

TRANSPORTES

AO SERVIÇO DA ECONOMIA

CICLO DE CONFERÊNCIAS
13 DEZ 2011 . 3&17 JAN 2012

TRANSPORTES

AO SERVIÇO DA ECONOMIA



UMA ORGANIZAÇÃO DE:



CARGO
edições, Lda

COM O APOIO DE:



transportes
entidade

Posicionar Portugal nas cadeias logísticas globais: o papel dos transportes

Rosário Macário

**Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa
TIS.pt, Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas s.a.
Portugal**

Condicionantes históricos (I)

Despertar tardio

- ❑ A implantação em Portugal dos grandes operadores internacionais da actividade logística sucedeu a partir da década de noventa,
- ❑ Em 1999 surge um primeiro documento estratégico, promovido pela DGTT, denominado "Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto", na linha de um estudo anterior sobre a criação dos Centros de Transporte de Mercadorias (CTM) de Lisboa e do Porto

Condicionantes históricos (II)

Deficiências detectadas

- Nesta época observavam-se as seguintes deficiências apontadas como largamente responsáveis por um elevado custo de operação logística no país:
 - Ausência de um ordenamento de território que considerasse a optimização da localização de plataformas logísticas, articuladas com Portos e Aeroportos.
 - Grande diversidade de áreas logísticas espalhadas pelo país, em especial junto das áreas metropolitanas
 - Constrangimentos de diversa ordem condicionantes da eficiência e a eficácia de funcionamento das cadeias de abastecimento, nomeadamente impeditivos da construção de parcerias entre Portos e plataformas logísticas.

Realidade nacional em 2000 ...

- ❑ Elevada dispersão de unidades produtivas de pequena dimensão e uma proliferação desordenada de instalações logísticas dispersas no território, fruto da iniciativa particular dos agentes privados
 - Preço dos terrenos foi factor determinante nas decisões de localização, com elevado contributo para o congestionamento rodoviário e ignorando a eficiência da cadeia de abastecimento;

- ❑ Consequência da ausência de desadequado enquadramento regulamentar, os operadores internacionais começam a construir as suas próprias infra-estruturas e a desenvolver centros logísticos, beneficiando da sua dimensão e massa crítica.
 - Alguns operadores nacionais também seguem este exemplo, mas são casos de excepção;

Medidas de “mitigação” adoptadas (I)

- ❑ Plano nacional de desenvolvimento económico (2000-2006) estabelece como área prioritária a Logística e determina a necessidade de desenvolver o Plano Director para a Rede Nacional de Plataformas Logísticas. (Resolução do Conselho de Ministros (RCM) nº 20/2000 de 30 de Março)
- ❑ Em 2001 cria-se o GabLogis, com a missão de coordenação do programa de acções para o desenvolvimento do sistema logístico nacional.
- ❑ Em Maio de 2006, o MOPTC lança o “Portugal Logístico”, como um plano de forte ênfase mediática e focalizado na indução da iniciativa privada no sector. O objectivo último declarado era transformar Portugal na maior porta Atlântica para os movimentos internacionais nos mercados Ibéricos e Europeus..
- ❑ Em 2007, Programa nacional de ordenamento do território estabelece como prioridade “o desenvolvimento equilibrado da cadeia logística de transportes, com particular atenção nos modos rodoviário e marítimo (2007-2013)

Medidas de “mitigação” adoptadas (II)

- ❑ Em Agosto de 2008 avança-se a definição de Plataforma Logística, (DL152/2008, de 5 de Agosto) – como solo urbano com uso logístico de utilização dominante
 - ❑ *“zona de logística constituída por um recinto delimitado, onde estão instalados operadores e empresas que exercem actividades relacionadas com as cadeias de abastecimento, transporte e distribuição, dispondo de serviços comuns de manutenção e de apoio às empresas, pessoas e veículos, incluindo actividades produtivas de baixa intensidade”*

- ❑ Em Março de 2010, PEC (2010-2013) refere-se apenas “melhoria das infra-estruturas logísticas e de transportes, para assegurar um efectivo acesso da economia portuguesa aos mercados externos”

- ❑ Em Maio 2011, MoU (MEFP), “Adoptar um plano estratégico para: racionalizar as redes e melhorar as condições de mobilidade e de logística em Portugal ...”

- ❑ Em Outubro 2011, PET, reconhece “existência de eficientes cadeias logísticas um factor imprescindível à competitividade do país”

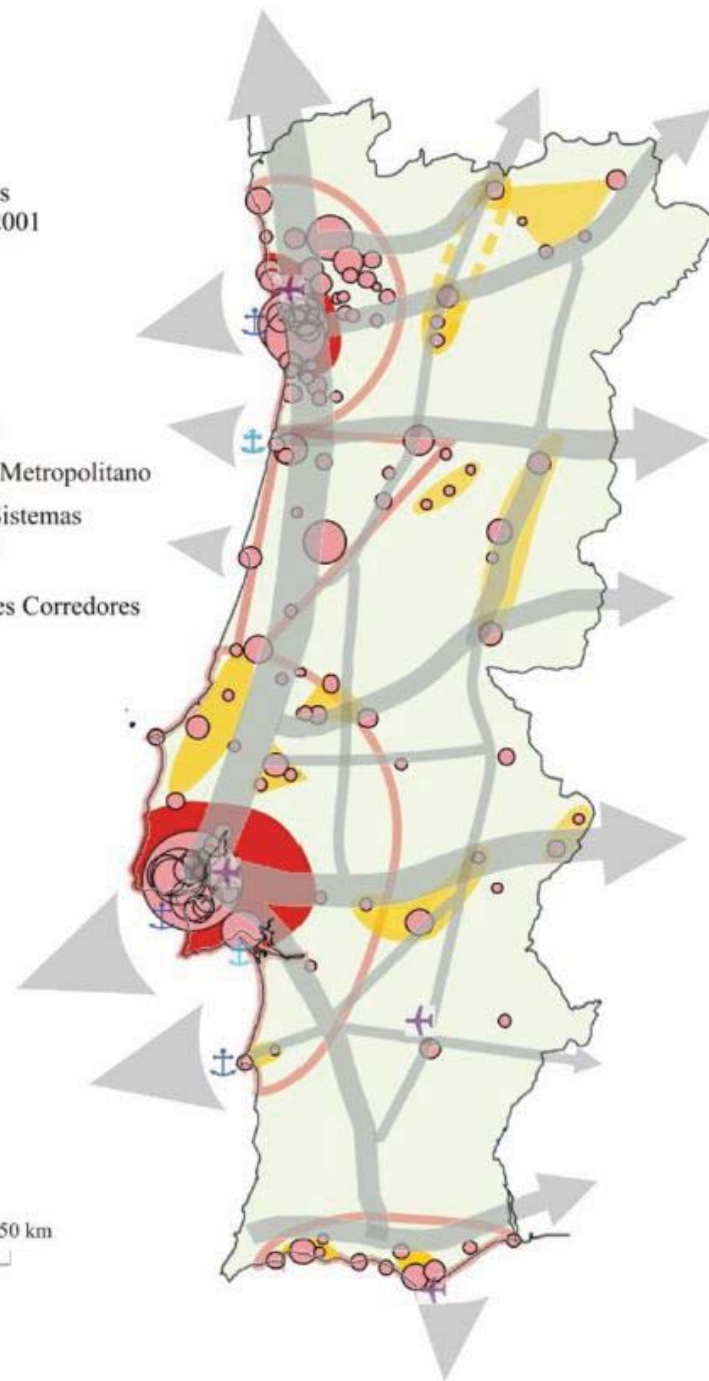
Grandes corredores (PNPOT)

