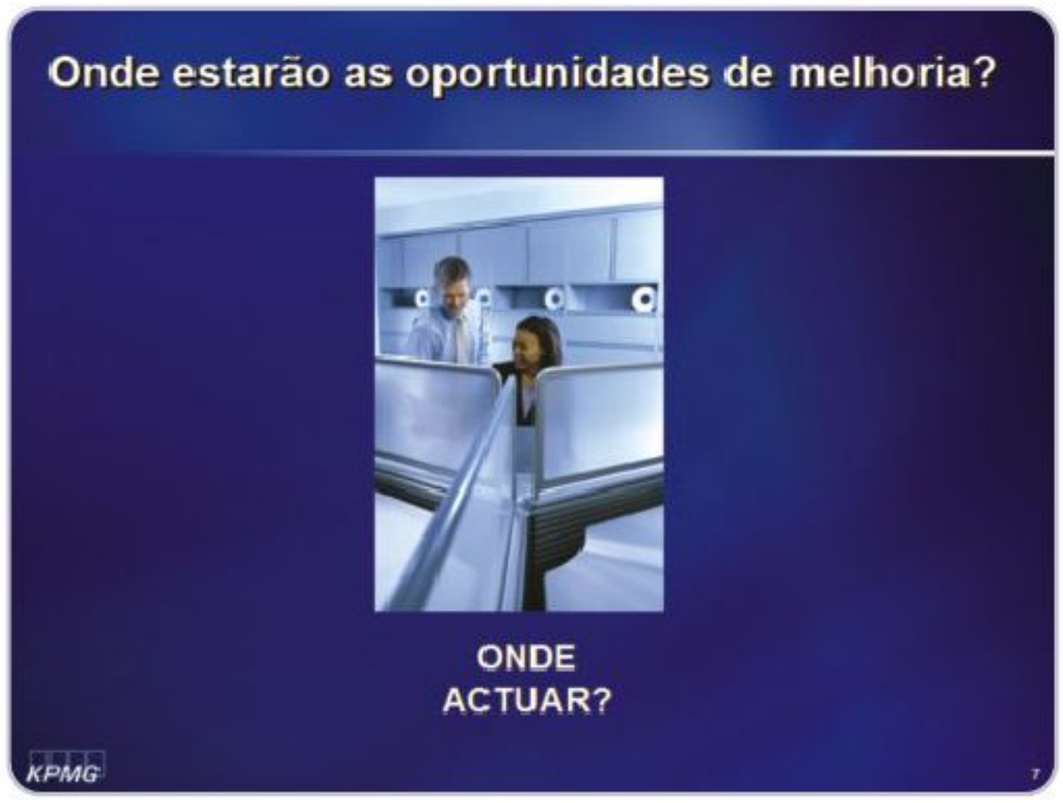






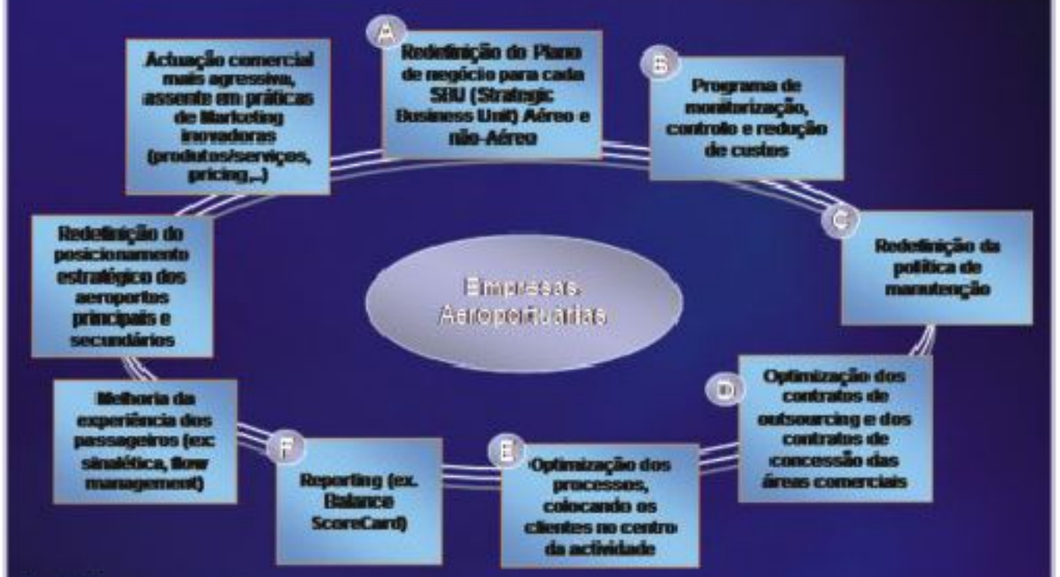






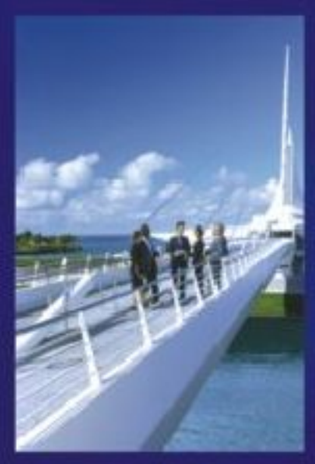
KPMG

Áreas de intervenção crítica nas empresas aeroportuárias…



KPMG 8

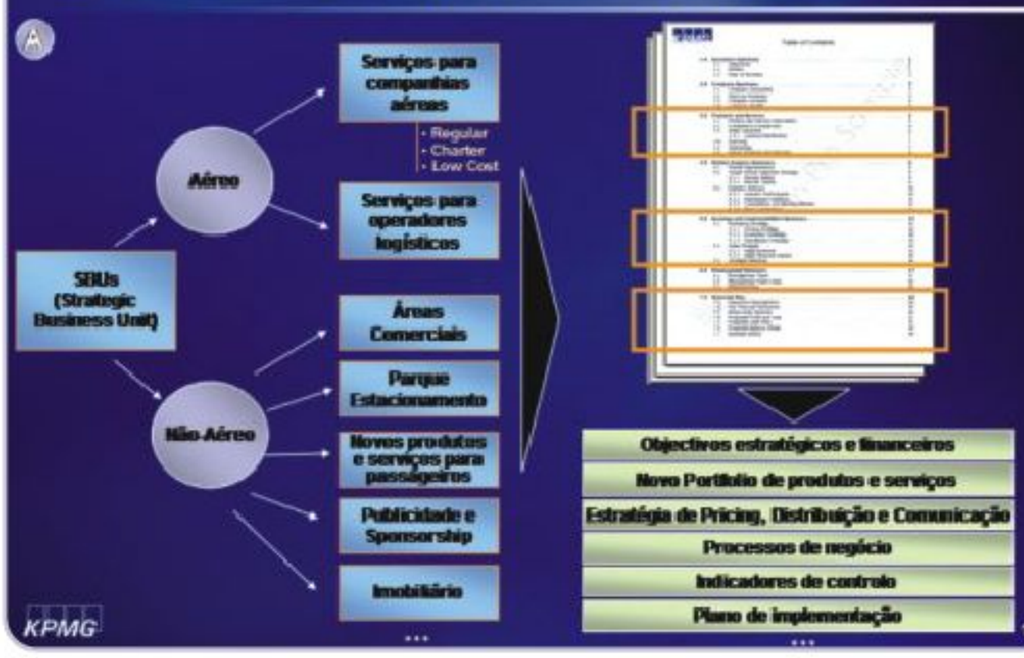
O que deverão fazer as empresas para implementar as melhorias identificadas?



COMO ACTUAR?

KPMG 9

Redefinindo o plano de negócio por SBU, diversificando os produtos/serviços…

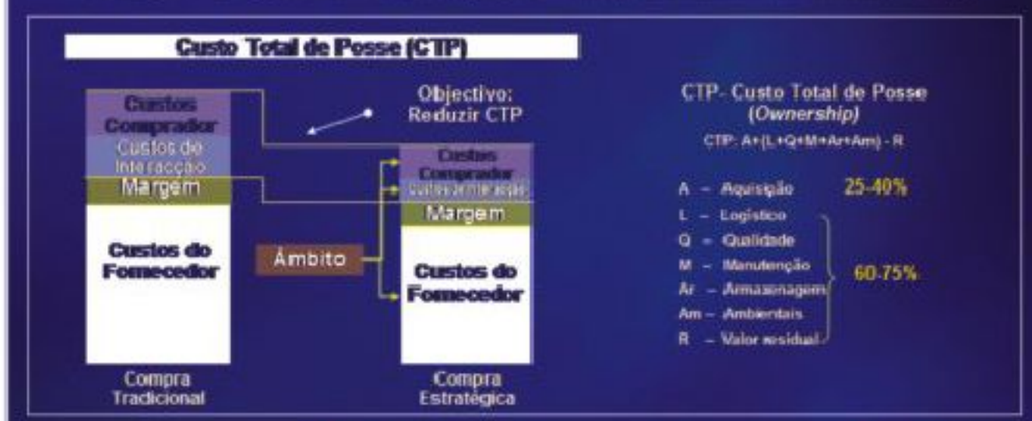


KPMG 10

Lançando um programa contínuo de análise e redução de custos…

B

Spending Analysis: Processo transversal às Organizações que permite a selecção sustentada de fornecedores com o objectivo de **reduzir as despesas** com as compras de bens directos/indirectos e de serviços.



Gestão de Fornecedores	* 2% a 12% redução como resultado de uma gestão estratégica de fornecedores
Contratos	* 7% de poupança pela utilização eficiente de contratos existentes.

* Fonte: Aberdeen Group, Novembro 2003

KPMG 11

Reavaliando a actual política de manutenção…

C

A abordagem para projectos relacionados com a manutenção passa pelas seguintes 4 fases:



1. Estabelecer o Âmbito da Manutenção, i.e., conhecer e hierarquizar os Clientes Internos da Manutenção e as Respectivas Prioridades e necessidades;
2. Estabelecer o Nível de Serviço requerido pelos Clientes Internos e Externos da Manutenção, com destaque para as Operações. Partindo da avaliação da situação actual e dos disfuncionamentos eventualmente detectados torna-se necessário estabelecer um "contrato" entre as Operações e a Manutenção (prioridades, nível performance e de serviço, custos do serviço);
3. Estruturar a Política de Manutenção a adoptar (**nível de subcontratação**, stock de manutenção e normalização de materiais a adoptar, intervenção das Equipas de Operação na detecção de anomalias e na execução de rotinas de Manutenção Preventiva, objectivos para os Índices de Performance; Índice de custos...);
4. Definir ou confirmar a Estrutura orgânica da Manutenção, tendo como objectivo executar a Política de Manutenção definida pela Administração recorrendo a um nível de algeiramento e integração que permita um salto qualitativo da organização.

KPMG 12

Reavaliando a política de *outsourcing* e os contratos estabelecidos…

D

Reavaliar COMO e ONDE actuar: a metodologia associada ao processo de sub-contratação



KPMG 13

Optimizando os processos de negócio numa lógica Kaizen…

E

Optimização do modelo organizacional, migrando do actual modelo (AS-IS) para o modelo pretendido (TO-BE).

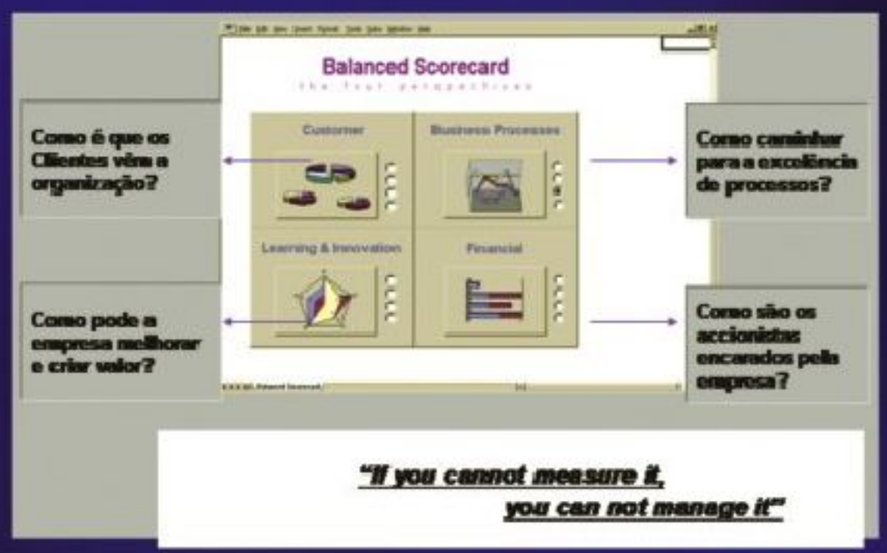


KPMG

14

Introduzindo instrumentos que permitam o alinhamento das operações com a estratégia…

F



KPMG

15

Casos de Sucesso da KPMG na Europa



Luton Airport – Acquisition advice and due diligence for Singapore Changi Airport.

Budapest Ferihegy International Airport – Principal advisors to the winning bid to build and operate the airport's passenger terminal. Upon award, provided significant financing assistance.

Dusseldorf Airport – Provided business and strategy planning assistance in the preparation of bid to acquire a 50% equity interest in the airport.

Munich Airport – Examined potential major commercial development project on new airport site.

Warsaw Airport – Assisted in developing financing options for the development of the new terminal.

Ruzyne (Prague) International Airport – Assisted in the preparation of a winning proposal to re-develop terminal. Advice included traffic and facilities planning, business planning, and financing assistance.

Spanish Airports – Conducted strategic review of the privatisation of a number of regional Spanish airports. Reviewed economic profile of the airports and developed privatisation strategy.

Istanbul Ataturk International Airport – Provided business planning, financial assistance and deal structuring for a proposal to build and operate a new international passenger terminal.

Pilsen Cargo Airport – Assisted Bechtel Corporation in the planning and development of the facilities for commercial operations.

KPMG

15

Casos de Sucesso da KPMG na América



JFK Airport, New York – Assisted in the successful financing for the US$1 billion redevelopment of the International Arrivals Building. Work included due diligence to support the business plan and development of the cash flow projections.

Toronto International Airport – Provided financial and business advice in the US$500 million development of Terminal 3. Work included the preparation of financial projections, the design of innovative lease agreements with major airlines, tenants and the development of the Management and Operations Plan.

NAV Canada – Business advisor to NAV Canada in the US$1 billion privatisation of Canada's Air Navigation System. Developed the feasibility study and business plan, assisted in the US$2 billion financing and advised on asset transfer and human resource issues.

Vancouver, Montreal, Calgary and Edmonton Airport Leases – Financial review for the federal government. Issues addressed include airport charging, capacity development, and financing requirements.

Sangster (Montego Bay, Jamaica) International Airport – Provided facilities planning and financial assistance in preparing a bid for the acquisition of the airport.

Argentina Airport System – Provided advice to airport system concessionaire on a range of issues including capital planning, tariff setting and business planning.

Bogotá (Columbia) Airport – Assisted in determining the feasibility and the financial structure of the privatisation and redevelopment of airport runways.

KPMG

17

Outros Casos de Sucesso da KPMG



KPMG

18

Outros Casos de Sucesso da KPMG



KPMG

19

GabLogis
PORTUGAL

Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional

Edifício Pedro Álvares Cabral, (Ex-CRCB) - Doca Alcântara (Norte)

2º Dtº 1399-045 LISBOA

Telefone – 21 394 2580 Fax – 21 395 2889

E-mail – gablogis@mail.telepac.pt www.gablogis.web.pt

Planear, Aprovisionar
Que papel para os Processos Colaborativos

Eng. Rui Lopes dos Santos
KPMG Advisory - Consultores de Gestão, Lda

Índice



- Desafios e tendências
- Factores Críticos de Sucesso
- Modelo SCOR™
- Processos Colaborativos - definições
- Planeamento – que papel para a Colaboração
- Aprovisionamentos – que papel para a Colaboração
- SCORCard™ – Medir o Desempenho
- Conclusões

KPMG

Gestão da Cadeia de Abastecimento
Desafios e Tendências

Clientes



Clientes mais exigentes

Mas querendo pagar cada vez menos!

- Soluções à medida
- Rapidez e qualidade na entrega
- Acesso a informação

Concorrência



Concorrência baseada na agilidade

Capacidade de adaptação a perturbações na Cadeia de Abastecimento ou desajustamentos entre procura e oferta

- Rapidez no lançamento de novos produtos
- Rapidez na capacidade de adaptação das estruturas de produção

Cadeia de Abastecimento
Estruturas de Gestão



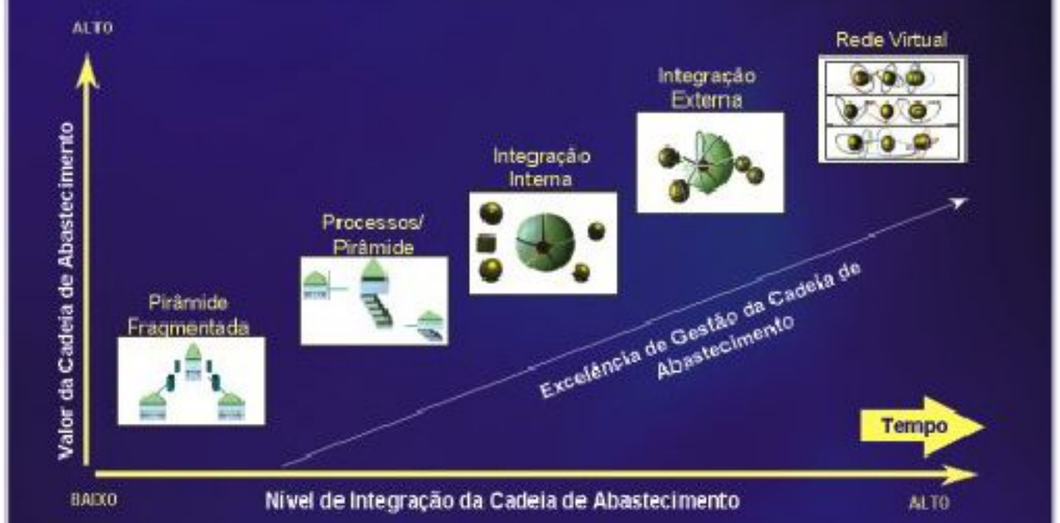
Estruturas da Cadeia de Abastecimento cada vez mais complexas

Dificuldades de gestão
Controlo de custos
Integração

- Operações distribuídas
- Externalização de operações
- Dispersão Geográfica

Cadeia de Abastecimento
Modelo de Maturidade





Características dos 5 patamares

PLAN

	Fragmented Pyramid	Process Pyramid	Integrated Enterprise	Enterprise to Enterprise	Virtual Network
Strategy	Functional integration Driven by cost & efficiency What product can we make? Mass produced products	Cross-functional integration No integration with customer's/suppliers Internal focus for product design	Supply chain strategies partially developed Supply chain process focused Semi-custom products	Supply chain strategies built into business strategy Inter-enterprise integration Optimised supply chain Semi-custom solutions	Supply chain reconfiguration to respond to opportunities Agility/flexibility source of competitive advantage
Process	Functional silos Department focused Informal communications within departments	Cross-functional teams Focus on cross-functional process co-ordination Functional/departmental performance measured	Process owners established throughout supply chain Some supply chain processes across trading partners Established good practice	Fully transitioned from functional to supply chain process focus Total process integration with trading partners	Dynamic, end-to-end integration Opportunity and value-add focused Total process integration
People	Subject matter experts Culture is adversarial, mutual distrust It's do my job, you do yours	Cross functional process team members Initiated training in supply chain activities and processes	The rest in supply chain processes Some supply chain teams across process areas Some supply chain measures	Supply chain teams Overall supply chain performance measures Some embracement of knowledge workers	Fully supply chain trained and process-focused Knowledge workers
Technology	Independent systems Islands of automation Legacy attempt at system(s) No supply chain systems	Possibly initiated enterprise information technology and/or bolt-on technology No supply chain information technologies	Enterprise info. systems Advanced planning and scheduling Initiated electronic commerce with some trading partners	Supply chain IT architecture Web-enabled EC Supply chain point solutions	Plug and play information architecture Use supply chain technology catalysts Fully EC enabled
Infrastructure	Heavy command and control Pyramid	Hierarchical management structure Independent functional department decisions Initial process mentality	Some cross-functional decision making and reward systems Flattened pyramid Self-directed teams	Budget management Cross-functional decision-making and rewards Partnership skills/values Pipeline management	Virtual/Fungible supply chain structure Network-wide

KPMG

© 2005 KPMG Portugal – S.C.P.C., S.A., sociedade Portuguesa de responsabilidade limitada e uma firma-membro da KPMG International, cooperativa suíça. Todos os direitos reservados.

Supply-Chain Council

Gestão da Cadeia de Abastecimento
Factores Críticos de Sucesso

KPMG

9

Factores Críticos de Sucesso (os 3 V's)

PLAN



KPMG

© 2005 KPMG Portugal – S.C.P.C., S.A., sociedade Portuguesa de responsabilidade limitada e uma firma-membro da KPMG International, cooperativa suíça. Todos os direitos reservados.

Supply-Chain Council

10

Factores Críticos de Sucesso (os 3 A's)

PLAN



KPMG

© 2005 KPMG Portugal – S.C.P.C., S.A., sociedade Portuguesa de responsabilidade limitada e uma firma-membro da KPMG International, cooperativa suíça. Todos os direitos reservados.

Supply-Chain Council

11

Factores Críticos de Sucesso Uma outra leitura

PLAN

- Agilidade
  - Capacidade de resposta a modificações da oferta ou da procura;
- Adaptabilidade
  - Capacidade de ajustamento da configuração da Cadeia de Abastecimento para responder a mudanças estruturais dos mercados;
- Alinhamento
  - Capacidade de sincronizar os interesses de todos os participantes.