População das
Cidades em 2001



- Capitais
- Sistema Metropolitano
- Outros Sistemas Urbanos
- Grandes Corredores

0 50 km



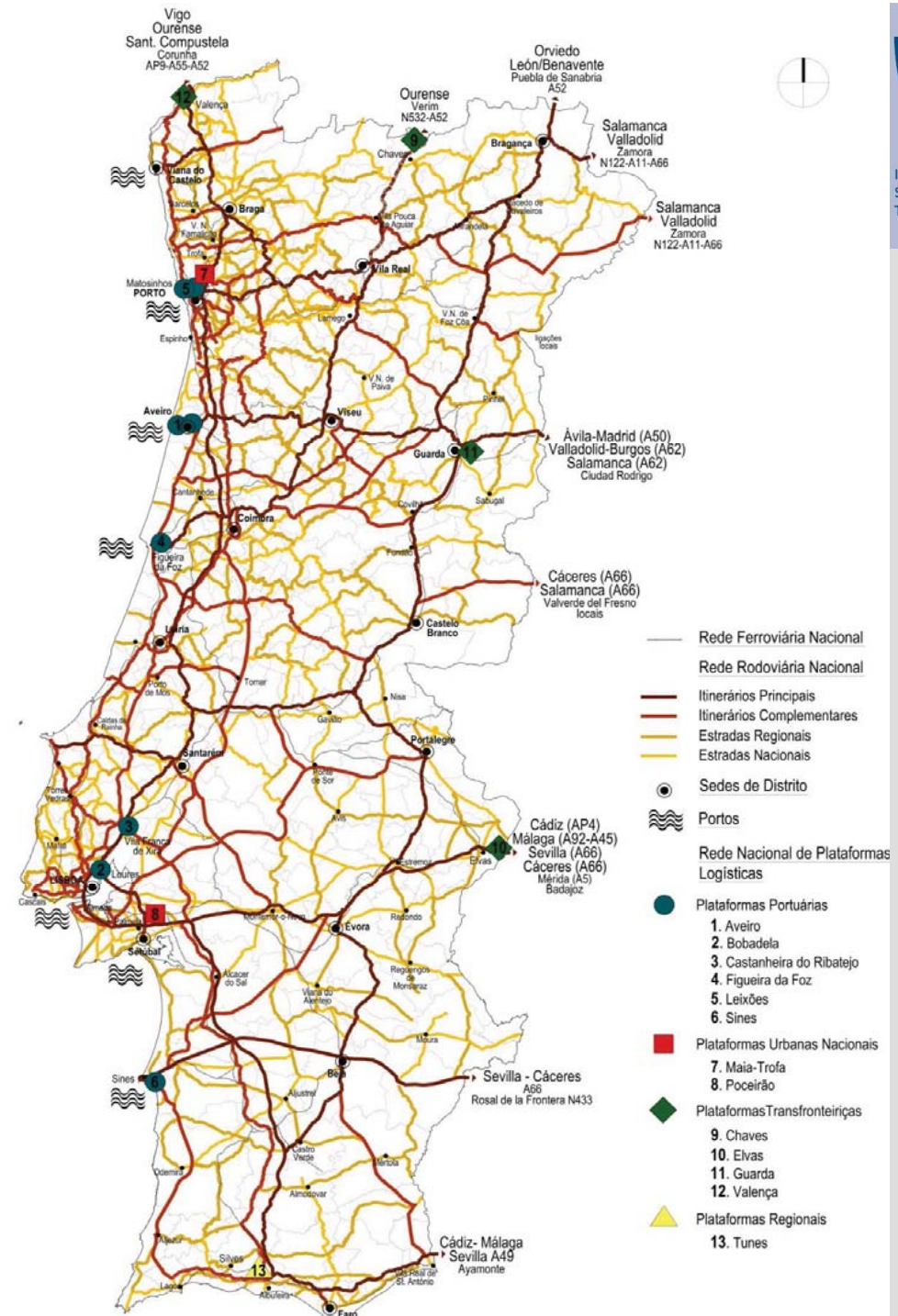
Fonte: PET, pg 76

Estratégia espacial

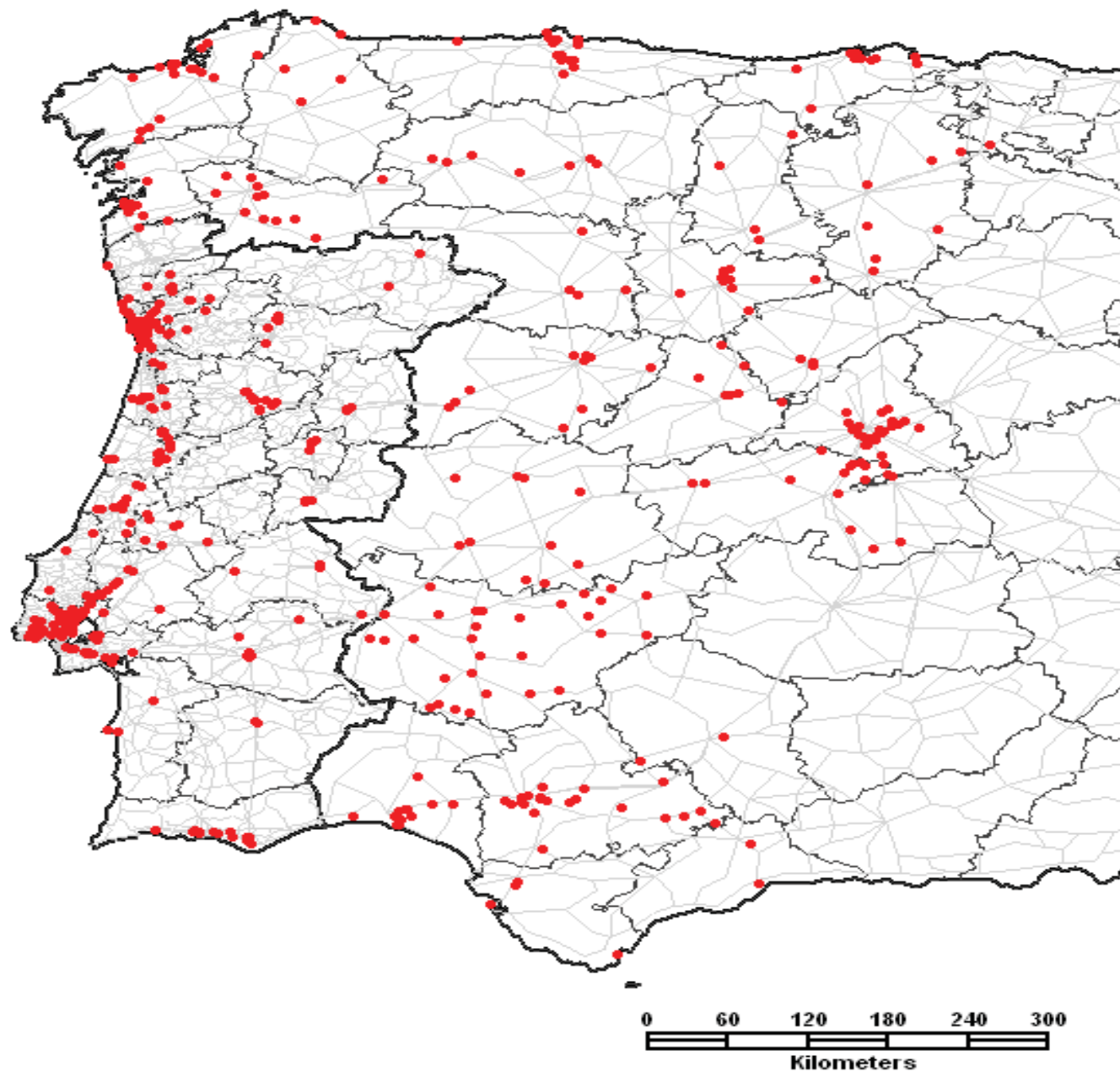
- ❑ Em termos de estratégia espacial, e desde 2007, eram objectivos prioritários que a rede permitisse uma cobertura do território de Portugal Continental através de plataformas com distintas vocações servindo as necessidades:
 - das áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa;
 - dos principais portos nacionais (Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines);
 - dos principais eixos de penetração em Espanha, nas zonas transfronteiriças;
 - de regiões do território continental não servidas por plataformas, seguindo uma estratégia de coesão de rede.