Lee, Hau, L., The Triple-A Supply Chain, HBR, Outubro 2004

KPMG

© 2005 KPMG Portugal – S.C.P.C., S.A., sociedade Portuguesa de responsabilidade limitada e uma firma-membro da KPMG International, cooperativa suíça. Todos os direitos reservados.

Supply-Chain Council

12

KPMG

Modelo SCOR™

13

Modelo SCOR™ - Âmbito

PLAN



KPMG

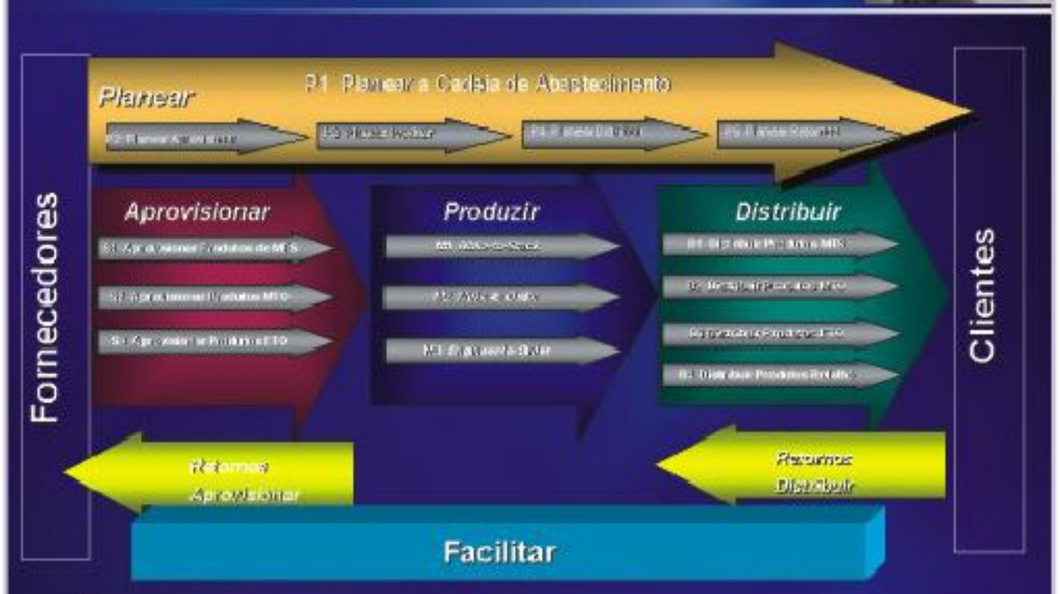
© 2005 KPMG Portugal – S.C.P.C., S.A., sociedade Portuguesa de responsabilidade limitada e uma firma-membro da KPMG International, cooperativa suíça. Todos os direitos reservados.

Supply-Chain Council

14

Modelo SCOR™ (V. 6.1) - Processos

PLAN



KPMG

© 2005 KPMG Portugal – S.C.P.C., S.A., sociedade Portuguesa de responsabilidade limitada e uma firma-membro da KPMG International, cooperativa suíça. Todos os direitos reservados.

Supply-Chain Council

15

KPMG

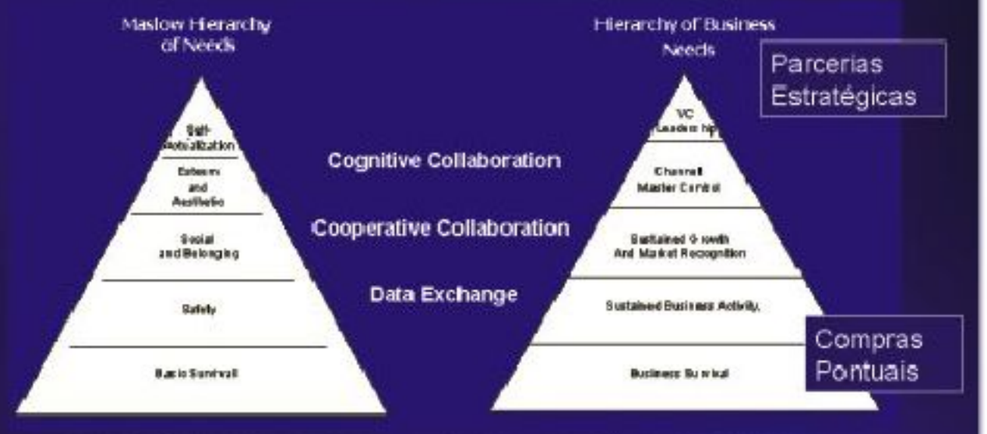
Processos Colaborativos Definições

16

Colaboração – Hierarquia de Necessidades

PLAN

Hierarchy Of Business Needs (HBN) is used to describe **why** *participants/partners demonstrate a particular level of trust and predictability.*



HBN is based on the premise that collaboration is a function of both individual and collective business behavior.

KPMG

17

Motivação para Colaborar

PLAN

"Those who work alone can only accumulate, but those who collaborate intelligently can multiply"

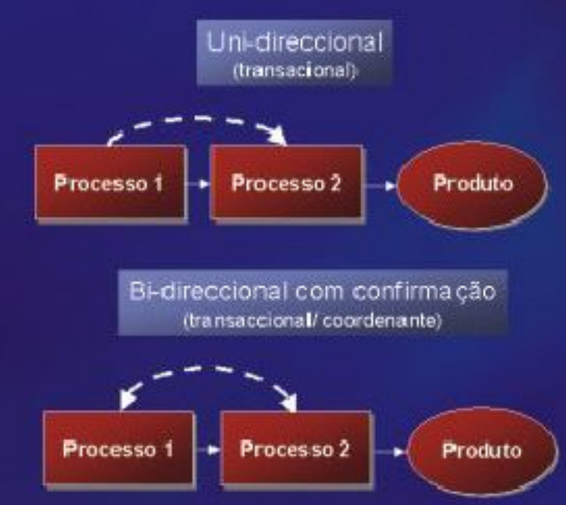
Prof. Joachim Milberg

KPMG

18

Formas de Colaboração (Permuta de dados)

PLAN



Supply Chain Council – Collaboration Team

KPMG

19

Formas de Colaboração (Colaboração Cooperativa)

PLAN



Supply Chain Council – Collaboration Team

KPMG

20

Formas de Colaboração (colaboração cognitiva)

PLAN



Supply Chain Council – Collaboration Team

KPMG

21

Colaboração Eficiente Requisitos

PLAN

Entendimento e aceitação comum de:

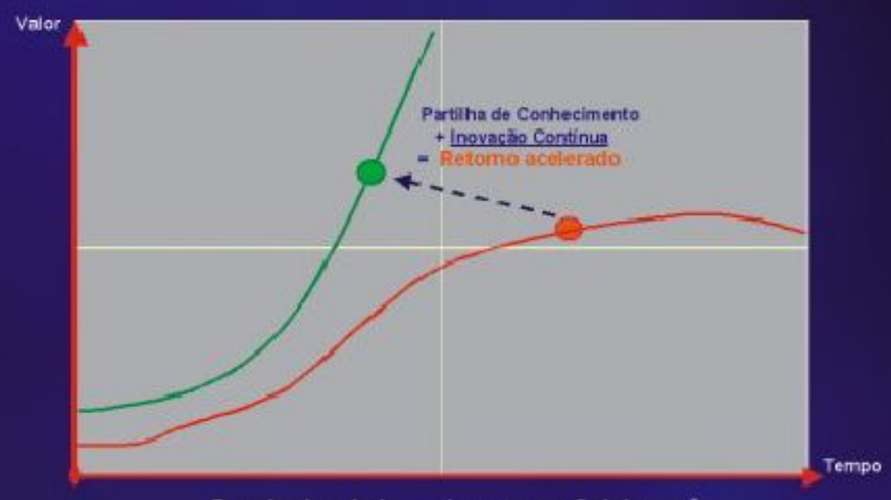
- Objectivos
- Riscos/Recompensas partilhadas
- Procedimentos:
  - Medidas de Desempenho
  - *Standards*
  - Processos
  - Funções
  - Responsabilidades

KPMG

22

ROI dos Processos Colaborativos

PLAN



Resultados do Investimento em Colaboração

McGrath's Hierarchy Of Business Needs (HBN)©

KPMG

23

Factores Críticos de Sucesso

PLAN

Uma colaboração eficiente implica confiança e previsibilidades dos parceiros, função dos comportamentos de negócio individuais e colectivos. Estes são críticos para o estabelecimento de relações de colaboração, gerir processos partilhados, resolver excepções críticas e promover a inovação.

KPMG

Planeamento
Que papel para a Colaboração

Planeamento:
A questão fundamental

PLAN

Gestão da Incerteza

Causas e efeitos

- Perspectiva do Processo
- Perspectiva da Oferta
- Perspectiva da Procura
- Perspectiva do Controlo

Incerteza – Causas e Efeitos

PLAN

Uncertainty Source Affected	Cause of Uncertainty: Particular Weaknesses Observed in Real-world Value Streams	Effect of Uncertainty: Type of Supply Chain Disruption				
		Data Misalignment	Data Shortfall	Data Errors	Excess Delays	Excess Variances
Process Side	• No measures of process performance		•			
	• Reactive rather than proactive maintenance					•
	• Random step floor layout				•	•
	• Interference between value streams				•	•
Supply Side	• Short notification of changes to supplier requirements			•		•
	• Excessive supplier delivery leadtime				•	
	• Adversarial supplier relationships	•		•		
	• No vendor measures of performance		•			
Demand Side	• No customer stock visibility		•			
	• Adversarial customer relationships	•				
	• Large, infrequent deliveries to customer				•	
	• Continuous product modifications causing high levels of obsolescence					•
Control Side	• Poor stock auditing		•			
	• No synchronization and poor visibility among adjacent processes	•		•		•
	• Incorrect supplier leadtimes in MRP logic			•		
	• Infrequent MRP runs			•	•	

Geary, Steve et al, SC Management Review; July/August 2002

Planeamento e Colaboração

PLAN

- **Planeamento Estratégico**
  - Com Clientes e Fornecedores
  - Como Fornecedor e como Cliente
- **Planeamento, Previsões e Re-Aprovisionamento Colaborativo (CPFR)**
- **Acordos de horizonte alargado (com Clientes e Fornecedores)**

KPMG

Aprovisionamentos
Que papel para a Colaboração

Plataforma alargada de *e-sourcing*

PLAN



Fonte: Aberdeen Group, September 2004

Razões para Actuar

PLAN

Actividades que beneficiam do processo de
Strategic Sourcing & Spending Analysis

Gestão de Fornecedores	2% a 12% redução como resultado da Gestão fornecedores e adopção de diferentes estratégias
Contratos	7% de poupança pela utilização eficiente de contratos existentes.
Gestão de Inventários	5% a 25% de redução de Stocks. Redução da actividade de expedição.
Gestão de Artigos	20% de redução na compra de novos artigos pelo aumento da utilização dos existentes

Fonte: Aberdeen Group, Novembro 2003

Strategic Sourcing

PLAN

Processo transversal às Organizações que permite a selecção sustentada de fornecedores com o objectivo de **reduzir as despesas** com as compras de bens directos/indirectos e de serviços.

Custo Total de Posse (CTP)



CTP - Custo Total de Posse (*Ownership*)

CTP: A+(L+Q+M+Ar+Am) - R

A	Aquisição	25-40%
L	Logística	60-75%
Q	Qualidade	
M	Manutenção	
Ar	Armazenagem	
Am	Ambientais	
R	Valor residual	

Strategic Sourcing - Metodologia

PLAN



O Processo de ***Strategic Sourcing*** inicia com a actividade de ***Spending Analysis***...

KPMG

SCORCard™
Medir o desempenho

SCORCard - Métricas

PLAN

Métricas Nível 1 - exemplo

Atributo de Desempenho da Cadeia de Abastecimento	Perspectiva dos Clientes		Perspectiva Interna	
	Fiabilidade e Capacidade de Resposta	Flexibilidade	Custos	Eficiência na Gestão de Activos
Definição	Entrega do produto certo, no tempo acordado, no local certo, com a documentação correcta e sem defeitos	Capacidade de dar resposta à alteração do mercado para ganhar ou manter vantagem competitiva	Custos de Operação da Cadeia de Abastecimento	Eficiência na gestão dos activos para dar resposta à procura. Inclui a gestão de todos os activos fixos e capital
Performance de Entrega	Superior			
Tempo de Resposta da Cadeia de Abastecimento		Vantagem em relação à industria		
Flexibilidade da Produção		Vantagem em relação à industria		
Custo das matérias vendidas			Paridade	
Dias de Inventário				Vantagem em relação à industria

SCORCard - Métricas

PLAN

Atributo de Categoria de Métrica	Nº	Definição	Indicador	Método de Cálculo	<20% Oportunidade	21%-40% Desvantagem	41%-60% Média	61%-80% Vantagem	81%-100% Best in Class
Interna	1	Performance de entrega de acordo com datas acordadas.	Performance de Entrega	%					
	2	% de entregas feitas no prazo acordado pelo cliente. Define-se encomenda ou % de encomendas de artigos ou stock totalmente, em data	Taxa de Cumprimento de Encomenda	%					
	3	Entrega produto certo, no lugar certo, no momento certo, em boas condições, ao custo acordado.	Qualidade de Entrega	%					
Flexibilidade da Cadeia Logística	4	Tempo entre recepção de encomenda.	Tempo de ciclo de Entrega	(Dias)					
Flexibilidade da Cadeia Logística	5	Capacidade de adaptação da cadeia logística a mudanças de mercado, mantendo permanentes.	Tempo de Resposta	(Dias)					
	6	% de dias necessários para ser atendido (ao chamado de 20% na produção.	Flexibilidade Produção	(Dias)					
Interna	Custos	7	Custos de aquisição do produto.	Custo de aquisição de Produto	$					
		8	Valor acrescentado da logística, de forma a atingir o nível de custos previsto.	Produtividade do staff expressa por empregado	%					
		9	Valor acrescentado da logística, de forma a atingir o nível de custos previsto.	Custo da Cadeia Logística	$					
		10	Custos associados a retalho de produtos e peças/kit.	Custo de Garantia e Peças/kit	$					
	Eficiência na gestão de activos na cadeia logística	11	Tempo necessário para ciclo de investimento em inventário.	Dias de Caixa	(Dias)					
		12	Inventário conforme regras estabelecidas	Dias de Fornecimento em Inventário	$					
		13	Valor relativo (avaliação) aplicado em um centro	Retorno de Activos	%					
Externa	Lucros	14	Valor obtido num produto vendido (vendas líquidas	Margem Bruta	%					
		15	Possibilidade de crescimento de encontro na empresa.	Resultados Operacionais	$					
		16	Ratio de operações correntes	Rentabilidade Operações	$					
	Eficiência de Retorno	17	Valorização de preço das acções	Retorno Total do accionista (RTA)	%					

SCORCard - Métricas

PLAN

Desempenho

Método de Cálculo	<20% Oportunidade	21%-40% Desvantagem	41%-60% Média	61%-80% Vantagem	81%-100% Best in Class
% de encomendas entregues antes ou na data originalmente prevista					
% de linhas de encomenda não entregues no prazo acordado versus o total de encomenda.					
% de encomendas expedidas no prazo com documentação correcta, sem não-conformidades ao cliente.					
Tempo associado com descarga, preparação, inspecção e colocação de materiais em stock (ou não-stock).					
Tempo a minimizar (incluindo atrasos) entre a recepção de uma encomenda, de planos e a transformação dos recursos em bens e serviços, até ao ponto de entrega ao cliente.					
% de dias necessários para ser atendido os recursos produtivos necessários para uma produção optimal					

A valor de cada indicador da organização é colocado na matriz, permitindo identificar qual o desempenho d organização

	Intervalos de Referência				
	<20%	21%-40%	41%-60%	61%-80%	81%-100%
	Oportunidade	Desvantagem	Média	Vantagem	Best in Class
Performance de Entrega				78%	
Taxa de cumprimento da Encomenda					94%

SCORCard - Métricas

PLAN

... outra abordagem, existem valores de referência de um estudo de Benchmarking...

		Valores do Benchmarking Realizado		
	Valor Actual Da Organização	Média	Vantagem	Best in Class
Performance de Entregas	78%	85%	90%	95%
Taxa de cumprimento da Encomenda	94%	94%	95%	98%

← Valor a melhorar

KPMG

Conclusões

Cadeia de Abastecimento
O desafio

PLAN

"Se a Oferta e a Procura fossem ruas todos quereriam ter uma loja no ponto onde elas se encontrassem"

HBR Spotlight: The 21st-Century Supply Chain, HBR, Outubro 2004

Gestão da Cadeia de Abastecimento
Pistas para o sucesso

PLAN

- Custo eficiente e rapidez de entrega não chegam para assegurar o sucesso
- Agilidade, Adaptabilidade e Alinhamento (Velocidade, Variabilidade e Visibilidade)
- Extensão e integração da Cadeia a montante e a jusante
- Gestão eficiente do relacionamento com Fornecedores
- Gestão eficiente dos custos da Cadeia
- Externalização das áreas não nucleares
- e ...

Gestão da Cadeia de Abastecimento
Pistas para o sucesso

PLAN

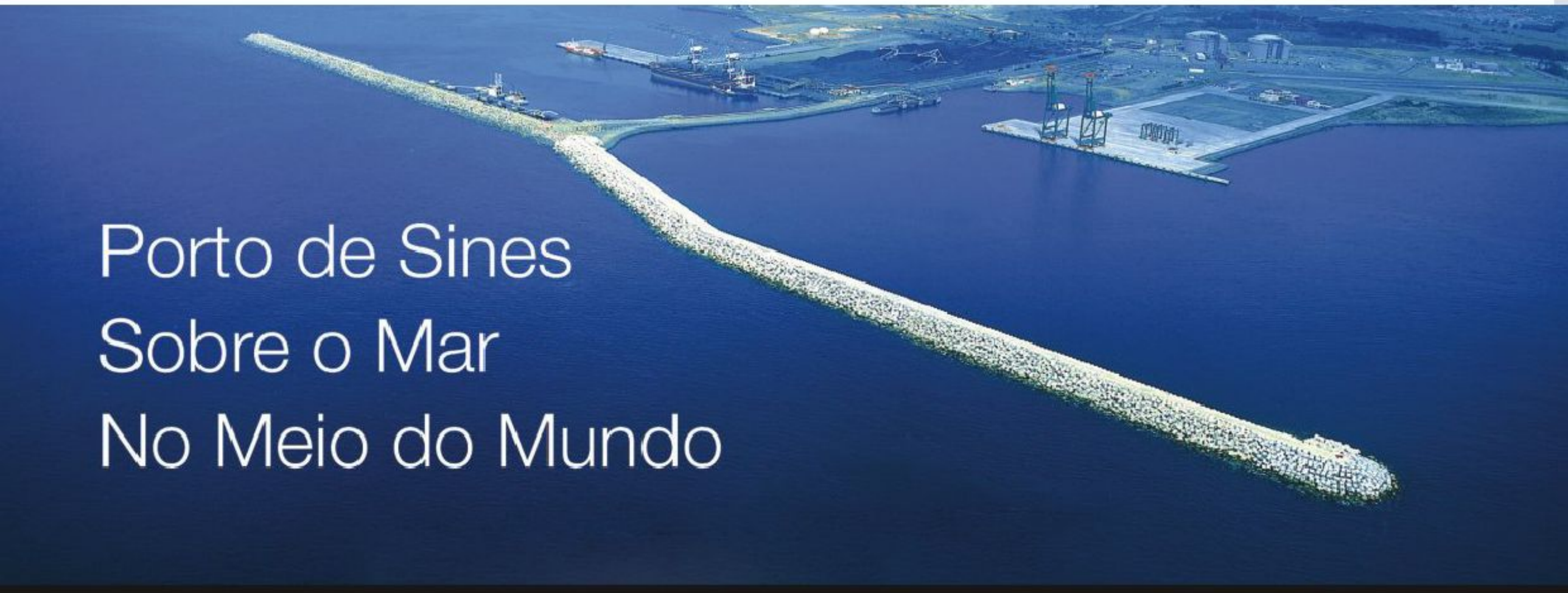
MEDIR, MEDIR, MEDIR

KPMG

MEMBER OF SCOR™ Supply-Chain Council

Rui Lopes dos Santos
KPMG Advisory – Consultores de Gestão, Lda.
+351 210 110 098
ruisantos@kpmg.com
www.kpmg.pt

A informação contida neste documento é de natureza geral e não se aplica a nenhuma entidade ou situação particular. Apesar de fazermos todos os possíveis para fornecer informação precisa e actual, não podemos garantir que tal informação seja precisa na data em que for recebida/conhecida ou que continuará a ser precisa no futuro. Ninguém deve actuar de acordo com essa informação sem aconselhamento profissional apropriado para cada situação específica.