Estrutura PL

- ❑ 2 Plataformas urbanas nacionais - a dinamização da actividade económica do país
- ❑ 6 Plataformas portuárias - potenciar a actividade portuária e expandir a sua área de influência
- ❑ 4 Plataformas transfronteiriças - dinamizar a economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais, bem como estender a Espanha os actuais hinterlands portuários
- ❑ 1 Plataformas regionais – reordenamento logístico e dos fluxos de transporte, integrada numa estratégia de coesão da rede



- ❑ Solo logístico em contexto ibérico (não exaustivo aprox 700 pontos, 437 em Portugal)



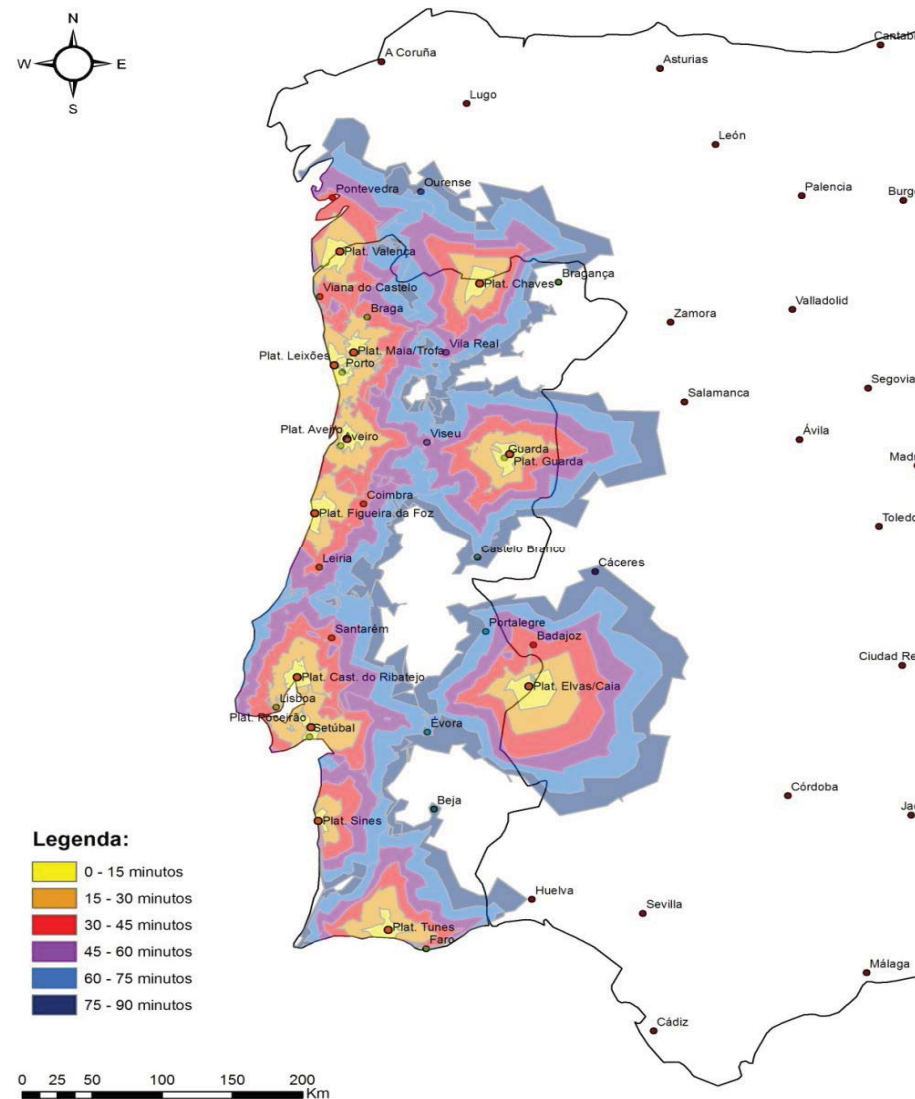
Análise de acessibilidade

- ❑ Procedeu-se à modelação dos tempos de percurso de veículos pesados de mercadorias sobre a rede rodoviária ibérica.