O Porto de Sines tem uma localização estratégica privilegiada, dispondo de acessibilidades marítimas que permitem acolher todo o tipo de navios, sem qualquer restrição, nos terminais de:

- Granéis Líquidos
- Granéis Sólidos
- Gás Natural
- Carga Geral
- Contentores

porto de sines

Administração do Porto de Sines, S.A
Apartado 16 | 7520-953 Sines - Portugal
Telef.: 351 269 860 600 | Fax: 351 269 860 690
www.portodesines.pt | geral@portodesines.pt

PROGRAMA PROVISÓRIO

6º Congresso Nacional

O Transporte Interurbano de Passageiros

15. 16 e 17 de Março de 2005
Lisboa - Fundação Calouste Gulbenkian

15 Março

15.00 Sessão de Abertura
16.30h/18.00h Sessão A

Política do Transporte Interurbano de Passageiros na UE
Dinamizador: Prof. Doutor Jorge Paulino Pereira (IST)
Oradores:

-A Política de Transportes na União Europeia
Sr. Jacques Barrot - Comissário Europeu dos Transportes (convidado)

-Situação presente, perspectivas futuras
Dr. António Ramalho (Presidente da CP)

-Situação presente, perspectivas futuras
Engº Fernando Pinto (CEO da TAP)

16 Março

Sessões em Simultâneo

Sessão B 9.30h/18.00h
Inovação Tecnológica ao Serviço do Transporte Interurbano
Dinamizador: Engº Carlos Hormigo Vicente (CP)
Oradores confirmados:

-VELARO: solução Siemens para a Alta Velocidade
Engº Paulo Viçoso (Siemens)

-A Alta Velocidade e a bitola variável - a experiência Bombardier/Talgo em Espanha
Sr. Pierre Maillan (Bombardier) e Sr. Jesús Bayona (Talgo)

-A Alta Velocidade Ferroviária a gama de produtos da Alstom Transport
Engº George Palais (Alstom)

-A Alta velocidade Ferroviária- a gama de produtos da Alstom Transport
Engº George Palais (Alstom)

-O sistema BRAVA de mudança de bitola da CAF
Sr. Jesús Mariguerra (Talgo)

-Transrapid Inovação Tecnológica
Engº Luís Cunha (Siemens)

-O futuro sistema de controlo e comando da Rede Ferroviária Nacional interoperável
Engº Victor Soares Lopes (REFER)

-Sistemas de Apoio à Exploração
Dr. António Corrêa de Sampaio (RN)

-Problemática Ambiental e Energética
Prof. Engº Tiago Lopes Farias (IST)

-O projecto GALILEO-descrição e análise do seu impacto nos sistemas de transportes interurbanos.
Engº Sérgio Barbedo (Skysoft)

-Debate

-Encerramento da Sessão

Sessão C 9.30h/18.00h
Tarifação, Competitividade e Complementaridade nas Infra-estruturas e na óptica da Operação
Dinamizador: Dr. Ferreira de Lemos
Oradores confirmados:
Prof. Doutor Nunes da Silva (IST)
Engª Ana Paula Vitorino (IST)
Dr. Manuel Moura (Presidente da Moura e Associados)
Dr. Miguel Frasquilho (BES)

-Conforto Ambiental e a Competitividade no Transporte Interurbano de Passageiros
Prof. Manuel Carlos Gameiro da Silva

17.30 Debate

18.00 Encerramento da Sessão

17 Março

Sessão D 9.30h/18.00
Por uma Política Global e Integrada para o Transporte Interurbano de Passageiros
Dinamizador: Drª Lídia Sequeira
Oradores confirmados:

-Estratégia de Modernização e Reestruturação do Transporte Interurbano de Passageiros
Engº Jorge Jacob (Director Geral dos Transportes Terrestres)

-Construção de um modelo para o desenvolvimento do Transporte Interurbano de Passageiros
Prof.Doutor Manuel de Oliveira Marques

-Factores condicionadores do Sector dos Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros
Dr. Luís Espírito Santo (Presidente do Conselho Directivo da ANTROP)

-Impacto da Alta velocidade nos Transportes Interurbanos de Passageiros
Dr. José Braamcamp Sobral (Presidente da REFER e da RAVE)

-A Regulação dos Sistemas de Transportes
Prof. D. Jinès Rus de Mendonza (Prof. Catedrático de Economia Aplicada)

-O Transporte Interurbano de Passageiros e o desenvolvimento sustentável
(Secretário Geral da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes)

17.00 Sessão de Encerramento

Apoio do Programa Marco Polo ao Transporte Ferroviário de Mercadorias



Cte João Soares
-Professor da Escola Náutica Infante D. Henrique na Licenciatura de Gestão de Transportes, Intermodalidade e Logística
-Professor no Curso de Pós-Graduação do ISEG em Gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária
-Consultor de Transportes, Portos e Logística
- Director Geral da Logimaris - Logística e Navegação Lda
-Oficial da Marinha Mercante
-Licenciado em Gestão e Tecnologias Marítimas (ENIDH)
-Pós-Graduado em Gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária (ISEG)

Na recente proposta de alteração ao Programa Marco Pólo (Programa Marco Pólo II) nota-se uma clara tentativa, por parte da Comissão Europeia (C.E.), de incentivar e obrigar ao surgimento de projectos de maior dimensão, duplicando os quantitativos mínimos de apoio necessário para que os mesmos sejam elegíveis e simultaneamente tornando os projectos intermodais com base no transporte ferroviário mais elegíveis, com base em maiores vantagens a nível ambiental, tendo alterado os parâmetros dos custos externos marginais de cada modo de transporte, reduzindo significativamente a diferença que existia entre o transporte marítimo e o transporte ferroviário, sem contudo apresentar qualquer justificação para o facto (Quadro 1).

Custos Externos Marginais por modo de transporte

(€ / 1.000 T.Km)

Elementos de Custo	Transporte							
	Rodoviário		Ferroviário		SSS		IWW	
	Marco Polo I	Marco Polo II	Marco Polo I	Marco Polo II	Marco Polo I	Marco Polo II	Marco Polo I	Marco Polo II
Acidentes	5,44	5,40	1,46	1,40	0,00			
Ruído	2,14	2,40	3,45	0,90	0,00			
Poluentes	7,85	8,90	3,80	4,60	2,00		3	6,2
Custos Climáticos	0,79	2,70	0,50	4,60	n/ signif			
Infra-estrutura	2,45	4,30	2,90	3,70	< 1,00		1	3,8
Congestionamento	5,45	11,30	0,24		n/ signif			
Total	24,12	35,00	12,35	15,20	4,00	9,00	5,00	10,00
Variação	45%		23%		125%		100%	
Redução custos externos marginais	€/1.000 T.Km		11,77	19,80	20,12	31,00	19,12	25,00
	Variação		68%		54%		31%	

Quadro 1 - Custos externos marginais dos vários modos de transporte no Programa Marco Pólo I e II

Como se pode constatar pelos elementos divulgados e reportados no Quadro 1, o transporte marítimo, que no Programa Marco Pólo I apresentava custos externos marginais que representavam apenas 32% dos custos do transporte ferroviário (4 € versus 12,35 €), passou no Programa Marco Pólo II para cerca de 59% (9 € versus 15,20 €).

Os valores de referência dos custos externos marginais do transporte marítimo de curta distância (TMCD) foram agravados em 125%, enquanto os custos do transporte fluvial foram agravados em 100%.

No caso dos transportes terrestres verifica-se que os custos externos marginais do transporte rodoviário foram agravados em 45%, enquanto os custos do transporte ferroviário sofreram um agravamento de apenas 23%.
Qualquer uma destas alterações não foi acompanhada de uma justificação técnica ou mesmo política.

Torna-se clara a intenção da C.E. de garantir um maior apoio a soluções intermodais com base no transporte ferroviário, estando certamente relacionada com a entrada de dez novos países para a União Europeia (U.E.), os quais vêm alterar de forma significativa os habituais fluxos físicos de mercadorias, principalmente a nível do transporte terrestre e sobretudo na região do Norte da Europa.

Tal como se passou com o caso de Portugal, após a sua entrada para a U.E., o aumento do fluxo físico de mercadorias que a entrada destes dez novos países gerará, deverá ser quase todo absorvido pelo transporte rodoviário, devido à falta de infra-estruturas e soluções intermodais que possam dar uma resposta cabal e eficaz às necessidades do mercado.

Uma das alternativas poderá passar pela criação e apoio de soluções intermodais com base no transporte ferroviário, razão que poderá estar na origem deste tipo de alterações a um programa de incentivos ao seu desenvolvimento.

Resta questionarmo-nos acerca do impacto que estas alterações poderão ter para Portugal.

Como país periférico que é, em relação à U.E., e com acessibilidades marítimas de excelência, as soluções de transporte intermodal com base no modo marítimo são uma aposta fundamental e insubstituível para as trocas comerciais entre o nosso país e os países do Norte da Europa e do Mediterrâneo.
Este tipo de alterações às regras de concessão de apoios financeiros

ao desenvolvimento e arranque de novas soluções de transporte intermodal poderão vir a prejudicar seriamente o nosso país, devendo existir uma consciencialização para estas questões por parte dos responsáveis políticos portugueses, quer no país quer em Bruxelas, mantendo-se alerta também nestas áreas, as quais parecem ter sido remetidas para um segundo ou terceiro plano de prioridades, mas que têm um impacto relevante na economia e competitividade nacional.

Sendo estes novos valores de custos externos marginais um facto que temos de aceitar, com o habitual conformismo que nos caracteriza e que o fado tão bem retrata, falta determinar se poderemos também colher algumas vantagens, afim de minorar os estragos.

Em estudos realizados no final do século passado (1999) concluiu-se que serviços intermodais rodo-ferroviários entre Portugal - Espanha - França - Sul da Alemanha, seriam viáveis financeiramente, sendo para tal necessário oferecer ao mercado uma frequência e preços do serviço aceitáveis, garantindo dessa forma a fiabilidade e qualidade indispensáveis e fundamentais para o sucesso deste tipo de projectos.

Já então se preconizava que o sucesso deste tipo de projectos passava pela criação de um operador de transporte combinado a nível ibérico, em virtude de, por motivos de ordem técnica e comercial ser possível aumentar a dimensão e capacidade das composições a partir da fronteira luso-espanhola, permitindo desta forma aumentar a rentabilidade das composições e obter melhores resultados de exploração, assim como sinergias importantes.

De acordo com o Programa Marco Pólo II, para que um projecto de transferência modal seja elegível para receber apoio financeiro deverá transferir um mínimo de 500 milhões de toneladas.quilómetro da rodovia para, neste caso, uma solução intermodal rodo-ferroviária, no prazo máximo de três anos.

Se considerarmos como exemplo uma transferência modal entre o modo rodoviário e uma solução intermodal rodoferroviária, entre Portugal e Espanha na ordem dos 750 Km e entre Portugal e França na ordem dos 1.750 Km, distribuindo a carga de acordo com as quotas de mercado constantes no Quadro 2, constata-se que seria necessário desviar do modo rodoviário cerca de 562.000 T[1] de carga a que corresponderiam cerca de 35.000 viagens de camião[2], das quais 4.900 seriam com França e 30.100 com Espanha, representando, em termos anuais, menos de 1% do mercado existente em 2003 (Quadro 3).

1.000 T

2003	França	Espanha	Total
Importação	1.505	9.060	10.565
Exportação	1.145	7.791	8.936
Total	2.650	16.851	19.501
Quota	14%	86%	100%

Fonte: INE

Quadro 2 - Trocas comerciais verificadas entre Portugal e cada um dos países representados, durante o ano de 2003, em milhares de toneladas.

n° viagens camião

2003	França	Espanha	Total
Importação	94.063	566.250	660.313
Exportação	71.563	486.938	558.500
Total	165.625	1.053.188	1.218.813

Quadro 3 - Trocas comerciais verificadas entre Portugal e cada um dos países representados durante o ano de 2003, em número de viagens por camião (16T/viagem)

Considerando que cada composição poderia transportar 28 UCI's[3], estaríamos perante a necessidade de, no mínimo, realizar 1.250[4] composições combois completos no espaço de três anos, significando um movimento mínimo anual de 416 composições, o qual se traduziria num movimento semanal de 8 composições, ou seja menos de uma saída diária em cada sentido, visto estarmos a falar de importações e exportações.

De acordo com o programa Marco Pólo, um projecto que atinja este objectivo será elegível para ser apoiado financeiramente com um montante de 1 milhão de Euros, e até máximo de 35% dos seus custos operacionais.

Um projecto desta natureza daria origem a uma redução de custos externos marginais da ordem dos 9,9 milhões de Euros (19,80 €/1.000 T.Km).

Torna-se perceptível que estes projectos têm certamente todo o interesse e uma grande probabilidade de se mostrarem financeiramente atractivos para operadores interessados em investir, contudo é imprescindível que várias barreiras existentes sejam definitivamente abolidas e que a operação de transporte de mercadorias passe totalmente para as mãos de operadores privados, deixando de estar sob o controlo de empresas estatais ou cujo accionista é apenas o estado pois, de acordo com os números existentes sobre evolução dos serviços de transporte de mercadorias ao longo dos anos, já provaram ser um modelo que não resulta.

Refazendo os cálculos acima apresentados, mas considerando agora duas saídas diárias de cada origem/destino, valor que representaria apenas 20% a 25% da capacidade de um terminal intermodal rodo-ferroviário de pequena dimensão, teríamos um total de quatro viagens diárias, o que totalizaria 1.040 composições anuais e 3.120 composições em três anos. Este volume de composições, caso apresentassem uma ocupação média de 80%, traduzir-se-iam num total de cerca de 70.000 viagens de camião, ou seja 1,12 milhões de toneladas transportadas.

Um projecto desta natureza permitiria transferir anualmente menos de 2% do volume de carga transportada através da rodovia, em 2003, para a ferrovia, representando 996,8 milhões de toneladas.quilómetro[5], podendo vir a ser apoiado até ao montante de 1,99 milhões de Euros[6] e reduzindo os custos externos marginais em 19,7 milhões de Euros[7].

Como facilmente se pode constatar, no caso de Portugal, existe um mercado potencial significativo para o desenvolvimento de soluções intermodais com base no transporte ferroviário, para as quais existem apoios financeiros, como o Programa Marco Pólo, que permitem diminuir o risco normalmente existente no arranque de um serviço desta natureza, tornando o negócio mais atractivo.

Após as alterações e queda das barreiras anteriormente mencionadas, deverá ser apenas uma questão de tempo até surgirem operadores para a realização deste tipo de projectos, e caso não existam empresas portuguesas posicionadas para desenvolver estas acções, vamos certamente assistir ao aparecimento de empresas estrangeiras que o farão.

[1] 500.000.000 T.Km = 14% x T x 1.750 Km + 86% x T x 750 Km <=> T = 500.000.000: (14% x 750 + 86% x 1.750) = 561.797 T
[2] Considerou-se um carregamento médio por camião de 16 T
[3] UCI - Unidade de Carga Intermodal
[4] 35.000 viagens : 28 UCI's/viagem = 1.250 composições ou comboios
[5] 1,12 Mi T x 14% x 1.750 Km + 1,12 Mi T x 86% x 750 Km = 996,8 Mi T.Km
[6] 996,8 Mi T.Km : 500 T.Km = 1,99 Mi €
[7] 996,8 Mi T.Km : 19,80 €/1.000 T.Km = 19,7 Mi €

As Actividades Logísticas e o (sub)Desenvolvimento do Sistema Logístico Português

Dr. João Figueira de Sousa
-Docente da Universidade Nova de Lisboa, responsável pelas cadeiras de Planeamento de Transportes e de Logística e Gestão Portuária
-Licenciado em Geografia e Planeamento Regional
-Mestre em Transportes



AS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, A COMPETITIVIDADE ECONÓMICA E O TERRITÓRIO

Os efeitos das actividades logísticas sobre o crescimento económico de uma região e de um país, dividem-se em directos e indirectos: os efeitos directos consistem no crescimento verificado na produção, impostos colectados e emprego. Os investimentos em infra-estruturas de transporte, terminais e instalações físicas contribuem para aumentos significativos do emprego, mas a actividade logística, ao atrair e fidelizar tráfegos, influencia o próprio emprego estrutural, associado ao aumento do fluxo de mercadorias. As actividades logísticas contribuem para o aumento do valor acrescentado regional e nacional e, portanto, para o aumento, também, do rendimento público; Os efeitos indirectos consistem na procura, por parte das actividades logísticas, de bens e serviços produzidos por outros sectores, com respectivos efeitos na oferta. Incluem-se, ainda, nos efeitos indirectos, o emprego e vendas resultantes dos gastos dos salários das empresas logísticas e também as que prestam serviços àquelas.

A implantação no território das Plataformas Logísticas vai obedecer a diferentes lógicas e necessidades:

-nos portos verifica-se uma necessidade de aumentar a qualidade e a oferta de serviços, por forma a garantir a sua competitividade. Assim, ao mesmo tempo que nos espaços portuários se desenvolvem áreas de armazenagem, e são efectuadas uma série de operações e serviços que permitem fidelizar os tráfegos ao porto, são estabelecidas ligações eficazes a Plataformas Logísticas localizadas mais no interior;

-nos aeroportos, também pressionados pelo ambiente de globalização e competitividade, desenvolvem-se novos serviços, mas sem que se tenha atingido, ainda, o estádio de evolução logística nos portos;

-em pontos do interior, e sobretudo nas grandes aglomerações urbanas, desenvolvem-se Plataformas Logísticas, com o objectivo de melhorar a infra-estrutura urbana e empresarial, optimizando a relação entre os operadores de transporte e as empresas ligadas à produção e comercialização.

Em Portugal, o desenvolvimento da procura de serviços logísticos desenvolveu-se, sobretudo, a partir de 1990, data em que se assistiu à implantação de um grande número de empresas estrangeiras de serviços logísticos, por via das relações que mantinham com os seus clientes anteriores (empresas estrangeiras que se infiltraram no mercado português).

Simultaneamente, um número significativo de empresas de transitários e de transporte ampliaram a sua oferta em serviços, passando a actuar no sector da logística, apesar do acesso ao sector ser dificultado pelo custo das infra-estruturas. Este factor é um dos responsáveis pelo surgimento, nos últimos anos de uma grande diversidade de áreas logísticas, um pouco por todo o território, principalmente nos concelhos mais periféricos das grandes áreas metropolitanas e junto à construção de novas estradas.

Face às repercussões que a actividade logística tem na competitividade económica das empresas e regiões e também, no ordenamento do território, torna-se evidente a necessidade de uma Estratégia Logística que estabeleça as suas linhas de desenvolvimento.

As Infraestruturas Logísticas - conceitos e definições básicas

De acordo com as áreas funcionais predominantes, os modos de transporte presentes e os diferentes âmbitos territoriais, podem distinguir-se diferentes tipologias de Plataformas Logísticas, destacando-se contudo dois grandes grupos - as Plataformas Logísticas Monomodais e as Plataformas Logísticas Plurimodais.

Tipologia de Plataformas Logísticas

Tipos de Plataformas	Definição	Unidades Funcionais predominantes	Âmbito
Plataformas Logísticas Monomodais			
Centros de Serviços de Transporte	Áreas de serviço de transporte rodoviário	Áreas de serviços	Local
Centro de Transporte de Mercadorias	Plataformas Logísticas centradas no transporte rodoviário	Área logística Área de serviços	Metropolitano Regional
Distripark	Plataformas Logísticas centradas na armazenagem e distribuição	Área logística de armazenagem e distribuição	regional nacional
Centros de Distribuição Urbana	Plataformas de distribuição urbana	Área de armazéns área de serviços	Metropolitano
Plataformas Logísticas Plurimodais			
Centro de Carga Aérea	Plataforma especializada no tratamento de mercadorias aéreas	Área intermodal Área logística Área de serviços	Supranacional
ZAL Portuária	Plataforma logística vinculada ao tráfico marítimo, junto aos portos	Área logística Área de serviços	Supranacional
Portos Secos	Terminal intermodal de mercadorias, no interior, conectado via ferroviária com um ou mais portos	Área intermodal	nacional supranacional
Plataforma multimodal/ interportos	Plataforma logística, integrando a intermodalidade ferro-rodoviária	Área intermodal Área logística Área de serviços	nacional supranacional

Fonte: DGTT, 1999

Incluem-se nas Plataformas Logísticas Monomodais as Plataformas que são servidas por um único modo de transporte, como é o caso de os Centros de Serviços de Transporte, os Centros de Transporte de Mercadorias, os Distriparks e os Centros de Distribuição Urbana.

Os Centros de Serviços de Transporte compõem-se, quase exclusivamente, por uma área de serviços para empresas de transporte rodoviário e incluem-se na tipologia de Plataformas Logísticas, uma vez que, em alguns casos, incorporam também uma pequena área logística.

Os Centros de Transporte de Mercadorias possuem um âmbito metropolitano ou regional e dispõem de uma área logística já bem consolidada. Estas Plataformas apresentam, ainda, uma área de serviços tanto para as pessoas como para os veículos, encontrando-se vinculadas ao transporte rodoviário.

Os Distriparks centram-se nas actividades de armazenagem e distribuição, atraindo a presença de serviços logísticos ligados a essas actividades e também às empresas produtoras. Alguns autores definem os Distripark como uma área especializada, que agrupa os serviços de armazenagem e distribuição e os serviços logísticos de valor acrescentado, e que apresenta como localização preferencial os portos de carga geral. Esta definição distingue-se, assim, da tipologia anterior, uma vez que valoriza os serviços logísticos de valor acrescentado e a associação aos portos, enquanto na outra os Distriparks são incluídos nas Plataformas Logísticas Monomodais.

Os Centros de Distribuição Urbana ocupam-se da desconsolidação e consolidação de cargas para posterior distribuição urbana, de modo que tendem a localizar-se na periferia das cidades. É, também, possível, a sua incorporação, como área funcional, numa outra Plataforma Logística.

As Plataformas Logísticas Plurimodais possuem, em função da sua natureza, áreas intermodais, onde se estabelece a ligação entre os diferentes modos de transporte incluídos na Plataforma, conforme se verifica nos Centros de Carga Aérea, nas Zonas de Actividades Logísticas, nos Portos Secos.

Nos Centros de Carga Aérea desenrola-se a transferência entre o transporte aéreo e o transporte terrestre, dispondo de uma área logística e de uma área de serviços, especializada no tratamento de carga aérea.

As Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) são infra-estruturas vinculadas ao tráfego marítimo de contentores, que é manipulado e distribuído a partir do porto.

Os Portos Secos encontram-se ligados via ferroviária a um ou mais portos de destino ou de origem das mercadorias, efectuando-se a distribuição das mercadorias por modo rodoviário, a partir do Porto Seco.