- ❑ Assumiram-se os seguintes parâmetros de rede utilizados em Peneda (2009) para obter as isócronas para veículos pesados em torno de cada ponto escolhido:
 - nomeadamente velocidades comerciais de 80 km/h em auto-estradas, ICs e IPs; e
 - de 45 km/h para estradas nacionais e restante rede secundária.
 - A calibração do modelo foi efectuada assegurando tempos de 4 horas para o trajecto porto de Lisboa – porto de Leixões, e de 2 horas para o trajecto porto de Lisboa – porto de Sines.
 - Permite-se assim obter as linhas isócronas para veículos pesados, em torno de cada ponto escolhido.

Acessibilidade rodoviária ao PL

- ❑ a rede abrange cerca de 51% do território nacional em menos de uma hora, e
- ❑ 77% do território em uma hora e meia ou menos.
- ❑ Se o horizonte considerado for de duas horas, a rede está acessível a 96% do território.

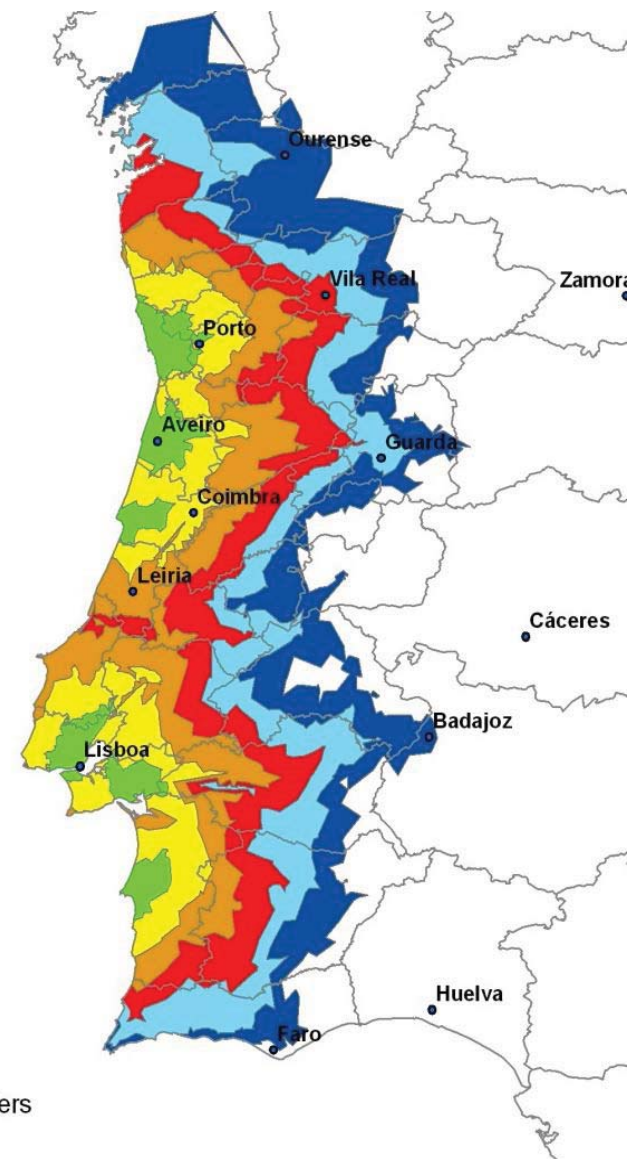


Acessibilidade Portuária

- ❑ 59% do território nacional encontra-se a uma distância igual ou inferior a duas horas de um porto de mercadorias
- ❑ a quase totalidade do território nacional (94%) dista menos de três horas de algum dos portos considerados

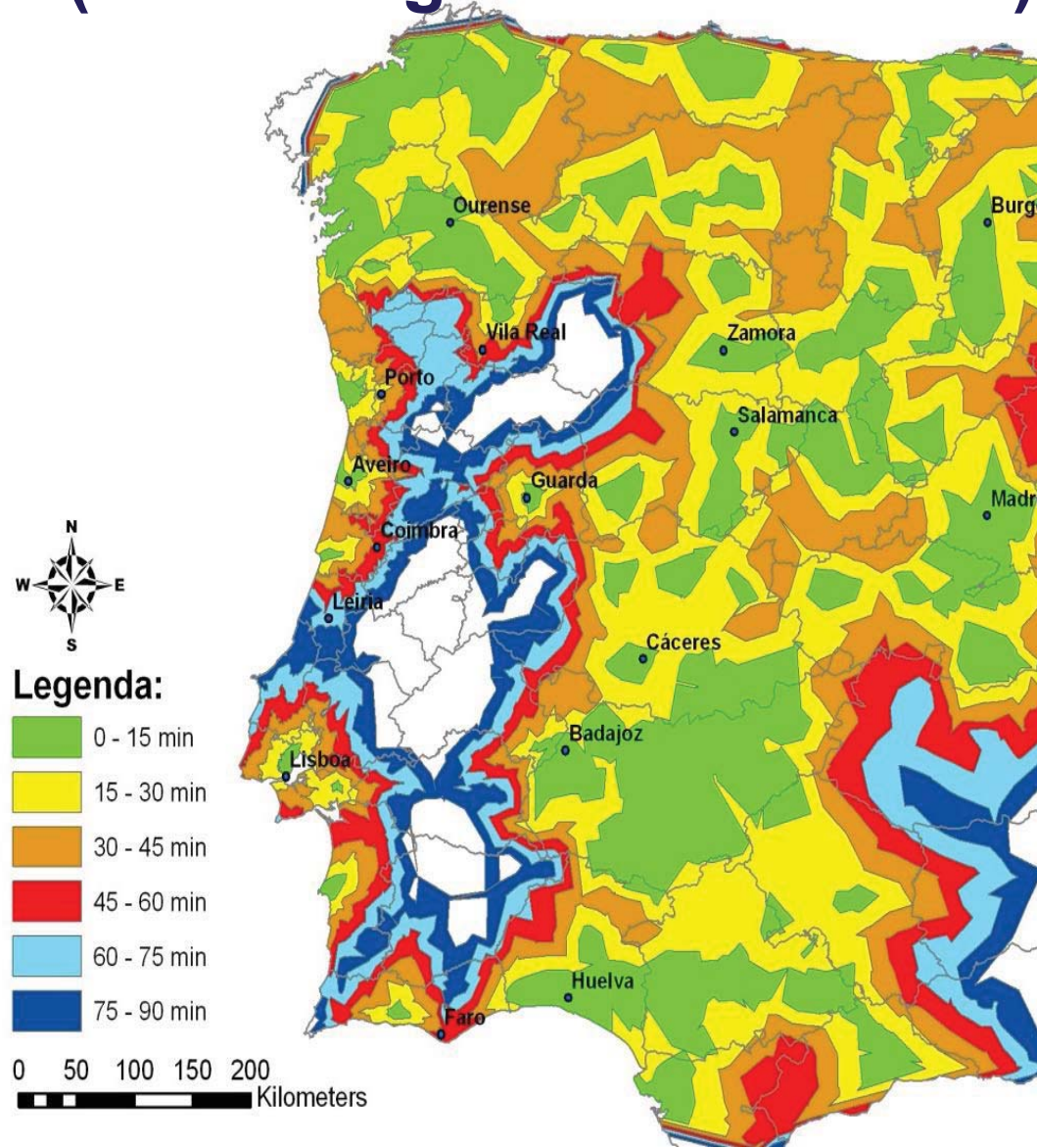


Legenda:



Concorrência territorial (PL + Polígonos Industriais)

- Apenas os centros localizados na região de Zamora permitem que parte da região de Trás-os-Montes e Alto Douro tenha acesso a infra-estruturas logísticas a menos de uma hora e meia de distância
- A sobreposição entre as plataformas de primeira linha (urbanas-nacionais e portuárias) e as de segunda linha verifica-se para valores da ordem dos 60 a 75 minutos.

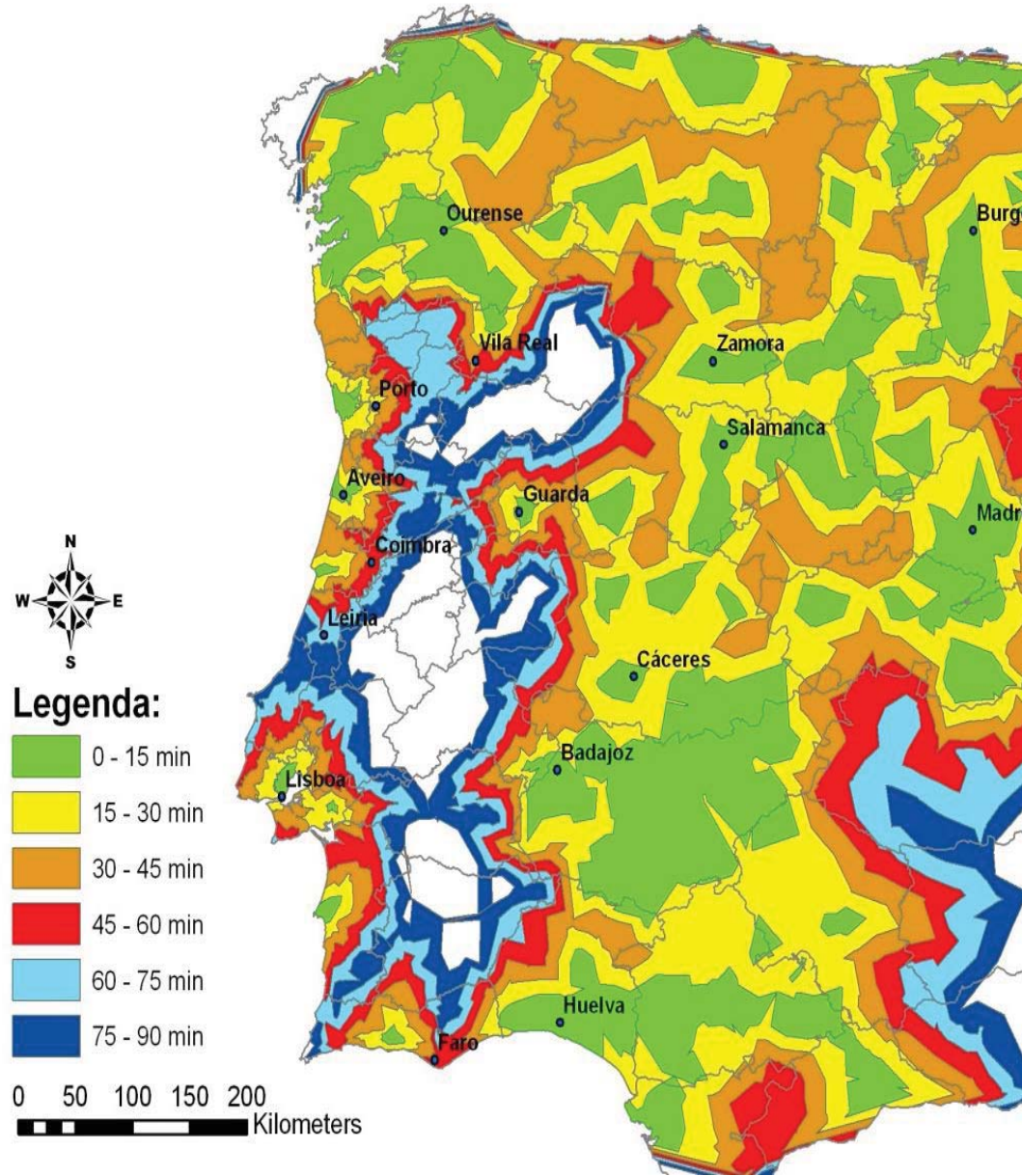


Conflito de “hinterlands”



INSTITUTO
SUPERIOR
TÉCNICO

- ❑ Entre as plataformas de Valença e Maia/Trofa (45 minutos), e destas com os centros logísticos do sul da Galiza, dos quais se destaca a PLISAN
- ❑ Entre as plataformas de Elvas/Caia e Tunes, e os centros logísticos da região transfronteiriça da Andaluzia
- ❑ Clara sobreposição das áreas de influência da plataforma de Elvas/Caia e dos vários centros logísticos localizados no eixo Mérida/Cáceres