As Plataformas Logísticas Multimodais são aquelas que apresentam uma maior complexidade ao incluir áreas logísticas, em alguns casos com um considerável grau de especialização, áreas de serviços e as áreas intermodais. Estas plataformas desempenham uma função supra-local, vinculada ao fomento da intermodalidade e ao desenvolvimento regional.

Um outro tipo de infra-estruturas são os Parques de Negócios, estruturas dotadas de infra-estruturas e serviços, assegurando menores custos e maior velocidade de entrega, às empresas aí sediadas. Estas, respondendo às necessidades das actividades das empresas, vão oferecer serviços variados: armazenagem, embalagem, serviços de carga e descarga, serviços administrativos e informáticos, de forma que os Parques de Negócios devem ser, também, encarados como Plataformas Logísticas.

À semelhança dos Parques de Negócios, vários são os tipos de Plataformas Logísticas, que apresentam uma íntima relação com os portos, como é o caso das ZAL's Portuárias, que se encontram vinculadas ao tráfego marítimo e se localizam junto ao porto. Essa dependência do porto verifica-se, também, nos Portos Secos, que apesar da sua localização no interior dos territórios, apresentam fortes ligações àquele, e nos Distriparks.

Tipos de Áreas Funcionais em Plataformas Logísticas

Grandes Áreas Funcionais	Áreas Funcionais	Caracteristicas
Áreas ou centros de serviços	Áreas de serviços gerais	Área de serviços pessoais Área de serviços aos veículos
	Áreas de serviços especializadas	Áreas de mercadorias perigosas
	Áreas de serviços centrais	
Áreas logísticas	Áreas logísticas gerais	Plataformas de transferência e distribuição Áreas de logística e distribuição urbana Áreas de armazenagem e distribuição – Distriparks
	Áreas logísticas especializadas	Plataformas agro-alimentares Plataformas de granéis Áreas de mercadorias perigosas Áreas de automóveis Plataformas em regime aduaneiro
Áreas intermodais	Ferroviárias – rodoviárias Aéreas – rodoviárias Marítimo/fluvial - terrestre	

Fonte: DGTT, 1999

Uma Plataforma Logística estrutura-se, como já referido, em Áreas Funcionais que têm uma função determinada e que se definem por uma certa homogeneidade do tipo de actividades englobadas. É assim possível distinguir as áreas ou centros de serviços, onde se desenrolam os serviços de apoio aos modos de transporte, às empresas e às pessoas que aí trabalham, as áreas logísticas[1], onde se desenvolve o tratamento das mercadorias e as áreas intermodais, onde se estabelecem as ligações e transferências de mercadorias entre diferentes modos de transporte.

Modelos de Promoção e Gestão de Plataformas Logísticas

As Plataformas Logísticas podem ser diferenciadas de acordo com os regimes de propriedade da terra, financiamento da infraestrutura e gestão em:
-Plataformas Logísticas Estatais
-Plataformas Logísticas de Investidores Imobiliários
-Plataformas Logísticas de Operadores Logísticos

No caso de Plataformas Logísticas Estatais, a promoção da infraestrutura cabe inteiramente ao Estado, através de fundos públicos, funcionando como parte integrante das políticas de urbanismo, ambiente e economia. Todavia, o financiamento da construção de instalações logísticas fica a cargo das empresas, às quais são concessionados os terrenos, assim como também o desenvolvimento dos serviços logísticos.

Apenas no caso das Plataformas de Operadores Logísticos, o promotor pretende desenvolver todas as actividades do processo e uma integração total na cadeia logística. Desta forma, a própria gestão dos gastos comuns[2] deve ser assegurada pelos Operadores Logísticos, enquanto nos outros tipos de Plataformas a gestão cabe a consórcios - público, no caso do Estado e privado, no caso do

[1]Estas áreas logísticas funcionais integram as Plataformas Logísticas e não devem ser confundidas com as Áreas Logísticas, de âmbito territorial mais alargado.
[2]Por gastos comuns entendem-se os parques de estacionamento, segurança, limpeza etc.

investidor imobiliário.

Outra diferença reside na construção da infraestrutura, que no caso das Plataformas Estatais é concluída antes de um desenvolvi-mento logístico, enquanto nos outros dois tipos de plataformas é faseada tendo em atenção esse mesmo desenvolvimento. No que diz respeito ao ordenamento da Plataforma Logística, este obedece a diferentes lógicas - no caso do investidor imobiliário visa a maximização do espaço "operacional" (m2 cobertos) e no caso do operador logístico foca, essencialmente, o desenvolvimento das Plataformas Logísticas.

O Estado encontra-se, também, presente nas Plataformas Logísticas dos investidores imobiliários e dos operadores logísticos, através da concessão de licenças, que regulam o desenvolvimento das Plataformas.

Tipologia de Plataformas Logísticas

CARACTERÍSTICAS	Estatal	Investimento Imobiliário	Operador Logístico
Infraestrutura	- A cargo do Estado - Anterior a um desenvolvimento logístico	- A cargo do Investidor imobiliário - Por fases	- A cargo do Operador Logístico - Faseada segundo o desenvolvimento logístico
Papel do Estado	- O empreendimento logístico integra as políticas de: ▪ Economia ▪ Urbanismo ▪ Ambiente	- O papel regulador do Estado é representado pela concessão de licenças, mas não interfere no ordenamento interno das Plataformas	- O papel regulador do Estado é representado pela concessão de licenças, mas não interfere no ordenamento interno das Plataformas
Lay out	- Uniformização	- Maximização do espaço "operacional"	- Focado no desenvolvimento das operações logísticas
Integração na cadeia logística	- O desenvolvimento dos serviços logísticos não é da competência do Estado	- O desenvolvimento dos serviços logísticos não é da competência do Estado	- O operador logístico deve desenvolver todas as actividades do processo
Financiamento da construção das instalações logísticas	- Cabe às empresas às quais são concessionadas os terrenos	- A cargo do investidor imobiliário (que é o proprietário da terra)	- A cargo do operador logístico (que é o proprietário da terra)
Fontes de financiamento da infraestrutura	- Fundos públicos	- Fundos privados com garantia hipotecária	- Fundos privados com garantia hipotecária ou por suportados por contratos de serviços logísticos
Gestão de gastos comuns	- Consórcio Público	- Consórcio Privado	- Operador Logístico

Fonte: 1ª Conferência Iberoamericana de Logística, 1999

AS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, A COMPETITIVIDADE ECONÓMICA E O TERRITÓRIO

Estudo "Definição Técnico Funcional dos Centros de Transportes de Mercadorias de Lisboa e do Porto" (1998)

O estudo de viabilização dos Centros de Transporte de Mercadorias (CTM's) de Lisboa e do Porto foi promovido pela ANTRAM e elaborado pela empresa Consulmar, dependendo a sua implementação da aprovação da Direcção Geral dos Transportes Terrestres (DGTT).

A 1ª fase do estudo sobre a criação dos CTM's consistiu na definição de cinco hipóteses estabelecidas com base num enquadramento logístico das respectivas Áreas Metropolitanas, da evolução das infra-estruturas de transporte e do estudo das orientações de ordenamento territorial.

Depois de avaliadas e devidamente ponderadas as cinco alternativas, estas foram reduzidas a duas alternativas - Cerro do Arneiro (Concelho de Loures) e Alverca (Concelho de Vila Franca de Xira), para as quais foram elaborados os respectivos ante-planos de pormenor.

"Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto" (1999)

A realização das "Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto" decorreu do estudo sobre a criação dos CTM de Lisboa e do Porto. A DGTT considerou que a aprovação das alternativas, propostas pela ANTRAM, para a localização dos CTM, necessitava de um enquadramento mais aprofundado, em termos dos sistemas logísticos e de transporte nas Áreas Metropolitanas, justificando a elaboração deste documento estratégico.
Este documento consiste numa proposta inicial das bases para o desenvolvimento da logística nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, ainda de carácter geral, que devereria ser discutida e aprofundada, tendo em vista o estabelecimento da Estratégia definitiva. O estudo opta, pois, por uma elaboração faseada, que permitiria uma articulação e estabelecimento de compromissos entre os vários sectores envolvidos, pressupondo uma dependência da Estratégia Logística, em relação a estratégias de infra-estruturas e de transportes, assim como em relação ao modelo de ordenamento do território. Caberia à DGTT, o papel de dirigir todo este processo e, posteriormente, garantir a implementação do conjunto de propostas e linhas de actuação definidas.

Este documento não define uma estratégia logística definitiva, mas avança, já, com quatro possíveis componentes básicas, e interligadas, que deverão constituir uma estratégia global:

-Estratégia de eficiência logística das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto - que constituem os dois pólos principais de concentração populacional e da actividade económica;

-Estratégia do eixo Norte-Sul - que corresponde ao eixo litoral que liga Lisboa ao Porto, mas que se estende um pouco mais, de Braga a Setúbal, e que se caracteriza pela sua continuidade e dinâmica tanto do ponto de vista demográfico como económico, funcionando como eixo estruturante logístico do país;

-Estratégia de coesão do resto do país - que consiste na propagação dos efeitos da Estratégia Logística, centrada nas Áreas Metropolitanas e no eixo litoral, ao resto do território, na direcção do interior e do sul do país;

-Estratégia de ampliação do hinterland português - onde se destacam a extensão do litoral português e a sua posição em relação às grandes rotas transcontinentais, daí o interesse nas infra-estruturas portuárias.

De acordo com este documento, a estratégia logística deveria, portanto, incidir sobre a dotação de serviços e infra-estruturas capazes de fidelizar os tráfegos existentes e de suscitar novos, e

simultaneamente, intensificar a atracção de operadores e de empresas de grande dimensão.

Esta estratégia era composta por uma série de políticas, que incidiam sobre as diferentes dimensões envolvidas, e que se dividem em dois grandes grupos:

-Políticas de Suporte Físico - Políticas Territoriais e Políticas de Novas Plataformas Logísticas;

-Políticas de Serviços e Enquadramento - Políticas Sectoriais, Políticas de Intermodalidade, Políticas de Serviços Complementares e Políticas Comerciais.

As Políticas de Suporte Físico

As políticas territoriais justificam-se pelas necessidades específicas de solo das actividades logísticas, em localizações favoráveis em relação aos mercados e vias de comunicação e com grandes extensões. Estas apresentam, por outro lado, rácios de edificação inferiores a outras actividades industriais, devido às grandes superfícies de manobra, circulação, armazenamento e estacionamento necessárias. Daí que o custo resulte muito elevado, quando relacionado com as margens de lucro muito estreitas com que opera o sector, verificando-se uma expulsão de localizações centrais por parte de outros usos urbanos e uma localização selectiva entre os vários segmentos logísticos.

A opção por uma concentração planificada das actividades logísticas visa a optimização das infra-estruturas e serviços, cuja natureza colectiva permite uma diminuição dos custos e possibilita a prestação de serviços mais avançados, o favorecimento da intermodalidade, a simplificação da gestão e a delimitação de solos para estas estruturas, por parte da Administração Pública. Contudo, no que se refere ao ordenamento do território, a concentração da actividade logística pode significar uma pressão ambiental e um impacto paisagístico desfavoráveis, assim como um desequilíbrio territorial em termos de actividade económica e emprego.

O estudo "Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto" consiste no estabelecimento de Áreas Logísticas -, por forma a garantir o equilíbrio territorial. A definição destas Áreas Logísticas parte da identificação de áreas já com uma certa especialização em actividades logísticas e que tiveram uma origem expontânea em torno de uma infra-estrutura de transporte, nomeadamente de infra-estruturas rodoviárias ou dos portos.

Assim, neste contexto, são delimitadas as Áreas Logísticas da AML e da AMP, feita a sua caracterização e definidas as principais directrizes de intervenção. São, ainda, indicadas as plataformas estruturantes de cada Área Logística.

Nesta política territorial, de carácter meramente indicativo, foram delimitadas as Áreas Logísticas e definidas as propostas de desenvolvimento para cada uma daquelas. Todavia, nas Políticas de infra-estruturas nodais de transporte (Plataformas Logísticas) verifica-se já uma intervenção no sentido da estruturação de novas áreas de serviços logísticos e da promoção das Plataformas Logísticas, para o que se considera a hipótese de criação de uma entidade pública.

De facto, e apoiando-se na experiência europeia, o documento afirma a indispensabilidade de intervenção pública nos vários aspectos e fases de promoção das Plataformas Logísticas. Na maior parte dos casos é defendida uma concertação público-privada, em que a promoção e o investimento inicial deveria partir do sector público, dando depois lugar a um sector privado maioritário na gestão e exploração da plataforma.

Políticas de Serviços e Enquadramento

As políticas de suporte físico devem ser acompanhadas por um conjunto de políticas de serviços ligados à actividade logística, possibilitando, assim, a persecução dos objectivos definidos para o sector logístico.

Assim, o documento refere a necessidade de um desenvolvimento e consolidação do próprio sector de operadores de transporte e logística, possibilitando uma oferta de serviços mais amplos, com maior qualidade e mais competitivos. Para tal defendia um fortalecimento empresarial, que desse resposta ao crescimento e à complexidade da procura, através de uma especialização ou do aumento da dimensão das empresas (por meio de apoios institucionais ou de alianças e fusões entre empresas).

No campo da promoção da intermodalidade, as políticas incidem sobre o apoio ao transporte ferroviário e a necessidade de entrada de novos operadores, que actualmente se limitam à CP (com tráfego intermodal ainda reduzido). São, ainda, focadas as potencialidades do "short sea shipping" e os portos são apresentados como um elemento essencial para a competitividade das redes intermodais, e consequentemente da actividade logística.

Também os serviços telemáticos e aduaneiros contribuem de forma significativa para o estabelecimento de uma estratégia logística, sendo referida a necessidade de implantação de um sistema EDI entre todos os agentes, operadores e instituições ligadas ao sector, face à maior complexidade da gestão da informação relativa às operações. Propunha, mesmo, o desenvolvimento de um projecto-piloto numa Plataforma Logística, possivelmente, no porto de Lisboa.

Por fim, era proposta a constituição de uma Comunidade Logística, com vista uma melhoria da eficiência do sistema e a promoção exterior, permitindo um aumento da competitividade em relação a Comunidades Logísticas de outros países. Esta Comunidade poderá assumir-se como uma Comunidade Portuária, que corresponde ao conjunto de agentes intervenientes no processo logístico de um porto ou estender-se a um âmbito metropolitano - Comunidade Logística Metropolitana.

"Programa para o Desenvolvimento da Logística no âmbito do Plano de Desenvolvimento Económico e Social" (1999)

O Plano de Desenvolvimento Económico e Social apresentava um "modelo de crescimento" atento ao contexto de globalização e liberalização dos mercados e de integração europeia, que exigia um aproximar das grandes rotas mundiais de transporte de mercadorias e uma melhor inserção nas redes transeuropeias.

O projecto de ligação multimodal Portugal - Espanha /Europa visava uma maior integração de Portugal nas redes transeuropeias, abrangendo as acessibilidades rodoviárias, ferroviárias, portos e aeroportos. Esta rede de infra-estruturas deveria constituir o "esqueleto" das acessibilidades do país, integrando quatro corredores ibéricos principais, todos ligados ou incluídos (no território português) num corredor litoral Norte-Sul:

-"Corredor Galaico-Português - que ligará por via rodoviária e ferroviária Vigo/Orense/Porto/Lisboa e poderá ser conectado, directamente, aos portos de Viana do Castelo, Leixões, Aveiro e Lisboa/Setúbal e aos aeroportos de Pedras Rubras e Portela;

-Corredor Irun-Portugal - que ligará por via rodoviária e ferroviária Irun/Valladolid/Guarda-Lisboa-Porto, e que poderá ser conectado, directamente aos portos de Leixões, Aveiro e Lisboa/Setúbal e aos aeroportos de Pedras Rubras e Portela; este corredor terá um percurso complementar, a sul que englobará a linha ferroviária da Beira Baixa e uma nova auto-estrada integrando troços do IP6 e do Ip2;

-Corredor da Estremadura - que ligará por via ferroviária Lisboa e Madrid em novas condições;

-Corredor Mediterrânico - que ligará, por via rodoviária e ferroviária, Lisboa-Faro-Huelva-Sevilha, integrando os aeroportos de Portela e Faro" (in PNDES 2000-2006, 1998).

Este programa estruturava a execução das opções definidas no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social no campo da logística, cuja aposta prioritária é apresentada como um dos desafios principais para 2000-2006 no sistema dos transportes. Esta aposta consistia em:

-"criar os interfaces intermodais e as infra-estruturas logísticas que permitam uma melhoria global dos serviços de transporte e movimentação de cargas associados à internacionalização da economia e ao desempenho de funções no sistema de transportes/ logística peninsular, europeu e global;

-criar os interfaces intermodais e as infra-estruturas logísticas que permitam racionalizar a distribuição de mercadorias nas Áreas Metropolitanas, libertando o seu interior da circulação de veículos de grande porte; articular as infra-estruturas, com esse objectivo, com as que estão associadas à internacionalização da economia e ao desempenho de funções internacionais;

-criar condições para o crescimento do transporte rodoviário de mercadorias por empresas especializadas nesse serviço; para a concentração dessas empresas e a sua associação a outros operadores da cadeia logística; para o surgimento de operadores na área do transporte combinado rodo-ferroviário; para a participação das empresas portuguesas em consórcios europeus que venham a explorar o rodo-marítimo, no contexto do desenvolvimento do futuro transporte marítimo de curta distância na Europa; para o reforço da posição portuguesa no transporte marítimo de granéis para/ da Península Ibérica" (PNDES 2000-2006, 1998).

Estes objectivos encontravam-se em conformidade com as propostas dos estudos "Definição Técnico-Funcional dos Centros de Transportes de Mercadorias de Lisboa e Porto" e "Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto".

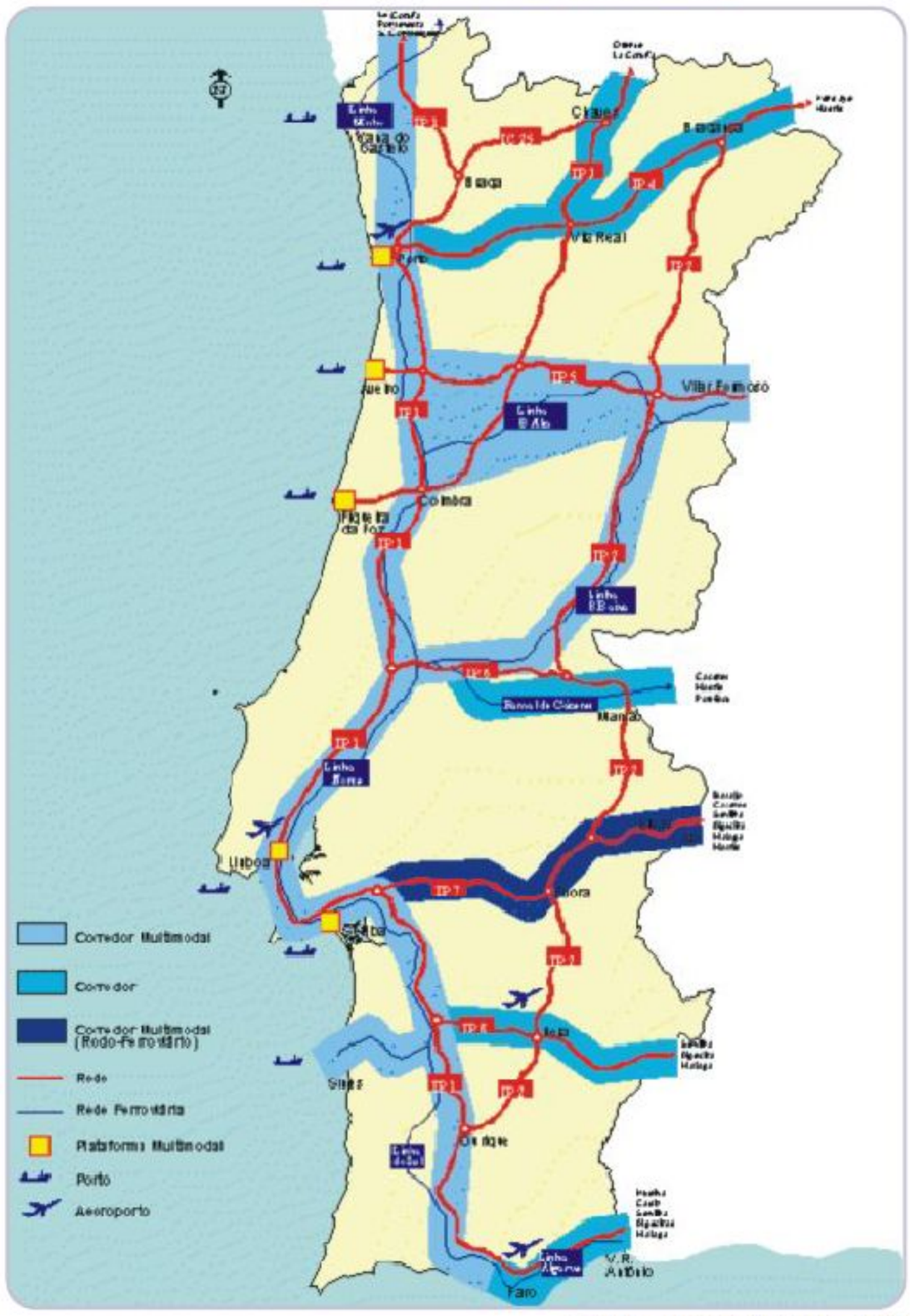
Em conformidade com as orientações definidas no PNDES foi elaborado, pela DGTT, o "Programa de Implantação do Sistema Logístico Nacional", onde foram propostas e priorizadas as acções.

A criação das plataformas propostas deveria ser apoiada pela constituição de uma Estrutura de Planeamento e Coordenação do Sistema Logístico Nacional - que visava "promover a coordenação institucional e a articulação interdepartamental com vista ao planeamento e implementação do Sistema Logístico Nacional" - e da Sociedade de Instalação de Áreas Logísticas para o Transporte de Mercadorias - "empresa para a promoção e gestão de áreas logísticas abertas" (in Programa de Implantação do Sistema Logístico Nacional - PNDES, 1999).

Foi também considerada (apesar de em 2ª prioridade) a salvaguarda dos aspectos de ordenamento do sistema logístico, através dos programas de Apoio às Áreas de Logística Regionais e de Apoio ao Reordenamento de Micro-Logística nas Áreas Metropolitanas e nas Cidades Médias.

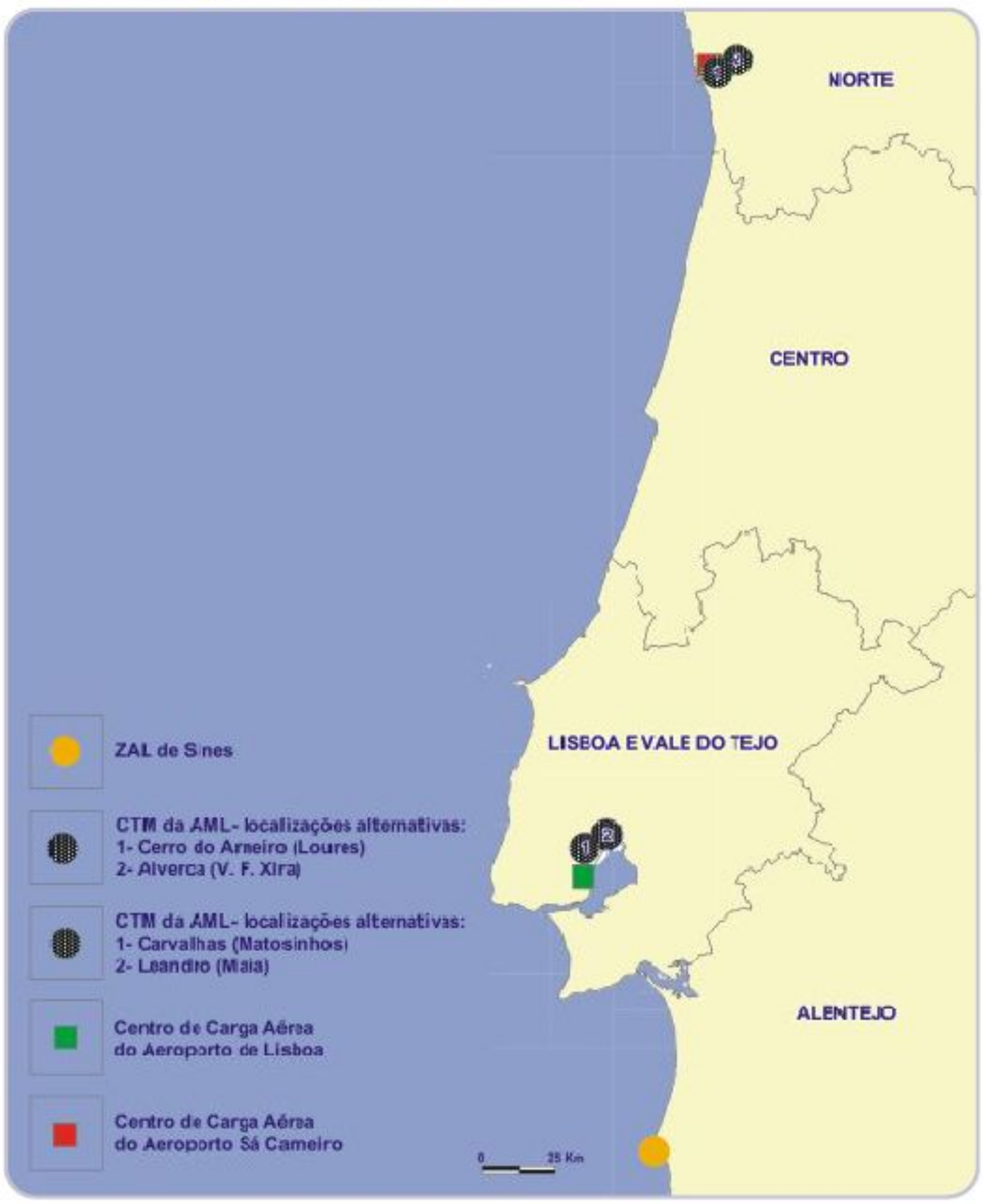
Este programa previa, ainda, a necessidade de articulação com outros programas sectoriais nas áreas de formação, marketing, investigação e tecnologia, essenciais ao desenvolvimento do sistema logístico. Mais uma vez verifica-se um acordo com as "Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto", onde são contempladas estas políticas sectoriais.

Ligação Portugal-Espanha/Europa



FONTE: PNDES 2000-2006, 1998

Sistema Logístico Nacional (proposto)



Fonte: Programa para o desenvolvimento da Logística no âmbito do PNDES, 1999

A criação de um modelo global para o desenvolvimento da logística a nível nacional pode beneficiar do atraso de Portugal neste sentido e apoiar-se, assim, na experiência europeia. Apesar de recente, o interesse registado por parte das empresas e da administração em relação ao desenvolvimento da logística exige a adopção de um modelo de gestão nacional de logística, de forma a evitar a falta de coordenação das iniciativas neste campo ou a sua desarticulação com o modelo de desenvolvimento territorial e económico.

No programa para o desenvolvimento da logística nacional são apontadas algumas contribuições recentes e importantes, por parte do sector marítimo-portuário com a "proposta de planear e desenvolver uma rede de infra-estruturas logísticas (RNIL)" e por parte da CP, no Documento de Estratégia no âmbito do transporte de mercadorias (Março de 1999), com "a criação de uma rede de terminais de mercadorias, devidamente equipados em função das suas características e dos mercados a servir" e a "participação na criação e/ou gestão de Plataformas Logísticas em território espanhol, de modo a desenvolver canais de comunicação privilegiados com as principais zonas geradoras de tráfego naquele país".

A aposta no transporte marítimo é determinante para atenuar o perigo que constitui a dominância espanhola sobre as acessibilidades, mas a competitividade deste modo de transporte marítimo obriga a sua integração num sistema logístico eficaz e em redes intermodais que garantam a distribuição "porta-a-porta".

Apesar de uma opção logística implicar, necessariamente, o recurso ao transporte rodoviário (sobretudo quando se tratam de distâncias mais pequenas e mesmo considerando os seus constrangimentos e restrições), a concretização de um sistema intermodal sustentável exige a introdução de alternativas ferroviárias ou de "short-sea-shipping" eficazes.

O Plano da Rede Nacional de Plataformas Logísticas - O relatório da Halcrow

A obtenção dos financiamentos europeus necessários ao desenvolvimento do sistema logístico nacional obrigou à elaboração do Plano Nacional de Plataformas Logísticas, o qual foi elaborado por uma empresa estrangeira - a Halcrow.

Uma vez que as plataformas de 1º nível já se encontravam definidas pela DGTT e o seu estudo estava em fase de desenvolvimento bastante adiantada, este relatório centrou-se nas plataformas rodo-ferroviárias de 2º nível.

Todavia, o relatório detém-se também sobre a definição das plataformas de carga aérea, onde se incluem os Centros de Carga Aérea de Lisboa e do Porto, programados e definidos pela DGTT como de 1º nível.

Tendo em conta que as várias opções para a expansão das instalações de transporte de carga aérea no aeroporto de Lisboa eram condicionadas, à partida, pelo seu carácter provisório, no relatório Halcrow é recomendada a opção que apresenta a Base Militar como zona dedicada ao transporte de carga e a mudança de localização (e consequente separação) das instalações de carga expresso. O carácter provisório das instalações do aeroporto de Lisboa (10 a 15 anos) inviabilizaria o recurso à automatização[3], fundamental para incrementar a capacidade do terminal.
Quanto ao aeroporto Francisco Sá Carneiro defendia o desenvolvimento de instalações dedicadas ao transporte de carga expresso e a construção de armazéns secundários (perto do hangar do trânsito).

O relatório ressalva ainda que, para o Aeroporto de Faro, face à procura insuficiente, apenas se justifica o desenvolvimento de uma zona de carga (que permita a realização de obras de expansão).

Para além da definição dos Centros de Carga Aérea salientava a importância de uma abordagem comunitária que inclui-se a "autoridade aeroportuária (ANA), as principais companhias aéreas e respectivos agentes de manuseamento de carga, os serviços aduaneiros, os operadores de carga expresso, os agentes transitários, os despachantes e as principais empresas de distribuição e transporte rodoviário que manuseiam carga aérea".

A definição das plataformas de 2º nível, baseada na procura real e prevista, na localização, dimensão, instalações e utilização das plataformas existentes e na proximidade de infraestruturas de transporte estratégicas (nomeadamente com acessibilidade ferroviária, como forma de maximizar a eficiência da plataforma) traduziu-se nas seguintes localizações:

-Região Sul do Porto (entre Vila Nova de Gaia e Santa Maria da Feira);
-Região Centro (entre Leiria e Mealhada, a Norte de Coimbra);
-Algarve (entre Tunes e Loulé);
-E a possibilidade de uma plataforma em Braga (dependente da eficiência do funcionamento da plataforma do Porto).

A localização de todas as plataformas a oeste justificava-se pela diferença da procura registada entre o litoral e o interior, mantendo-se em aberto a possibilidade de criação das instalações logísticas no interior (Guarda ou Évora). Estas instalações teriam necessariamente um carácter diferente e um nível hierárquico inferior às plataformas de 2º nível.
A procura que suportava a proposta das plataformas de 2º nível poderia ser condicionada pela criação de plataformas marítimas, na medida em que haja uma sobreposição das áreas de influência.
O relatório da Halcrow não se dedicou à análise da viabilidade daquelas plataformas, que se incluem numa estratégia global para o desenvolvimento das infraestruturas dos principais portos, definidas

[3] Apenas o volume de tráfego do aeroporto de Lisboa justificava o recurso à automatização.

no livro branco "Política Marítimo-Portuária, Rumo ao Século XXI".

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A eficiência de uma rede de infra-estruturas logísticas devidamente estruturada e organizada influi na competitividade económica de um país, contribuindo para a redução dos custos de transporte, para uma maior produtividade e para uma mais fácil integração económica e territorial.

Em Portugal, o aparecimento da logística no discurso da classe política e as recentes preocupações por parte do Estado em estruturar uma rede logística não são mais do que uma resposta à pressão do mercado, evidenciando-se a dificuldade na concertação entre as diferentes entidades e planos. De facto, nos vários planos e projectos que têm vindo a ser desenvolvidos apresentados e discutidos, reconhece-se o desprovimento de uma solução integrada, que pondere todos os factores que condicionam o desenvolvimento de um sistema logístico e do transporte multimodal. Apesar dos esforços e das boas vontades, a criação de uma estrutura especifica o Gablogis -, vocacionada para a implementação e desenvolvimento da rede nacional de plataformas logísticas, não mudou esta situação.

O Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000-2006 contemplava um investimento total para o desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional de 244,4, milhões de euros, dos quais 88,8 milhões de euros seriam comparticipados pela União Europeia através de fundos do FEDER.

Daquele valor, até à data apenas foram gastos 178 mil euros (88,8 mil euros de comparticipação comunitária), referente ao estudo da zona de actividades logísticas de Sines, ou seja, entre 2000 e 2004 apenas se utilizou 0,1% da dotação financeira programada.

Mas, o mais grave é que, pelo andar da carruagem não se vislumbra nenhuma aceleração no investimento e Portugal corre seriamente o risco de perder os importantes apoios comunitários. É que, no caso de estes financiamentos não serem afectos aos tão necessários investimentos nas infraestruturas logísticas, não está ainda garantida a possibilidade da sua transferência para outras tipologias de projectos.



Leia a FERXXI
no site da ADFER

Todas as publicações
editadas (41) estão disponíveis

O Transporte de Mercadorías e a Logísitica como Suporte ao Desenvolvimiento Económico

"LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES Y LA CONVERGENCIA ECONÓMICA"

JOSÉ ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ.
Universidad de Santiago de Compostela. Idega. Instituto Gallego de Estudios del Transporte y las Infraestructuras. Instituto Universitario de Estudios Marítimos - Universidade Da Coruña.

BERNARDO SÁNCHEZ PAVÓN.
Instituto Gallego de Estudios del Transporte y las Infraestructuras. Instituto Universitario de Estudios Marítimos de la Universidade da Coruña. Miembro de la Asociación Española de Ciencia Regional y de la European Regional Science Association (ERSA).

1. LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Los poderes públicos promoverán las condiciones favorables para el progreso social y económico y para una distribución de la renta regional y personal más equitativa, en el marco de una política de estabilidad económica; asimismo, han de velar por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva. Así pues, cabe concluir que las Administraciones Públicas han de orientar sus actuaciones a la procura de un progreso social y económico armónico en todo el territorio nacional y compatible con el mantenimiento de una calidad adecuada del medio ambiente. Este objetivo, empero, no puede ser alcanzado como resultado circunstancial de la intersección de políticas económicas y medioambientales que se ignoren mutuamente, sino que sólo pueden lograrse mediante instrumentos que permitan conjugar adecuadamente medidas de desarrollo económico y de protección del medio ambiente.

La Carta europea de 1983 conceptúa la ordenación del territorio como la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda sociedad y establece los siguientes objetivos fundamentales de la política territorial:

El desarrollo socieconómico equilibrado de las regiones, con una clara tendencia a la eliminación de las grandes diferencias en el nivel de vida.
La mejora de la calidad de vida que, entre otras cosas, se concreta en una mayor accesibilidad de la población a los equipamientos colectivos de todo tipo en la mejora de las infraestructuras.
La gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio natural que haga compatible la satisfacción de las necesidades crecientes de recursos y su conservación, así como el respeto a las peculiaridades propias de cada comarca en cuanto a sus formas de vida.
La utilización racional y equilibrada del territorio, definiendo los usos aceptables o a potenciar para cada tipo de suelo, creando las adecuadas redes infraestructurales e incluso fomentando, con medidas incentivadoras, aquellas actuaciones que mejor persigan el fortalecimiento del espíritu comunitario.

Múltiples son las referencias que encierran los significantes de ordenación del territorio, como también múltiples son los significados que cada ámbito de las ciencias sociales le dispensa a su propio contenido. Recordando la definición esgrimida por ROBERT, la ordenación del territorio sería "la política económica cuyo objetivo es poner en relación de correspondencia la población local regional y sus actividades con las posibilidades y necesidades económicas de cada región."[1] O también, podemos recurrir a la propia que presentan dos autores como son MASSÉ que señala sobre la "O. T. es la proyección geográfica de la sociedad del futuro." La de QUERMONNE recoge ya en este concepto la participación de las fuerzas productivas incidiendo de un modo armónico, ya que él concibe a la ordenación del territorio como "el Desarrollo armonioso de las regiones en función de sus respectivas vocaciones productivas."[2] Continuando con el proceso de estudio de la implicación del concepto de ordenación del territorio, es muy ilustrante aproximarse a la reflexión propuesta por LABASSE, J. En sus análisis, el autor propone estudiar ya el proceso de la planificación espacial en función de las características propias de los medios de transporte.[3] Por tanto, el papel que se le asigna a la tarea de la ordenación del territorio, sea en la materia que se desee, deberá siempre responder al previo diseño de unos objetivos de acción territorial.[4]

En el ámbito de las comunicaciones y los transportes pueden destacarse tres dimensiones básicas; de una parte, las directrices que cumplen las infraestructuras de transportes en la ordenación de las actividades económicas. De otra, la inercia que los transportes ostentan en el papel de ordenación social, y, por último, la construcción de una ordenación física, entendida en el ámbito de la dotación de suelo equipado y en la difusión de sus potencialidades endógenas.[5]

Existen planteamientos que consideran a la O.T. como una disciplina estrictamente basada en la planificación territorial y muy próxima a la planificación urbanística,[6] estando destinada a "superar la dicotomía planificación económica-planificación física," esto es, la diferencia entre la planificación regional y la planificación urbanística, "para plasmar a nivel territorial los programas económicos que definían el desarrollo regional."[7] De este modo, la formulación del concepto de O.T. siguiendo las aportaciones de BÉRTOLO CADENAS, se concretaría del siguiente modo, "abstracción macroeconómica que no contempla el factor espacio y la necesidad (...) de aplicar un desarrollo territorialmente armónico a un espacio o país determinado si queremos atender el bienestar"[8] (...) En relación con lo comentado, la O.T. viene a responder adecuadamente a todo aquel proceso que pretende la armonización equilibrada plena, y completa, como así lo señala LABASSE al referirse a ella como una "planificación regional total" o planificación regional integral."[9] Con todo, pues, cuando se acomete la compleja tarea de ordenación del territorio para alcanzar un estadio de desarrollo regional equitativo, habrá que tener presente que dadas sus implicaciones en la sociedad que se considere, este proceso afectará a la población, a las actividades productivas y, en suma, al conjunto del territorio regional.[10] Resulta del todo cierto, por tanto, concebir el papel estructurante de la O.T. como un todo unitario y global donde la participación conjunta de las Administraciones Públicas deberá inexorablemente responder a un meritorio esfuerzo colaboración institucional destinado a alcanzar con éxito los principios rectores de colaboración, coordinación, auxilio, etc. En última instancia, pues, será en base a la actuación coordinada y participada a cargo de las diferentes AA.PP. la manera de implementar la consecución de un modelo de ordenación territorial afín al desarrollo económico y regional de un territorio dado.[11]

Procediendo a concretar un poco más el específico papel que las Administraciones Públicas ostentan sobre los considerandos de la O.T., el profesor LÓPEZ RAMÓN, F. glosaba la evolución seguida por esta figura dentro del

territorio nacional para tres períodos diametralmente opuestos. El primero hacía referencia a la etapa anterior a la aprobación de la Constitución de 1978,[12] para después sucederle el papel que la O.T. estaba llamada a cumplir en el marco de las Comunidad Autónoma al amparo de la aprobación de la Constitución Española.[13] Finalmente y para las distintas Comunidad Autónoma que en el contexto de la segunda mitad de los años 1980 tenían aprobado sus respectivas leyes de ordenación del territorio, analiza el autor cuales eran las finalidades y objetivos concretos que esta Ley se proponía alcanzar.[14] En suma, al tratar de recapitular las reflexiones propuestas por LÓPEZ RAMÓN cabe recordar que el autor opinaba abiertamente sobre la propia definición y naturaleza de la O.T., así como también explicitaba el contexto en el cual esta figura había aparecido.[15]

Los instrumentos de Ordenación del Territorio , han de estar destinados a la consecución de los siguientes objetivos:[16]

-Disposición de una adecuada estructura espacial tendente a conseguir un equilibrado desarrollo del territorio procurando el máximo bienestar de su población al tiempo que se garantiza la protección y mejora del medio ambiente.

-Definición de los criterios a seguir en los asentamientos favoreciendo la accesibilidad de la población al medio natural, mejorando sus condiciones de vida.

-Compatibilización del proceso de desarrollo del sistema productivo, de la urbanización y de la ordenación turística como la racional utilización de los recursos naturales, sobre todo en lo referente al litoral, a los recursos hidráulicos y al paisaje.

-Perfeccionamiento y corrección, en su caso, de la distribución espacial de las instalaciones productivas propias de los sectores primario y secundario mediante la utilización de procedi-mientos de fomento o disuasión en relación con las existentes o futuras.

-Fijación de los núcleos de población que, por sus características y posibilidades, hayan de constituirse en impulsores del desarrollo socioeconómico de una zona.

-Definición de las áreas territoriales que, por su idoneidad actual o potencial para la explotación agrícola, forestal o ganadera, o por su riqueza paisajística o ecológica, hayan de ser objeto de especial protección.

-Adecuación de los planes sectoriales de infraestructuras, instalaciones o equipamientos y servicios a su función vertebradora de una política territorial, definiendo los criterios de diseño, características funcionales y localización, que garanticen la accesibilidad e inserción de la totalidad del territorio en una racional disponibilidad de dichos elementos estructurantes.

-Establecimiento de los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las acciones con la incidencia territorial que corresponda desarrollar a las diferentes administraciones públicas, así como de las diferentes políticas sectoriales de los diversos órganos de la Administración , que aseguren su integración en una visión de conjunto de los problemas territoriales.

-Regulación de la participación de la sociedad en el proceso de ordenación territorial para conseguir que ésta sea auténticamente democrática y responda a las aspiraciones y necesidades de la población.

La dinámica interna de un sistema territorial, no obstante, no asegura por sí misma la corrección de los desequilibrios espaciales y se hace necesario adoptar un modelo de intervención en el territorio que, desde los centros activos, genere los impulsos necesarios para dinamizar el potencial endógeno de dichas áreas.[17] Se produce así la necesidad de poner en marcha dos modelos complementarios:

-Un modelo regional, cuyo objetivo es crear o consolidar los ejes dinámicos más competitivos, y que suele estar asociado a una política espacial de concentración, generalmente vinculada al sistema de ciudades.

-Un modelo comarcal, como modelo de desarrollo endógeno y sostenido, cuyo objetivo es fijar y mantener las capacidades relacionadas con los recursos endógenos, funcionando como una pieza básica para lograr un desarrollo territorial equilibrado.

Notas

1 - Esta definición es adoptada también por JUNG, J. La ordenación del espacio rural. Edit. IEAL. 1972. En la obra cita la definición del diccionario de ROBERT, pág. 13.

2 - QUERMONNE, J.-L. y ANTOINE, S. Aménagement du territoire et développement régional, la Documentation française, pág. 4. Institut d'études politiques de Grenoble. Tomo I, 1965. El concepto de MASSÉ, puede seguirse en l'Univers rural et la planification. en la obra dirigida por BOUDEVILLE, J.-R. L'Espace et les pôles de croissance, Press Universitaries de France. 1968.