Portugal vs Espanha

- ❑ Em Portugal, os pontos de actividades logísticas identificados em território nacional consistem quase exclusivamente em plataformas monocliente de iniciativa privada (logo, de exclusiva propriedade e utilização, não constituindo assim oferta efectivamente disponível);

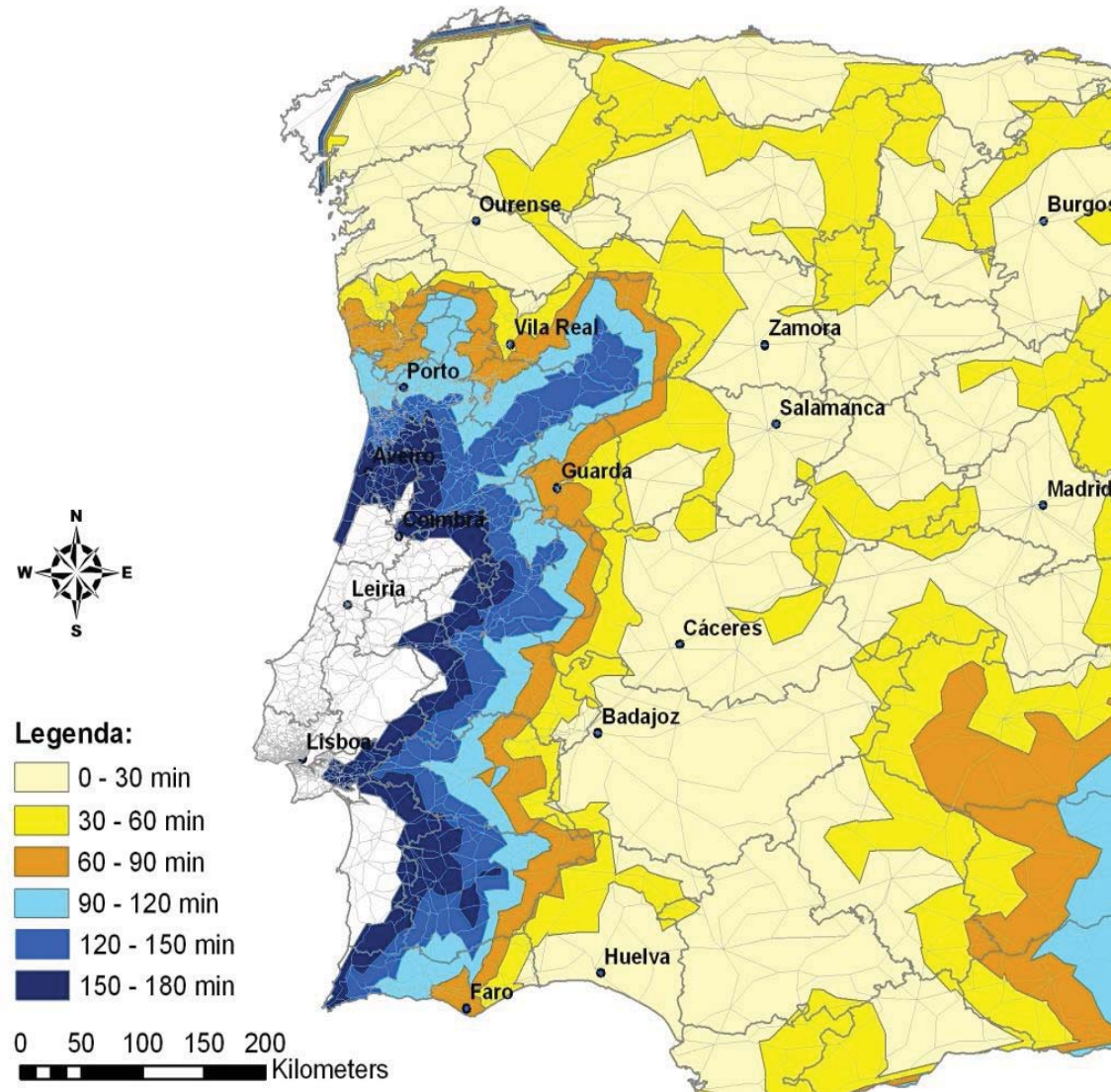
- ❑ Em Espanha, os centros logísticos identificados consistem nos denominados “polígonos industriais” – aglomerados de solo infraestruturado, de iniciativa pública, destinados a actividades industriais e logísticas.
 - Estes centros estão maioritariamente sob a administração dos respectivos governos regionais e apresentam capacidade disponível para aluguer imediato, constituindo assim oferta efectiva

Cobertura desde Espanha



INSTITUTO
SUPERIOR
TÉCNICO

- ❑ Os centros logísticos já existentes em Espanha proporcionam uma cobertura de 80 % do território nacional na isócrona de 3 horas (45 % para 2 horas).
- ❑ Menor acessibilidade essencialmente na fachada atlântica, com especial destaque para o eixo Aveiro-Lisboa, e para a costa alentejana, com centro em Sines



Análise de abrangência económica (I)

- ❑ Pretendeu-se compreender de que modo o desenho da RNPL abrange a actividade económica nacional

- ❑ Escolheu-se para este fim o Produto Interno Bruto e o Valor Acrescentado Bruto.
 - A escolha destas variáveis serve o objectivo de fazer esta avaliação não só na perspectiva da geração de riqueza ao longo do território, mas também considerar a distribuição da actividade produtiva.

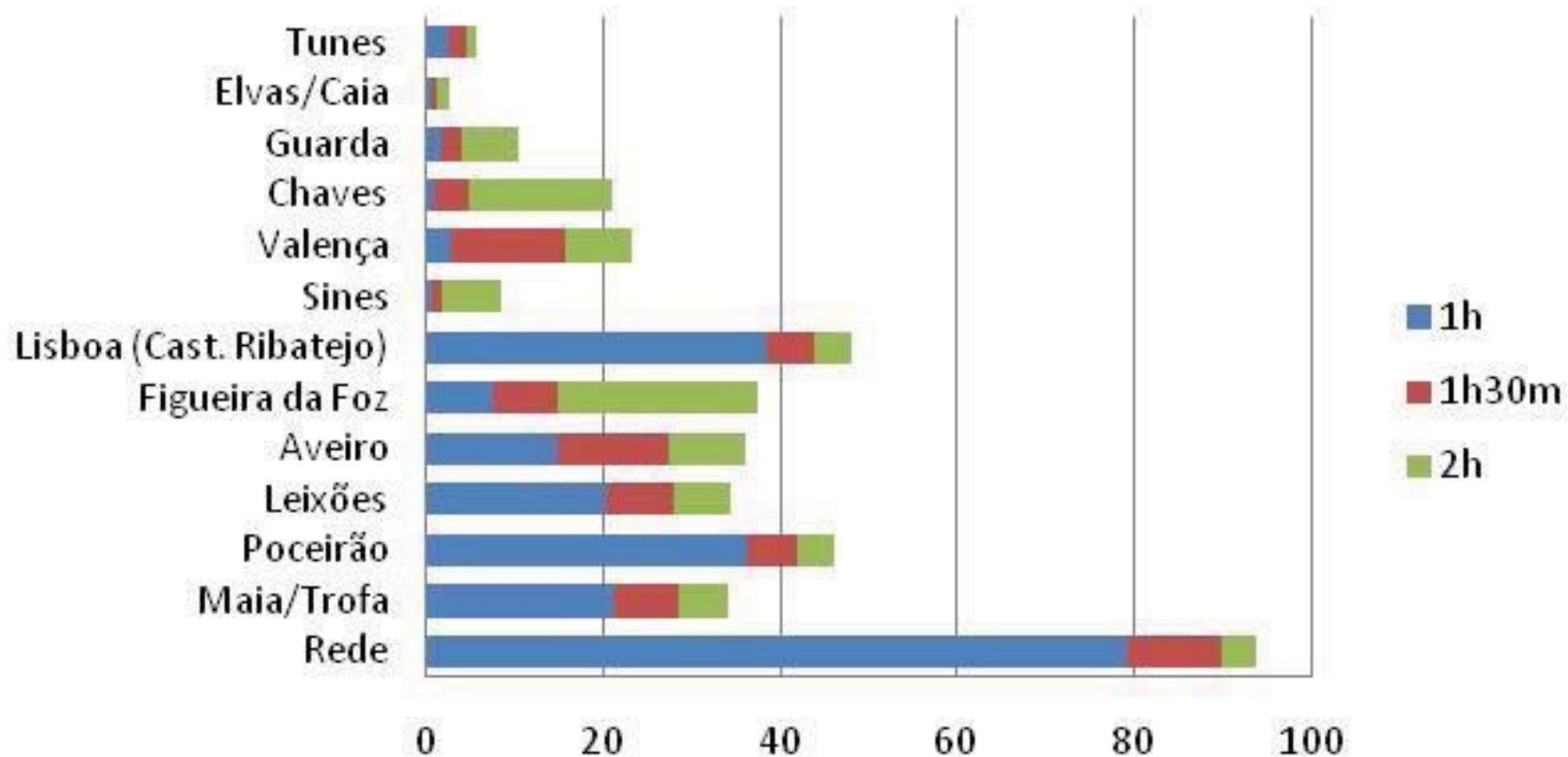
- ❑ Assumiu-se a simplificação de que estas grandezas se distribuem uniformemente em cada unidade territorial (NUT III).
 - Esta abordagem acarreta, naturalmente, alguma fragilidade, na medida em que a distribuição territorial da indústria não é, de todo, uniforme.
 - A NUT III é, no entanto, o nível máximo de desagregação para o qual é possível obter dados fiáveis para as variáveis utilizadas, e
 - As aproximações resultantes são razoáveis, à luz da análise que se pretende efectuar.

Análise de abrangência económica (II)

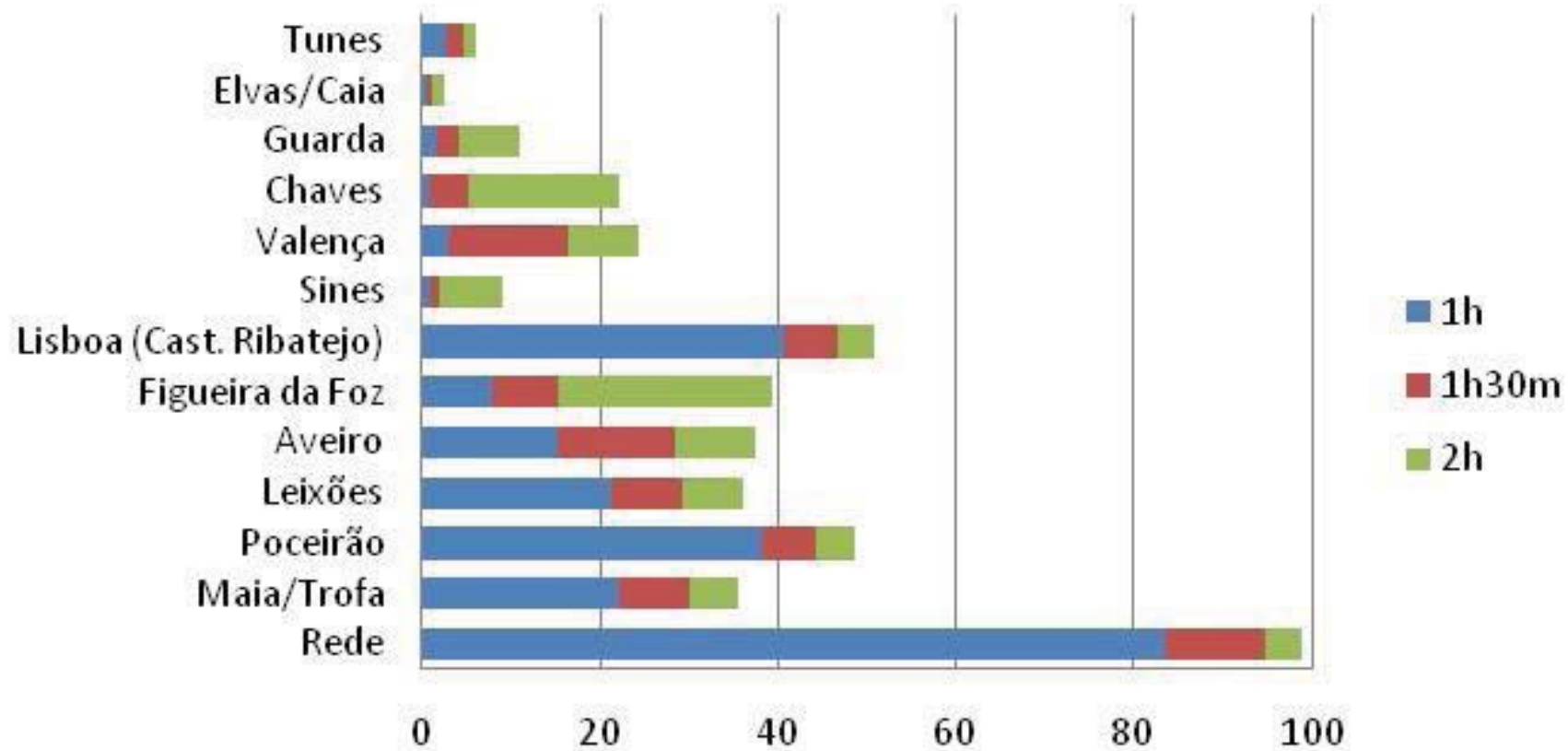
- ❑ Deste modo, foi possível cruzar os dados relativos a PIB e VAB totais por unidade territorial, com as isócronas obtidas em ambiente SIG.
 - Pode-se assim obter as fracções de PIB ou VAB abrangidas por cada nó da rede, para horizontes temporais escolhidos (consideraram-se horizontes de 60, 90 e 120 minutos).