3 - LABASSE, J. La ordenación del Espacio, Edit. IEAL. 2ª Edición. 1987. El autor señala que la planificación del espacio en función del transporte debe tener presente que cada modalidad de transporte conllevará implícitas sus "propias características referidas a capacidad, velocidad, coste, etc". Por tanto, el análisis "sistemático dependerá de la geografía de la circulación" (pág. 148). Pero el autor profundiza en la dirección de las implicaciones habidas entre la modalidad de los transportes y los propios usos del suelo que de él se derivan (pág. 152), como también ofrece una decidida posición sobre el transporte y la especialización concreta de las propias modalidades (pág. 153).

4 - Recogiendo aquí algunas de las más destacadas aportaciones propuestas por GRAVIER, J. F. sobre los principales efectos que encierra el modelo de ordenación del territorio nacional, el autor sostiene que "los objetivos de la ordenación del territorio son casi los mismos: organizar el uso del suelo de modo que se ponga el crecimiento económico al servicio del progreso social" (pág. 19). La ordenación del territorio y el futuro de las regiones francesas. Presidencia del Gobierno. Secretaría General Técnica. Colección Estudios, nº 4. 1967. En otro lugar de la misma obra el autor reflexiona sobre los objetivos y los medios de la ordenación europea, precisando a este respecto que es menester proceder a un modelo de ordenación descentralizado para que no se produzca la congestión de funcionalidades y la marcada dependencia del territorio respecto a única área rectora (pág. 159).

5 - El conjunto de objetivos y directrices de acción territorial que se encuentran expresamente insertos en todo proceso de ordenación del territorio se pusieron inicialmente en funcionamiento en el modelo de política económica de desarrollo

regional correspondiente a la elaboración y diseño de los Planes de Desarrollo Económico y Social. Una buena muestra de lo dicho corresponde al modelo de las políticas francesas en ordenación del territorio, las cuales habían sido definidas por el Delegado de ordenación del territorio durante los años 1970 MONOD, J. Las reflexiones del autor están recogidas en MONOD, J. y WEIL, G, l'Aménagement du territorie: Une morale de l'avenir. Revista Architecture d'aujord'hui, Junio-Julio 1967.

6 - BÉRTOLO CADENAS, J. J. Ordenación del territorio y Administración local gallega, pág. 21-57, en RODRÍGUEZ ARANA, X. (Director) Dereito Público Galego. Núm. 3. EGAP. El autor sostiene que la O.T. ha conocido en España su mayor auge a lo largo de los años 1970, para entrar en una fase de decadencia en los años 1980. Sin duda, el período de incertidumbre e indefinición de esta tarea hay que analizarla en el contexto de la construcción del Estado de las Autonomías, que durante el período transitorio de traspaso de competencias de la Administración Central a las Autonómicas, había relegado al olvido múltiples directrices de planificación territorial.

7 - BÉRTOLO CADENAS, J. J. Análisis del origen, evolución y futuro de los P.D.T.C. a través de la experiencia gallega. Revista de Estudios Territoriales. Edit. MOPU, Nº 3, 1981. Madrid.

8 - BÉRTOLO CADENAS, J. J. Ordenación del territorio y Administración local gallega, op., cit., pág. 25.

9 - LABASSE, J. La ordenación del Espacio, op., cit. La O.T. trata de designar el proceso de "integrar armoniosamente a escala regional la planificación física, social y económica para obtener el máximo bienestar para toda la sociedad." En esta dirección se refiere también la Carta Europea de la ordenación del territorio al considerar que "la planificación territorial es la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda la sociedad (...) tendente al desarrollo equilibrado de la región y la organización física del espacio". Conseil des Communes et Regions d'Europe (CCR): Les estratégies de développement des villes eropéenes. París. 1992.

10 - Para facilitar la comprensión del doble papel que tiene asignado la O.T. en el plano espacial y en aquel otro que recapitula el conjunto de medidas que deben proponerse para lograr la armonización del desarrollo equilibrado, puede seguirse la reflexión propuesta por ROCHEFORT, Economic Geographique et aménagement du territoire. Edit. Centre des Etudes Documentaires. Les Cours de la Sorbonne. 1974. Señala el autor que la O.T. es una "política voluntaria practicada por parte de los poderes públicos, para tratar de influir sobre la ordenación del espacio", (...) O por explicitarlo más claramente, "sobre las relaciones existentes entre el funcionamiento de la economía (...) y la estructura del espacio en el cual se ejerce el sistema económico y social".

11 - Actualmente, la concepción de la Ordenación del Territorio exige, cada vez en mayor grado, un adecuado esfuerzo de concatenación de acciones procedentes de los previos procesos de las Administraciones Públicas con competencias directas en esta función. No obstante, y el proceso de la O.T. en materia de infraestructuras de transporte es una buena muestra de ello, las actuaciones responderán al desarrollo de un proceso planificador conjunto, donde se puedan prever las diferentes actuaciones que la sociedad demanda, interactuando de un modo racional y coordinado para alcanzar la máxima eficacia a las inversiones propuestas. Sobre esta materia, cabe recordar que el proceso de descentralización del Estado junto con las sinergias acaecidas en el seno de la U.E. en materia de articulación de los distintos espacios regionales, hace preciso realizar las oportunas planificaciones territoriales al respecto.

12 - LÓPEZ RAMÓN, F. Planificación Territorial. Revista de Administración Pública, núm. 114. Centro de Estudios Constitucionales. 1987. Madrid. Recuerda el autor que en esta etapa "la función ordenadora del territorio no se ejercía realmente en el Estado español" (pág.140). Mas, como en los epígrafes siguientes podremos comprobar, existieron un conjunto de políticas de acción territorial que si estaban destinadas a alcanzar el desarrollo regional del Estado. Según esto, exponía DE MIGUEL, P. La acción territorial y los desequilibrios regionales, en la obra colectiva Organización territorial del Estado (Comunidades Autónomas), IEF, 1984, Vol. III, el conjunto de políticas de acción territorial que había implementado la Administración Central bien podían ser consideradas como "heterogéneas y dispersas" De entre ellas, individualizaba el autor los Planes Coordinados para el Desarrollo Económico-Social, así como también a la política de los Polos Industriales (pág. 2251-2289).

13 - En efecto, la Constitución Española, en base al art. 148.1.3º, dejaba abierta la vía del traspaso de competencias sobre O.T. a las Comunidad Autónoma para que fueran éstas quienes desarrollasen los objetivos que necesariamente debería cumplir esta figura para impulsar la cohesión económica y social del Estado y corregir oportunamente los desequilibrios territoriales en el marco de los principios de:

- -Coordinación.
- -Cooperación interadministrativa.
- -Racionalidad económica.
- -Planificación.

14 - LÓPEZ RAMÓN, F. Planificación territorial, pág. 166 y sig. 1987. Sostiene el autor que las directrices de la O.T. descansan primariamente en la función correctora de los desequilibrios territoriales. Desequilibrios en todo caso que será menester erradicar mediante la delimitación de los distintos objetivos de acción territorial y que en todo momento perseguirá la ordenación del territorio. Así pues, descubrimos ya como es de capital relevancia, para que los fines propuestos se consumen con las necesarias expectativas de éxito, que exista una estrecha concomitancia entre las líneas actuación de la política económica y los desajustes territoriales a salvar. Como corolario de lo más atrás expuesto y a la luz del trabajo que el autor seguido nos ofrece, señalaremos la articulación de las distintas líneas de acción territorial tendentes a la configuración de un modelo territorial equilibrado. Ciertamente, para LÓPEZ RAMÓN es de considerable relevancia las implicaciones habidas entre los uso del suelo (pág. 166 y s.s.) y la realización de infraestructuras a base de instrumentar una activa política de "coordinación de actividades" (pág. 172-175).
El interés que en nosotros despierta el apartado de las infraestructuras como dotaciones de inversión pública al servicio de la O.T., nos conduce, in extremis, a significar ahora que el papel que amalgaman sobre sí tales inversiones; sobretodo las de comunicaciones y transportes en el desarrollo regional. Efectivamente, son éstas las que en último término posibilitan la vertebración interna del territorio regional. En paralelo, estas inversiones en infraestructuras están llamadas a impulsar y posibilitar las inercias que caracterizan al modelo de desarrollo endógeno, por cuanto contribuyen a ejercer de atractivo estructural respecto de la dotación de equipamientos públicos de diverso orden.

15 - LÓPEZ RAMÓN, F. Planificación territorial, op., cit., pág. 127 y sig. 1987.
"la planificación u ordenación territorial es una función pública surgida y desarrollada en Europa occidental" (...) donde "el origen de esa función parte de la necesidad de controlar el crecimiento espontáneo de los diversos usos y actividades de que es susceptible el territorio" (pág. 127).

16 - Artículo 3 de la Ley 10/1995, de 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia.

17 - Vide Exposición de Motivos de la Ley 7/1996, de 10 de julio, de desarrollo comarcal de Galicia.

2. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES COMO CONDITIO SINE QUA NON DE CONVERGENCIA

La dotación de capital social fijo en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones constituye, para todo modelo de desarrollo territorial, una condición de todo orden necesaria aunque ella no suficiente por sí misma en el hipotético caso de que no se encuentre acompañada de otras políticas sectoriales activas encaminadas todas a proferir el desarrollo económico autosostenido y autogenerado (SCITOWSKI, 1963). Así pues, la dotación de capital público ejecutado en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones logra generar, de manera bien destacada, hasta un total de cuatro tipos de benignos efectos con el desarrollo territorial (STERN, N., 1991):

1) La eficiente articulación física de un territorio de referencia respecto de aquellos otros que presentan un interés por establecer unas relaciones económicas con el mismo. Formulado desde este punto de vista, el aserto señalado viene a ponernos de manifiesto que toda dotación de capital público efectuada en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones revierte a favor de la cohesión económica y social de un territorio. Por tal causa, pues, la ejecución de un tipo de inversiones de un signo semejante a las aquí descritas logra alcanzar un benigno efecto para con el desarrollo de las economías regionales. En efecto, las redes de transportes y comunicaciones se erigen en un atractivo acicate para lograr impulsar una eficiente permeabilización a aquellas demandas de flujo que responda a una matriz de viaje O-D donde uno de sus extremos se encuentre localizado en el territorio dotado de las recientes inversiones en materia de transportes y comunicaciones.

2) El esfuerzo inversor realizado en materia de capital social fijo de transportes y comunicaciones constituye, en razón a la procedencia de los capitales ejecutados, un factor no pagado por parte de los agentes de producción (ASCHAUER, D. A., 1989), toda vez que los costes finales fijos a los que ascienden las infraestructuras a realizar corren a cargo de los presupuestos generales de las AA.PP. dotadas legalmente de competencias. La consecuencia lógica que aquí cabe deducir se encuentra presente en un doble plano. Por una parte, las empresas que se encuentran geográficamente radicadas en un territorio dado, en el cual se está proponiendo la construcción de infraestructuras de transporte de nueva construcción, advertirán como en sus respectivas cuentas finales de resultados económicos se advertirá un significativo decremento en el cómputo del capítulo de gastos empresariales por concepto de transporte. La modernización funcional e integral de las infraestructuras de transportes conlleva implícito, para el tejido empresarial, primero, una mayor fluidez en la realización de los flujos de transporte entre las áreas productoras, las de almacenamiento y las de consumo. En segundo término, y ello en estrecha concomitancia con el aserto anterior, la puesta en servicio para el tráfico comercial de unas infraestructuras modernas logra que la estructura empresarial de cada ser productivo alcance una ganancia neta en lo concerniente a unidades de tiempo al tratar de canalizar hacia los mercados la producción final de las empresas (ASCHAUER, D. A., 1989b). Este apartado nos señala sencillamente que la modernización infraestructural logra que las demandas regulares de movilidad, a tenor siempre de la especificidad de los tráficos, alcancen unos atractivos y bien competitivos estándares de accesibilidad territorial respecto de otros territorios cuyas producciones finales tienden a competir con las de Galicia. En último extremo, la consecuencia de la mejora de las ratios de accesibilidad territorial logradas en razón a la entrada en servicio de las infraestructuras de transportes logra poner de relieve la difusión de la igualdad de oportunidades y el interés general al conjunto del territorio nacional. Así pues, este esfuerzo inversor tiende a traducirse, en lo que a mejoras económicas se refiere, en una llegada de capitales privados a radicarse en Galicia, en virtud a la ganancia de ventajas competitivas respecto de otros territorios. En paralelo, este factor conlleva implícito el hecho que nos pone en antecedentes de que las dotaciones de capital público en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones origine el que se contribuyan a corregir progresivamente los todavía persistentes desequilibrios regionales.

En un plano de importancia contiguo al anterior encontramos al segundo de los factores benignos en los que incurren las inversiones presupuestarias en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones: la reducción de los costes sociales en los que estaba incurriendo la red de transportes abierta al tráfico comercial (MAS, M., PÉREZ, F., & URIEL, E 1993). Efectivamente, es un extremo bien conocido por la doctrina económica de los transportes el hecho que nos señala que la operatividad de una red de comunicaciones incurre en la génesis de un importante capítulo de gasto social (ALVAREZ CORBACHO, X., et., al., 1999). Al efecto de señalar la naturaleza de los mismos podemos consignar al apartado referido a los sobre consumos de carburantes, toda vez que los flujos deben realizar un determinado itinerario deberán salvar escollos tan importantes como el perfil en planta de la traza de una red de comunicaciones dada (ferrocarril o carretera). Este indicador, el perfil de la traza, lleva implícita una velocidad comercial media de proyecto que nos señala cuál es la duración media de los tráficos al ser canalizados por los mismos. Por otro lado, es de resaltar el comportamiento de la topografía. Este indicador participa negativamente tanto en el consumo de carburante como, muy en especial, en la caída considerable de las velocidades comerciales medias. Asimismo, es menester indicar que entre los consumos sociales figuran aquellos que repercuten directamente en el incremento del consumo de carburante como, sobre todo, en el de la generación de economías de escala (PÉREZ TOURIÑO, E., 1996). En efecto, las redes convencionales y poco modernizadas de transportes y comunicaciones, en especial las de transporte físico por carretera, por ser este el modo mayoritariamente más demandado por la demanda de viaje, incurren frecuentemente en la génesis de pérdidas de horas de trabajo para las empresas. La razón que cabe argumentar a este respecto es la que nos pone de manifiesto los handicaps a que se encuentran expuestos regularmente los tráficos, por causa del advenimiento de situaciones de saturación versus congestión de los tráficos que regularmente transitan sobre la red. La relevancia de la congestión de los tráficos es claramente bien perceptible durante los períodos punta. Para concluir con la reflexión que hace referencia a los costes sociales en los que incurren las redes convencionales de transportes, tan sólo resta por mostrar algunas notas breves sobre el apartado referido al capítulo de costes que debe amortizar una sociedad por causa de la siniestrabilidad vial. En efecto, la siniestrabilidad vial conlleva implícito costes en dos direcciones. En una primera figurarían ahora al apartado de los gastos médico-sanitarios (hospitalizaciones, atenciones médico-farmacéuticas, procesos postoperatorios, períodos de rehabilitación, etc.). En una segunda dirección figurarían ahora, como no podía ser de un modo diferente, los costes que a la población demandante de movilidad le ocasiona la reparación y mantenimiento de los vehículos que ordinariamente transitan por una red de transporte convencional y poco modernizada. Al lado de lo anterior, habría que situar a los costes finales que para las economías domésticas les ocasiona la reparación de los vehículos siniestrados o, en su hipotético caso, la adquisición de vehículo en propiedad una vez que el anterior no fuese rentable su reparación.

3) Las inversiones presupuestarias en infraestructuras de transportes y comunicaciones tienden a generar un importante fenómeno de crowding-in para con un territorio regional cual es Galicia. En efecto, la dotación de stock de capital público en materia de transportes y comunicaciones revierte en, primeramente, una

ganancia notoria de ventajas competitivas por parte de la economía gallega. Este importante factor incide decisivamente en que se produzca una llegada de tejido productivo a radicarse en Galicia y que el mismo se especialice a los distintos segmentos del mercado potencialmente captable. Por otro lado, la realización de este tipo de inversiones origina en el territorio un perceptible proceso de relocalización empresarial. La razón que cabe argumentar para que tal tipo de sinergias tengan efecto no es otra diferente de aquella que nos señala que la ganancia en estándares de accesibilidad territorial le supondrá a las empresas una adquisición de una posición de privilegio en el marco de una economía abierta y de mercado. Por otro lado, y he aquí una de las claves explicativas que nos ponen de manifiesto el hecho de la ejecución de capitales privados en Galicia, la modernización de este tipo de infraestructuras posibilitaría que la economía gallega fuese superando con éxito el acentuado lastre de ser una economía periférica, alejada en extremo de los principales centros económicos y de decisión nacionales y de la U.E. En paralelo, este fenómeno positivo facilitaría que la atracción de capital a radicarse en Galicia se insertase en aquellos sectores productivos en razón de los cuales la economía gallega dispone de notorias potencialidades de desarrollo. Por otra parte, esos sectores que tenderían a catalizar las llegadas de capitales privados derivarían en una paulatina especialización productiva de cada sector de actividad, entre los que figurarían, por su propio peso específico, el del turismo.

4) La inversión presupuestaria en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones revertiría en la consecución de una comercialización de servicio capaz de operar en el mercado en un régimen de intermodalidad. En otras palabras, la dotación de capital público en materia de infraestructuras de
transportes y comunicaciones posibilitaría que las demandas de movilidad canalizadas por parte de cada uno de los diferentes modos que abiertamente concurren en el mercado de los transportes deberían de funcionar de manera integrada y complementaria (PDI. 1993-2007). Se trataría, así formulado, de originar la conformación de una red de transportes multimodal en lo que se refiere a la oferta de servicio, y especializada funcionalmente a las exigencias cambiantes de la demanda en lo referente a la elección de cada operador: transporte por carretera, ferrocarril, portuario y aeroportuario. Las diferencias que la demanda potencial de servicio va encontrar para poder satisfacer una demanda de consumo turístico en Galicia van a residir, precisamente, del lado de tres factores: la política tarifaria de los modos que comercializan su oferta, la distancia de los viajes, la accesibilidad territorial alcanzada por parte de cada modo y, por último, aún restaría por agregarle al comentario que se propone un cuarto: la permeabilización del territorio que proporciona cada modo de transporte para poder realizar la matriz de viaje O-D.

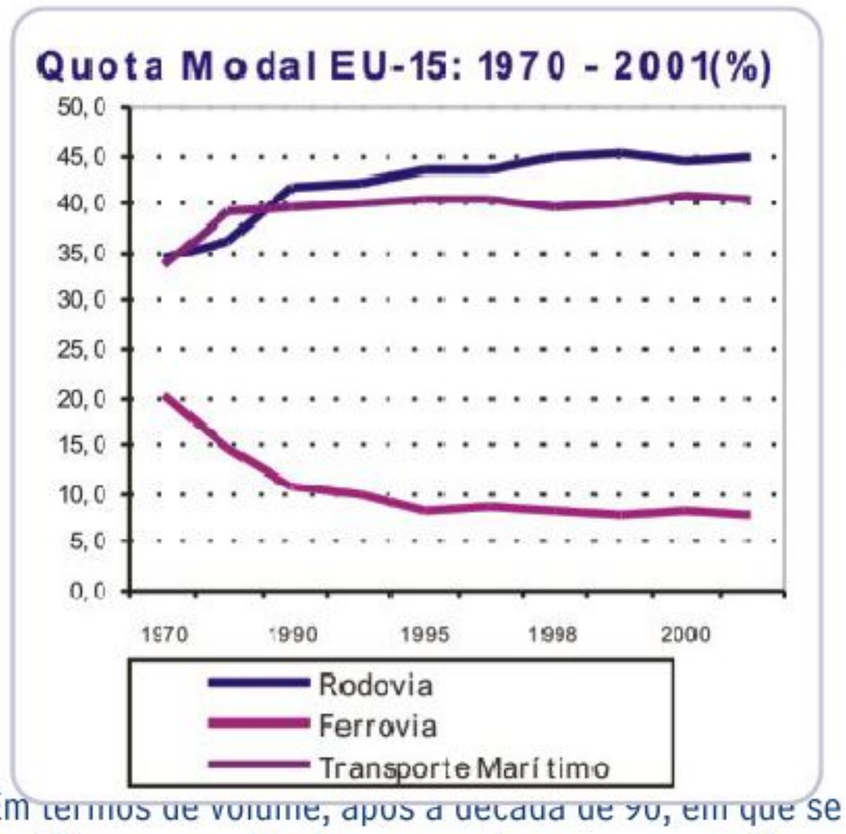
Finalmente, pero en nada distanciado de lo

A Contratualização da Qualidade no Serviço de Transporte Ferroviário de Mercadorias - O 3º Pacote Ferroviário



Em virtude da falta da adaptação a um mercado em mudança e com diferentes exigências do cliente, o nível médio de desempenho do transporte ferroviário de mercadorias continua a não corresponder às expectativas e necessidades dos clientes, sendo em alguns casos, inaceitável.

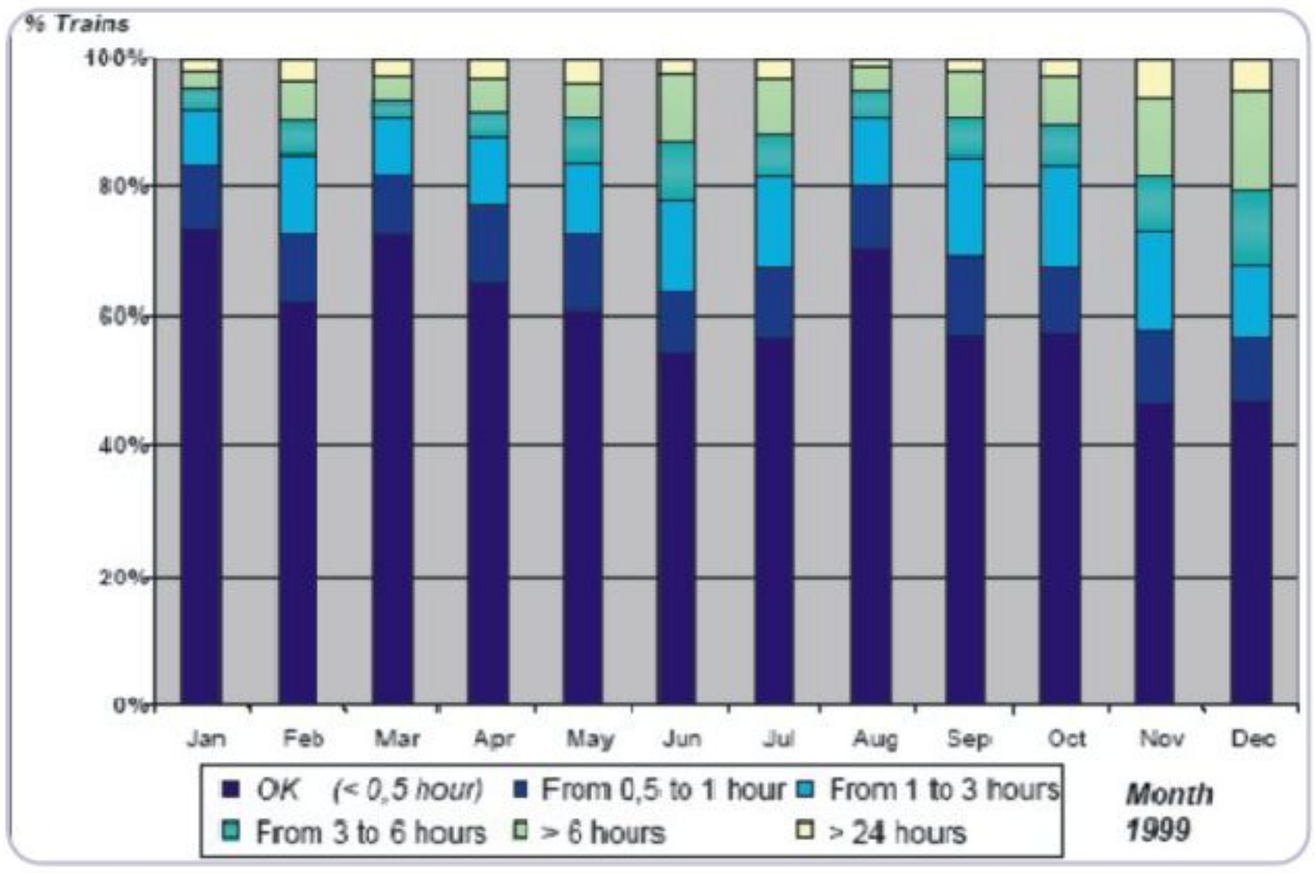
O transporte ferroviário de mercadorias caracteriza-se desde 1970 pela sua baixa performance, responsável pela queda da quota modal desde 20,1% para 7,8%.



Em termos de volume, após a década de 90, em que se verificou um ligeiro crescimento, o tráfego ferroviário de mercadorias voltou a sofrer um decréscimo na ordem dos 3,2% ao ano.

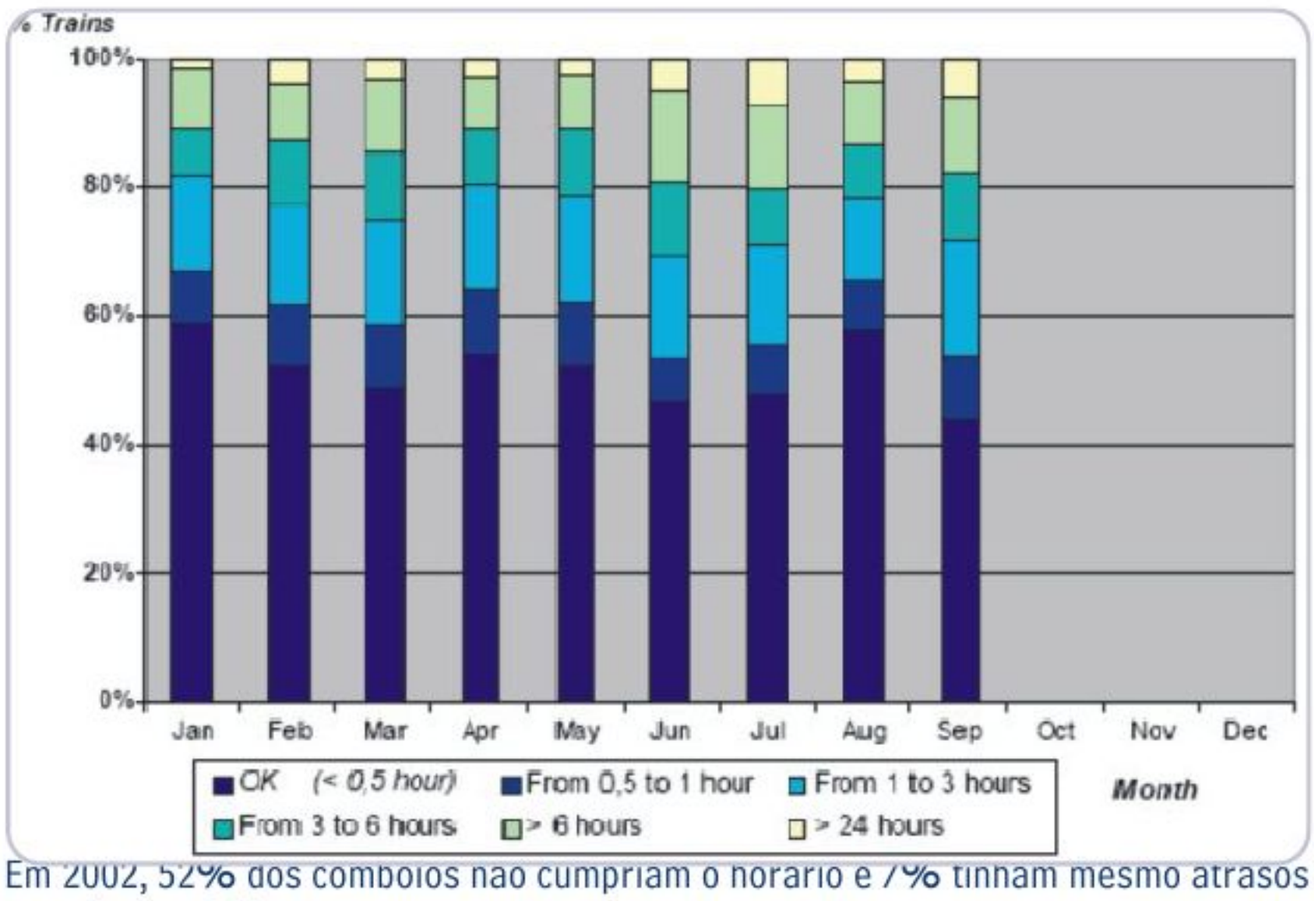
Volume de Tráfego Ferroviário de Mercadorias *Variação Anual Média (%/ano)*			
1970-1980	***1980-1990***	***1990-2000***	***2001***
+0.3	-1.3	+0.7	-3.2

europeus mais importantes em matéria de tráfego de mercadorias e permitem-nos uma breve caracterização do declínio da qualidade do serviço através da análise da pontualidade dos comboios internacionais de transporte combinado. Os dados permitem verificar que em 1999, cerca de 40% dos comboios registavam atrasos superiores a 30 minutos.



Em 2000, da análise do gráfico conclui-se que:
- em Julho o limiar de pontualidade baixou ainda pouco mais em relação ao ano anterior;
- igualmente problemático é o índice de atraso superior a 3 horas;

atrasos superiores a 6 horas ou a 24 horas afectaram cerca de 10% dos comboios em Junho e Julho.



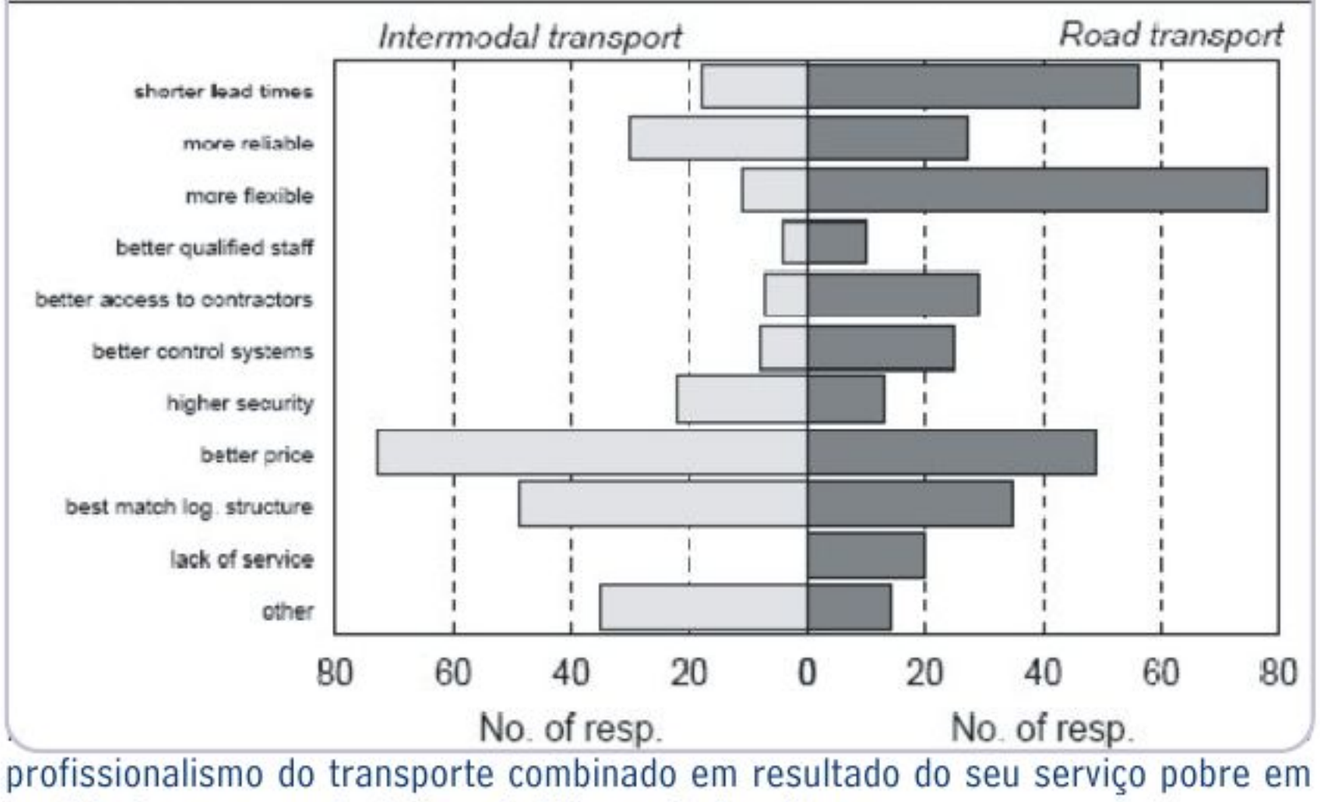
Em 2002, 52% dos comboios não cumpriam o horário e 7% tinham mesmo atrasos superiores a 24 horas.

As causas apontadas para os atrasos são em 65% resultado da falha ao nível do elo ferroviário - falta de tracção ou vagões, falta de pessoal nos pontos de transmissão, propagação dos atrasos ao longo da rede, etc.

Mas no coração dos argumentos, num momento caracterizado pelo crescimento económico forte e sustentável, e em particular, pelo crescimento do comércio, está a incapacidade da indústria do transporte combinado para "captar" esta oportunidade e para realizar tendo como base este desenvolvimento o objectivo europeu de aumento da quota modal. A causa fundamental, é na verdade a falta de pessoal e equipamento, mas também a falta de "slots" de capacidade em diversos pontos de estrangulamento que se tornam piores à medida que o desenvolvimento continua.

A gestão da cadeia de abastecimento sofreu alterações rápidas e a indústria de transportes tem de responder a novas exigências emergentes destas alterações. Este é um desafio considerável a reconhecer por todos os modos de transporte. Hoje em dia, os integradores como a DHL, Federal Express, UPS ou TNT cumprem em cerca de 98,8% os tempos de entrega. Por comparação, o transporte rodoviário consegue 80% e o transporte combinado apenas consegue a entrega atempada de cerca de 50%. Dependendo das mercadorias transportadas, as diferenças de performance podem ou não ser críticas.

Transporte Intermodal vs. Transporte Rodoviário: factores de decisão



profissionalismo do transporte combinado em resultado do seu serviço pobre em qualidade, e uma perda de "goodwill" a partir dos clientes.
Em suma, o transporte combinado por razões de qualidade é incapaz de capitalizar-se no âmbito do forte mercado em desenvolvimento em matéria de transportes na Europa.

A vulnerabilidade do sistema pelo número de intervenientes no processo é grande e os resultados obtidos não se restringem a um corredor mas sim a um problema da Europa, que como tal carece de uma solução à escala.
A natureza e as causas da "não performance" do transporte ferroviário na cadeia de transporte combinado são múltiplas, complexas e representam uma clara indicação da perda de uma oportunidade de criação de um produto "top class" na Europa apesar do grande esforço a realizar em termos de investimento.

Colocar a Qualidade no "centro" do Sistema de Transporte Ferroviário de Mercadorias

A proposta de Regulamento relativa à qualidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias apresentada no âmbito do 3º Pacote Ferroviário, mostra que a Comissão crê que com uma melhor organização do segmento internacional, a responsabilização dos intervenientes e um diálogo sério com os clientes sobre a qualidade dos serviços, é possível fornecer um serviço de qualidade e atrair mais tráfegos para o modo ferroviário.
A Comissão visa incentivar activamente clientes e empresas ferroviárias a criarem sistemas de monitorização e de melhoria da qualidade, em função das necessidades das várias tipologias de tráfego, definindo uma base comum, aplicável por defeito, no caso da empresa ferroviária e do seu cliente não conseguirem instituir um sistema específico de melhoria da qualidade.
A proposta de regulamento assenta nos princípios fundamentais do CIM mas procura reflectir melhor a realidade actual dos mercados do transporte ferroviário de mercadorias e a sua especificidade, dando liberdade contratual aos operadores, mas estabelecendo simultaneamente um conjunto de disposições de salvaguarda (obrigatórias), sob pena de nulidade dos mesmos, no que se refere a:

1. Responsabilidades das transportadoras e dos clientes. A empresa ferroviária que aceitou as mercadorias para transporte é responsável pelo seu transporte em todo o itinerário, até ao destino, incluindo a movimentação e/ou transbordo dos vagões ou comboio.

2. Critérios de qualidade para o transporte ferroviário de mercadorias. Os critérios de qualidade devem ter por base um acordo entre as partes, do qual decorrem os direitos e obrigações tendo em conta as circunstâncias específicas do contrato de transporte. Os critérios definidos são o cumprimento do prazo de entrega acordado, a informação aos clientes em caso de problemas na entrega e um certo grau de flexibilidade no que se refere à ordem de transporte.

3. Níveis de indemnização em caso de atraso, perda ou avaria da mercadoria transportada. O regime de indemnização deve abranger a perda e avaria da mercadoria transportada, os atrasos na entrega e a supressão de comboios, bem como o incumprimento de outros requisitos de qualidade estabelecidos no contrato de transporte.

Os níveis de indemnização propostos são:

- Por perda ou avaria da mercadoria transportada: a empresa ferroviária deve pagar uma indemnização calculada com base no preço de mercado vigente no dia e local de recepção da mesma, com um limite máximo fixado em 75€ por quilograma de massa bruta perdida ou avariada, excepto se o contrato de transporte incluir uma declaração de interesse ou uma declaração de valor, situação em que o mesmo se constituirá como o nível de indemnização máximo.
- Por supressão dos comboios pela empresa ferroviária ou pelo cliente os valores fixados poderão depender da antecedência do aviso relativamente à data de partida, situação que corresponde à prática actual nos mercados nacionais de transporte ferroviário.
- Em caso de atraso, os níveis de indemnização devem ser adaptados em função da importância do atraso e do tipo de transporte, determinada de comum acordo pelas partes do contrato de transporte. Tratando-se de um comboio completo, pelo nível de risco assumido pelo cliente, o regulamento proposto prevê um nível de indemnização entre 5% e 25% do preço do transporte.

4. Limitação da responsabilidade e responsabili-dades dos gestores das infra-estruturas ferroviárias. A empresa ferroviária é responsável pelos seus agentes e outras pessoas que se encontrem no exercício de funções, incluindo os gestores de infra-estruturas a cujos serviços recorra para a execução de um determinado serviço de transporte.
Note-se porém, que caso a responsabilidade pelo incumprimento do nível de qualidade do serviço contratualizado seja do gestor da infra-estrutura, a empresa ferroviária deve pagar a devida indemnização pecuniária ao cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, tendo então, o direito de regresso sobre o gestor da infra-estrutura.

No actual quadro de liberalização e de abertura do acesso à rede para os serviços internacionais ferroviários de transporte de mercadorias e subsequente aumento da concorrência, a Comissão julga que as formulações do CIM não se constituem adequadas como incentivo aos operadores, razão pela qual considera esta proposta um grande incentivo às empresas ferroviárias e aos seus clientes para que regulem por via contratual a gestão da qualidade.
Com a melhor organização da utilização do pessoal e dos vagões, a utilização das modernas tecnologias de informação que permitem o seguimento em tempo real dos comboios e dos vagões em itinerários internacionais e a flexibilização dos processos utilizados a fim de responder melhor às necessidades dos clientes, garantindo ao mesmo tempo um nível de segurança razoavelmente elevado e com possível redução de custos para as empresas ferroviárias.

garantindo ao mesmo tempo um nível de segurança razoavelmente elevado e com possível redução de custos para as empresas ferroviárias.
O estudo encomendado pela Comissão sobre os aspectos conceptuais, jurídicos e económicos dos regimes de indemnização no sector do transporte ferroviário de mercadorias estima em cerca de 70 milhões de euros anuais em benefícios económicos líquidos globais na EU dos 15.

Impacto da Proposta

A contratualização da qualidade no actual mercado do transporte ferroviário de mercadorias, incluindo disposições em matéria de indemnização, restringe-se ao tráfego doméstico, sendo muito raro no tráfego internacional. A excepção limita-se aos comboios de transporte combinado, aos comboios-bloco que transportam mercadorias de alto valor ou aos contratos celebrados por novas empresas ferroviárias.
Apesar da unanimidade acerca da importância da melhoria da qualidade no serviço ferroviário de mercadorias a base legal desta iniciativa da Comissão tem já contestação por ser discriminativa em relação ao transporte ferroviário. Aponta-se que a CIM, aplicada em 41 países, já impõe regras à ferrovia duplamente mais restritivas do que as aplicadas ao transporte rodoviário e que o caso britânico é exemplo de como a regulação não assegura a qualidade, nem a segurança.
As reacções ao regulamento referem o facto de este não reflectir as exigências e especificidades práticas do mercado (mercados geográficos ou a sua segmentação) e a potenciação de riscos, quer para as empresas ferroviárias, quer para os clientes.
Mas os efeitos da proposta da Comissão não se restringem à carga. Na prática, os gestores da infra-estrutura ao realizarem a análise da sua performance e das penalizações dela decorrentes, podem procurar assegurar a sua minimização através do aumento da taxa de uso, mas também pela limitação à capacidade destas infra-estruturas e inerente redução das suas actividades de carga. Desta forma, ao invés de reforçar a competitividade da ferrovia, a regulação da qualidade poderá potenciar uma nova distorção do mercado a favor do modo rodoviário.



ADFER



R · A · R · I

CONSTRUÇÕES METÁLICAS, ENGENHARIA,
PROJECTOS E SOLUÇÕES INDUSTRIAIS

> *Somos referência em:*

Projectos / Obras de Engenharia
Manutenção Industrial Aeronáutica / Componentes
Soluções Industriais / Mobiliário Urbano
Construções Metálicas / Mecânicas
Electricidade e Automação
Construção de componentes para Indústria Ferroviária
Indústria Automóvel

> *Principais clientes:*

CP - Caminhos de Ferro Portugueses
Refer
Metropolitano de Lisboa
Grupo Saint-Gobain
EDP
TAP
OGMA
Grupo Volkswagen
Siderurgia Nacional
Grupo Galp Energia

www.rari.pt | Telf.: +351 212 808 110 | Fax: +351 212 808 119 | Zona Incustrial da Moita, Lt. 51-43 | 2860-193 Alhos Vedros | Portugal

Portugal e o Mar - Séc. XXI

Artigo de opinião preparado por André Henriques para
"O PRIMEIRO DE JANEIRO", dossier PORTUGAL E O MAR SÉC. XXI



Dr. André C. Henriques
-Encarregado de Missão do Gablogis (Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional)
-Licenciado em Economia na Universidade de Ottawa-Canada
-Licenciado em Administração Pública Universidade de Ottawa-Canada
-Licenciado em Organização e Gestão de Empresas no ISEG (UTL)
-Mestrado em Transportes no IST (UTL)

Longe vai o tempo em que os portos portugueses tinham o seu tráfego cativo, tinham um "hinterland" estável, uma "vida tranquila" neste cantinho da Europa à beira mar plantado. Planeava-se com segurança para períodos longos. Podia até nem se planear, bastando às autoridades portuárias fazer uma gestão atenta da conta bancária, e assegurar uma actualização anual de tarifas compatível com o orçamento de despesas, mais coisa menos coisa.

Vivia-se então o tempo do "operating port", em que os funcionários públicos das Administrações e Juntas Portuárias participavam em muitas das operações de carga e descarga dos navios e assumiam a sua responsabilidade, ainda que fosse frequente a contratação das operações de estiva e de tráfego, a entidades terceiras.

Gradualmente, as autoridades portuárias foram abandonando o controlo e a participação nas operações, sem pôr em causa a manutenção do nível das receitas, através das taxas cobradas na cedência diária dos equipamentos de movimentação horizontal e vertical para as operações ("tool port"), nos termos do artigo x ou y do Regulamento de Exploração Portuária, mesmo, por vezes, quando os operadores já dispunham desses mesmos equipamentos, penalizando duplamente a mercadoria.

A evolução prosseguiu, mas, talvez pela distância aos grandes centros europeus e longe dos principais portos, ou por força das resistências naturais à mudança, levou-se até onde foi possível o adiamento de algumas reformas nos portos como as privatizações e as concessões, e por conseguinte, o assumir das novas funções de "land lord" pelas autoridades portuárias, e, em certos casos, só se avançou depois de negociadas "rendas de indiferença" a pagar pelos concessionários.

O tipo de autoridade portuária "land lord" tem sido referido por especialistas na matéria e em muitos documentos, como os manuais e monografias da UNCTAD, como sendo uma meta a atingir como estratégia de modernidade de um porto, no quadro de um processo temporal evolutivo, a partir dos dois outros tipos anteriormente referidos, e que correspondem a uma estratégia de abandono gradual da gestão das operações por parte das autoridades portuárias, por transferência para a iniciativa privada. Esta classificação tipológica acompanha aliás uma outra em que o grau de desenvolvimento portuário é associado à designação de gerações, e de acordo com a qual, corresponderia actualmente a "3ª geração".

O padrão dominante do comércio marítimo que tem demandado os portos portugueses nas últimas décadas, permitia a identificação mais ou menos fácil e imediata das entidades que geravam esses tráfegos: carregadores e recebedores. Estava, assim, ao alcance do marketing das autoridades portuárias e dos outros agentes económicos de cada comunidade portuária, a antecipação das necessidades e estratégias dos donos e destinatários das cargas, incluindo os factores que eram decisivos para as respectivas escolhas de transporte e dos portos, atitude fundamental para a manutenção dos tráfegos e para a conquista de outros.

Do ponto de vista prático, há a registar esforços da maioria dos responsáveis dos portos, em definir e pôr em execução planos de investimento e programas de acção mais ou menos adequados aos padrões da procura tradicional. São contudo preocupantes os sinais sobre a rápidas transformações que estão a ocorrer ao nível do comércio mundial e das características dos fluxos de mercadorias que circulam no mercado globalizado, designadamente quanto à dispersão dos centros de decisão sobre as alternativas de transporte e distribuição.

Neste início do século XXI, é bem diferente e nada cómoda a realidade com que os portos portugueses se confrontam, quanto às mercadorias que por eles passa, uma vez que quase tudo se decide agora em níveis afastados ou desconhecidos das cadeias logísticas e em função de lógicas de actores sem rosto ou de difícil acesso.

De um modo geral, com a exclusão de algumas cargas homogéneas que continuam a ser transportadas directamente da origem ao destino, com passagem pelo porto principal mais próximo, as mercadorias que actualmente utilizam os sistemas de transporte, constituem fluxos de componentes para a indústria e produtos em processamento e para consumo, que circulam através das cadeias logísticas mundiais, em obediência a uma sucessão de decisões e escolhas de percursos entre modos de transporte, com valor acrescentado nas plataformas logísticas e com interfaces de mudança de modo ou passagem, incluindo este ou aquele porto, à revelia dos responsáveis desses portos.

As actividades de transporte/distribuição são consideradas como um subconjunto do sistema de produção. Uma parte importante da produção mundial faz-se aliás em movimento, através da subcontratação de um número cada vez maior de fases dos processos produtivos a operadores especializados de distribuição e logística, num mercado cujo controlo se disputa

em cada instante, e perante o qual se colocam dois desafios aos portos: oportunidades que exigem capacidade de transformação em negócios ou ameaças que será necessário antecipar e acautelar.

Face à nova conjuntura, não se afigura que as funções do tipo "land lord" das autoridades portuárias, até agora consideradas pelos teóricos como paradigma da modernidade, continuem a assegurar o crescimento e o reforço das quotas de mercado ou mesmo a sobrevivência, sem que sejam introduzidas alterações estratégicas profundas de aproximação às realidades emergentes, por parte da generalidade dos portos.

No caso português, a mudança é ainda mais premente para acautelar as ameaças, agravadas pela localização periférica do país em relação ao centro da Europa, com tendência em tornar-se ainda mais distante com a deslocação desse centro para Leste, em consequência do alargamento. Por outro lado, além da manutenção da capacidade competitiva, importa potenciar essa mesma localização na frente Atlântica da Europa, se quer aproveitar as oportunidades da nova ordem instituída.

Poderá estar assim ultrapassado um modelo assente numa tipologia que fez escola durante algumas décadas mas que carece de ser revista e actualizada. Dir-se-ia mesmo que muitos dos grandes portos europeus e mundiais, já há algum tempo encontraram a forma de adequação, dinamizando e participando em consórcios locais, regionais e mesmo internacionais, envolvendo actividades logísticas de valor acrescentado de âmbito marítimo-portuário mas também intermodal (aéreo, e rodo-ferroviário).

Em concreto, está em causa o envolvimento cada vez maior das autoridades portuárias em parcerias de negócio com operadores privados ou em acções de coordenação de relações comerciais múltiplas, com um leque alargado de entidades empresariais portuárias, da distribuição e da logística, em actividades diversificadas e com localizações cada vez mais afastadas da zona portuária, com participação em agrupamentos empresariais (plataformas logísticas ou em portos secos), junto ao mercado, pois é aí que muitas das decisões logísticas são tomadas e será possível influenciar decisões sobre as opções de encaminhamento dos fluxos gerados e controlados pelas cadeias logísticas envolvidas.

Através dessas participações é também possível às autoridades portuárias aceder a informação privilegiada sobre as cadeias logísticas e sobre os fluxos gerados e detectar e antecipar tendências dos mercados com implicações em porto e em relação a toda a comunidade portuária, e, desse modo, proceder atempadamente à afinação das estratégias que sejam recomendadas, designadamente para garantir a interacção das actividades relacionadas com o porto e essas infra-estruturas, cadeias e fluxos logísticos.

Será então legítimo considerar que a meta a alcançar pelos portos que querem estar na linha da frente, passará por evoluir para uma função nova a que já se chama de "logistics network facilitator", designação que tende a afirmar-se e que passará seguramente a constar dos manuais da especialidade, como o quarto e mais moderno tipo de autoridade portuária e que poderá também chamar-se de quarta ou quinta geração.

Na realidade, também já alguns portos portugueses dão mostras de acompanharem as tendências através da adopção de estratégias que privilegiam parcerias e participações accionistas com agrupamentos dinamizadores de actividades de 2ª linha e de valor acrescentado, ou assumindo a liderança para a resolução dos problemas logísticos das áreas da sua zona de influência. Constituem também sinais inequívocos e exemplos dessa visão estratégica as participações da APDL e da APA no agrupamento empresarial da plataforma logística de Salamanca.

Neste particular, o programa logístico português que está em implementação, dá um grande destaque à participação directa e mesmo de liderança das autoridades portuárias na concretização das infra-estruturas logísticas intermodais e de valor acrescentado que estão previstas na Rede Nacional de Plataformas Logísticas como é o caso da ZAL de Sines com a APS, da plataforma multimodal da AMP com a APDL e da plataforma da AML com a APL e com a APSS.

Com efeito, considera-se que os corredores estruturantes das RTE-T's não terminam nos portos mas continuam pelo mar ligando o país aos principais portos da UE, através das auto-estradas marítimas.

Será este o grande desafio dos portos portugueses para o século XXI, isto é, passarem a actuar como verdadeiros facilitadores da integração das actividades e das empresas directa ou indirectamente ligadas ao porto nas cadeias logísticas mais determinantes na geração e controlo da circulação dos fluxos de mercadoria, em sintonia com a implementação do programa logístico português.



A Região Norte, o 'cluster' automóvel e a Galiza

Eng. Luis Braga da Cruz
Artigo Público .....

RAZÕES PARA AJUDAR O NORTE A ENCONTRAR O NORTE

Nos primeiros 15 anos após a adesão, Portugal experimentou uma aproximação real em relação à média europeia, passando de 55,1 por cento a 70,7 por cento, em termos de produto interno bruto "per capita" (PIB p/c), ou seja, uma convergência de 15,6 pontos percentuais (ver tabela). Todas as regiões portuguesas acusam um crescimento de dois dígitos e superior à média do Continente (12,9 pontos). Contudo, o único espaço regional que se torna uma singularidade é justamente o Norte, com um crescimento preocupante de uns meros 5,8 pontos.

Não querendo aprofundar a razão deste desacerto nacional em relação ao Norte, é necessário, no entanto, dizer claramente porque parece indispensável uma inflexão desta situação. Em primeiro lugar, por uma questão de solidariedade e coesão nacional para com uma região que representa 35,4 por cento da população portuguesa. Depois, pelo facto de ainda hoje ser a região com maior peso de emprego no sector secundário 43,3 por cento e de isso significar produção de bens transaccionáveis, vitais para o crescimento da economia portuguesa. Finalmente, pela correlação positiva entre estes indicadores produtivos e o nível educativo dos seus activos. O Norte, se excluirmos as regiões autónomas, é de todos os espaços regionais o que mais população possui com baixa escolaridade 84,1 por cento (ver tabela).

Especialização sectorial e níveis educativos

Regiões	Empr./sector primário	Empr./sector secundário	Empr./sector terciário	Nível educ. Ens. básico	Nível educ. Ens. secund.	Nível educ. Ens. super.
EU15	4,0%	28,2%	67,7%	35,4%	42,9%	21,6%
PORTUGAL	12,4%	33,3%	53,8%	79,6%	11,1%	9,3%
CONTINENTE	12,3%	34,1%	53,6%	79,3%	11,2%	9,5%
NORTE	11,4%	43,3%	45,4%	84,1%	8,7%	7,2%
CENTRO	26,9%	30,3%	42,3%	82,6%	8,7%	8,8%
LVT	4,5%	29,1%	66,5%	72,8%	14,8%	12,4%
ALENTEJO	14,6%	23,4%	62,0%	79,8%	10,1%	10,1%
ALGARVE	9,7%	21,3%	69,0%	80,4%	12,9%	6,7%
AÇORES	13,7%	29,1%	57,2%	86,3%	8,9%	4,9%
MADEIRA	12,8%	27,4%	59,8%	85,9%	9,3%	4,8%
ESPANHA	5,9%	31,2%	62,9%	58,3%	17,3%	24,4%
GALIZA	12,9%	32,3%	54,3%	82,5%	15,9%	21,6%

Emprego por sector de actividade referido a 2002
Níveis educativos da população com idade entre os 25-64 anos (2002)
"Fonte: 3.º Relatório da Coesão Económica e Social. Comissão Europeia, Fevereiro 2004 "

Convergência e crescimento relativo

Regiões	População 2001 (1000 hab.)	PIB p/cap em PPC 1986*	PIB/cap (PPC) 2001	Convergência 1986-2001**	Cresc. médio anual PIB 1995-2001
EU15	379.301	100,0%	100,0%	0,0%	2,50%
PORTUGAL	10.253	55,1%	70,7%	15,6%	3,50%
CONTINENTE	9.311	58,0%	70,9%	12,9%	3,50%
NORTE	3.646	51,1%	56,9%	5,8%	2,60%
CENTRO	1.791	41,7%	56,9%	15,2%	3,40%
LVT	3.432	79,2%	94,7%	15,5%	4,10%
ALENTEJO	526	37,1%	56,9%	19,8%	2,10%
ALGARVE	394	44,4%	72,4%	28,0%	5,40%
AÇORES	238	38,9%	55,8%	15,9%	3,90%
MADEIRA	244	40,2%	78,4%	38,2%	5,00%
ESPANHA	40.266	93,0%	84,2%	14,4%	3,7%
GALIZA	2.726	55,0%	66,5%	11,5%	2,3%

(*) 8.º Relatório periódico relativo à situação socioeconómica e ao desenvolvimento da EU. Comissão Europeia, 1999
(**) convergência entre 1986-2001, medida pela evolução da relação do PIB/cap (PPC) com a média da EU15
"Fonte: 3.º Relatório da Coesão Económica e Social. Comissão Europeia, Fevereiro, 2004 "

Ex-Quadro da CP Doutorado com Distinção em Universidade Espanhola

Dra Maria Amélia Almeida
-Doutorada na Área Científica de Economia Financeira e Contabilidade com a classificação de "Sobresaliente cum laúde" por unanimidade, na Universidad de Extremadura - Facultad de Ciências Empresariales y Turismo (Cáceres-Espanha).

"LA SITUACIÓN DE LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO EN PORTUGAL. Estudio Exploratorio y prácticas gubernamentales, académicas y empresariales".

Tese defendida em 2 de Novembro de 2004, na Aula Magna da Facultad de Ciências Empresariales y Turismo de Cáceres, perante um Tribunal constituído pelos seguintes jurados:

1. Presidente: Eduardo Bueno de Campos - Catedrático da Universidad Autónoma de Madrid, Presidente do Foro Intellectus e Director do CIC-Centro de Investigación sobre la Sociedad del Conocimiento;
2. Secretário José António Pérez Rúbio - Decano da Facultad de Ciencias Empresariales de Cáceres (Departamento de Economia Aplicada);
3. Emílio Diez de Castro - Reitor da Universidad de Sevilha (Departamento de Administración y Comercialización e Investigación de Mercados);
4. Rogério Fernandes Ferreira - Professor catedrático jubilado da Universidade Técnica de Lisboa (Departamento de Gestão);
5. Mário Lino Barata Raposo - Vice-reitor da Universidade da Beira Interior (Departamento de Gestão e Economia) - Covilhã.

Director da Tese: Ricardo Hernández Mogollón Catedrático da Universidad de Extremadura.

Publicação da Tese: A Tese vai ser publicada em Espanha e a doutorada foi convidada a apresentá-la à Comunidade científica internacional, em língua inglesa, em revistas do ISI-Institute Scientific Information.

Tema da Tese: Apresenta uma proposta de um novo modelo de Gestão do Conhecimento, desenvolvido na perspectiva do Modelo de Triple Hélice de Leydesdorff e Etzkovich, conectando Empresas, Universidades e Governo. A Tese desenvolve a fundamentação teórica, que sustenta o novo Modelo de Gestão de Conhecimento proposto pela doutorada, seguindo-se a explicação do Modelo. No sentido de se aferir a situação da Gestão do Conhecimento, em Portugal, são apresentados indicadores macroeconómicos comparando as posições portuguesas, em várias vertentes do conhecimento (publicações científicas, investimentos em I&D em função do PIB, etc.), com outros países (dados estatísticos do INE. Eurostat, OCDE, etc).

Compilam-se e actualizam-se, também, resultados de investigações sobre o tema, em especial, o crescimento dos "Serviços Informacionais" (empresas intensivas de conhecimento), relevando a oferta e procura destes serviços que pretendem explicar o crescimento do Conhecimento em Portugal.

A Tese culmina, com a investigação aplicada, assente num estudo de amostra baseado em 470 organizações (empresas, Universidades e Governo) testando o modelo empírico, proposto à comunidade científica. Os resultados da análise estadística, aplicando o programa SPSS permitem concluir que:

-Existe convergência de opiniões de políticos, académicos e empresários no que concerne à importância da Gestão do Conhecimento, como factor de competitividade, criação de valor e avanço para a Sociedade de Informação e Conhecimento, objectivo estratégico da União Europeia, cimentado na Cimeira de Lisboa, em 2000 e referendado em Barcelona em 2002;

-Não é boa a situação da Gestão do Conhecimento em Portugal. A população activa portuguesa entrou, no terceiro milénio, com baixas qualificações académicas e profissionais e uma administração pública sem motivação, sendo necessário desenvolver esforços conjuntos, dos três mundos, para recuperação do atraso, com crescimento sustentado que permita alcançar os outros parceiros europeus;

-Existem algumas acções de conexão dos três mundos Governo, Empresas e Universidades sendo necessário maior empenhamento do Estado (como promotor e dinamizador), das Empresas (como sector produtivo) e das Universidades (como fontes geradoras de criação de conhecimento e dinamizadoras do crescimento das regiões onde estão localizadas), numa tríade envolvente de parcerias e alianças.

Críticas à Tese: Foi considerada pelos jurados com alto valor científico, não apenas, pela forma crítica e reflexiva do tratamento do tema, altamente inovador e actual, como também, pelas novas perspectivas e caminhos abertos a novas investigações.

Curriculum da doutorada (síntese):

- Académico:

Títulos académicos: Licenciatura em Finanças pela Universidade Técnica de Lisboa- ISCEF-Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras (actual ISEG); Programa de Alta Direcção de Empresas da AESE (ligada à Universidade de Navarra); Mestrado em Inovação nas Telecomunicações (Universidad de Extremadura) e, recente doutoramento, pela mesma Universidade.

Funções exercidas no Ensino Superior: Docente e regente de várias disciplinas: Organização e Gestão de Empresas e Ciências Sociais e Organizações. Membro do Conselho Directivo do ISCAL (1989-1993), do Conselho Pedagógico (1981-1987), do Conselho Científico (1994-1997) e da Assembleia de Representantes (1979-2002)

- Profissional:

Técnica, Chefe dos Serviços de Contabilidade e Chefe do Gabinete de Auditoria nos Caminhos de Ferro Portugueses (1971-1985); Directora da Imprensa Nacional-Casa da Moeda (1986-1991); Directora Financeira e Administrativa da TDP-Teledifusora de Portugal, S.A., (1991-1994); Directora de Gestão Administrativa e Orçamental, da PT-Portugal Telecom Direcção de Negócios de Teledifusão (1994-1998).

Presidente do Conselho Fiscal da Cooperativa Tágide, CRL (1999-2004).

Publicações: Livro "Introdução às Ciências Sociais e Organizações"- Editora Vislis, 2000 e Textos de apoio as disciplinas que regeu sobre Organização, Marketing, Aprovisionamentos, etc.

Várias publicações de comunicações apresentadas em Congressos, Seminários e Jornadas em português e castelhano. Exemplos: "El Liderazgo y Armonización de Equipos Humanos" (2001); "Organización Calificante/Learning Organization Aplicación a las PYMES": (2001), "Sociedad del Conocimiento. Negocios de la Economía Digital en Portugal" (2001), "Gestão da Inovação. Ensinar e Aprender com Casos" (2002), "Impacto da Intranet na Gestão do Conhecimento" (2002), etc..

EXPOSIÇÃO DE PINTURA
"MARGENS DOURO NASCENTE FOZ"

Balbina Mendes

"Em Espanha nasce o Rio que corre dos picos de Urbion até à Foz no Porto/Gaia. Pelas mãos da pintora transmontana Balbina Mendes, pincéis e tintas vão registando quilómetros de água e terra. Os sentidos da alma deslizam-lhe nos dedos, as mãos percorrem telas..."

Cristina Simões
in Revista Loa de Trás-os-Montes e Douro, Ago.2003

"Naturalista, paisagista, transmontana e mulher de tons quentes, Balbina Mendes quer pintar todo o Douro, da Nascente à Foz... Paisagens, fauna, cenas da vida quotidiana, modos de vida duriense: vai ser assim a Paixão do Douro segundo Balbina Mendes..."

Jorge Massada
in Expresso,"Revista Vidas", 09 de Nov. 2002

"... São imagens que narram as emoções profundas de uma mulher que escolheu a pintura para contar e editar o que lhe vai na alma.
E as telas abrem-se. O coração também. E a obra lá está apinhada de emoção."

Agostinho Santos
in Jornal de Notícias, 22 de Dez. 2001

"O Douro, vou tentar descrevê-lo como um fio de água, fino, delicado, transparente num percurso a que se juntam paisagens, vivências...", afirma, reflectindo o sentimento de fascínio pelo rio, que lhe vai na alma.

"MARGENS DOURO NASCENTE FOZ", em elaboração há cinco anos pela pintora transmontana Balbina Mendes, pretende mostrar o Douro nas suas múltiplas vertentes paisagísticas, modos de vida dos povos das suas margens desde as vivências actuais às que, completamente em desuso, são registadas nas telas na intenção de as transmitir às gerações vindouras, perpetuando assim, costumes, tradições, património arquitectónico e cultural em vias de extinção.
A exposição será composta por um conjunto de aproximadamente cinquenta quadros, sendo cada quadro acompanhado de um excerto literário de autores Durienses, Espanhóis e Portugueses, divulgando-se assim também a obra literária mais significativa, publicada sobre o Douro.
A exposição fará itinerância por Municípios ao longo do Douro, estimando-se a 1ª apresentação para Dezembro de 2005 na Cidade de Sória (a poucos kms da nascente) e a última no Porto/Gaia em Dezembro de 2006, com apresentações previstas ainda, em:

- Aranda del Duero, Valladolid e Zamora em Espanha;
- Miranda do Douro, Freixo de Espada à Cinta, Peso da Régua, Lamego, Bragança, Vila Real, Penafiel e Viseu em Portugal.



FEB 2021

A Inovação é um movimento perpétuo. Mas o tempo de agir é agora.

SIEMENS

Como empresa empenhada no futuro de Portugal, a Siemens investe anualmente mais de 2 Milhões de horas em Investigação & Desenvolvimento. Lançámos parcerias com universidades nacionais e somos um dos mais activos parceiros da comunidade tecnológica portuguesa, criando sistematicamente soluções inovadoras para o seu negócio.

O nosso futuro depende do que fizermos hoje. Juntos podemos fazer Portugal mais forte.

www.siemens.pt