- ❑ Note-se que a consideração de cada plataforma de modo individual leva a que as áreas onde haja sobreposição de isócronas de diferentes pontos sejam contabilizadas mais do que uma vez.
 - Por este facto, efectuou-se a mesma análise considerando a rede no seu todo, de modo a aferir a sua efectiva abrangência económica. Apresentam-se nos gráficos das figuras seguintes os resultados deste exercício.

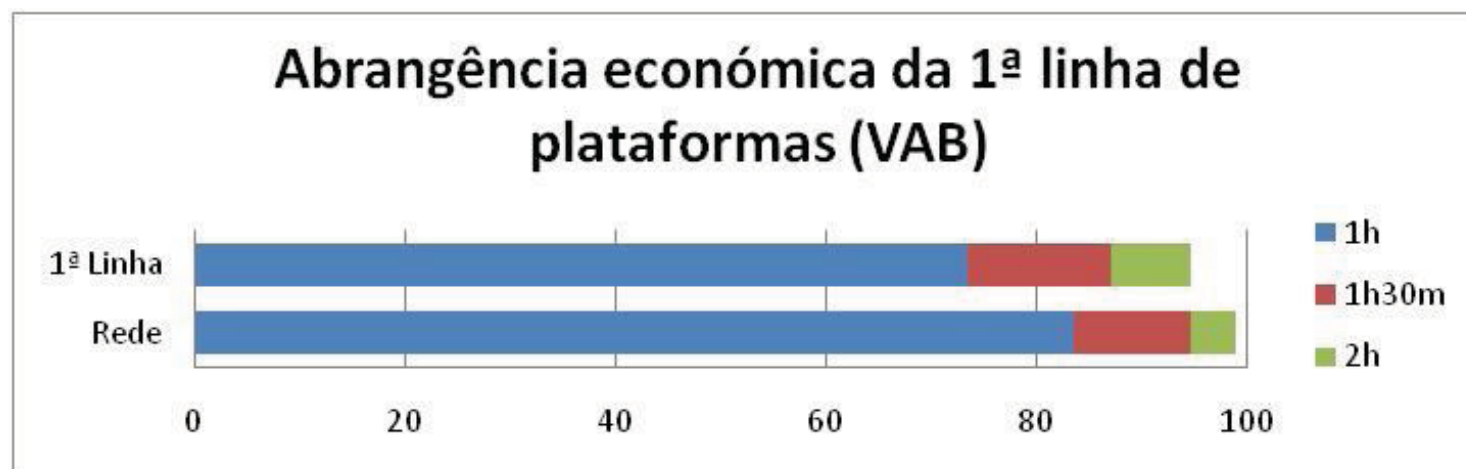
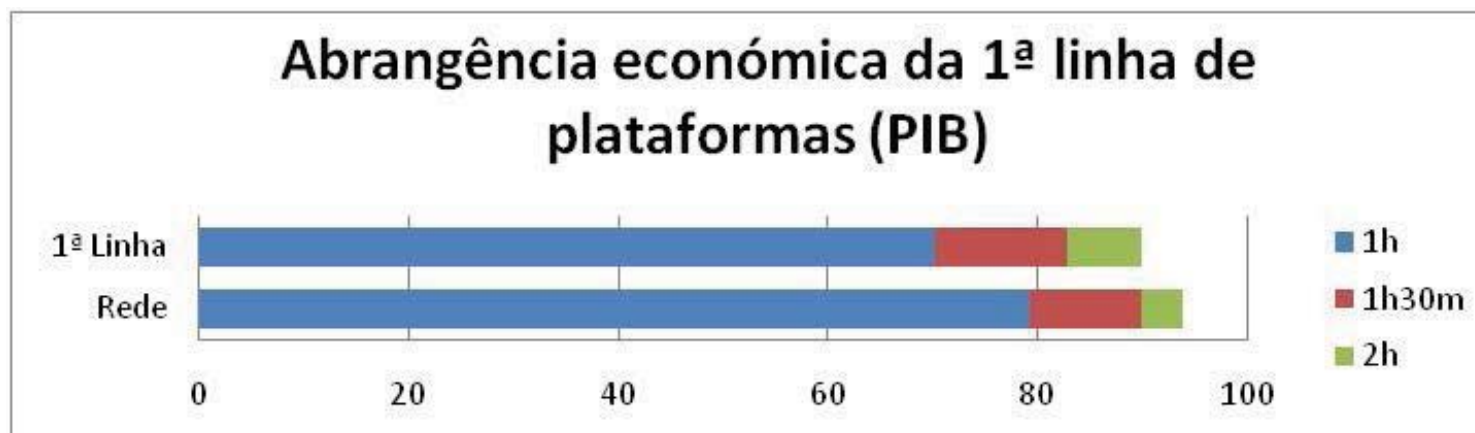
Abrangência económica por plataforma (PIB)



Abrangência económica por plataforma (VAB)



Plataforma de 1ª linha vs RNPL



Plataformas de 1ª linhas consideradas foram as portuárias e as urbanas-nacionais

Estado de desenvolvimento das plataformas fronteiriças Portuguesas

□ Valença

- Foi assinado em 2009 o contrato com o promotor Conceito Original, uma sociedade-veículo controlada pela Way2B, SGPS, holding detida pelas construtoras ABB, Britalar, DST, J. Gomes, e Rodrigo & Névoa.
- Problemas na fase de avaliação ambiental
- Problemas de canibalização com plataformas espanholas

□ Guarda

- O promotor desta plataforma logística é a Câmara Municipal da Guarda, sendo que a infra-estruturação está já concluída;
- Sem acessibilidade ferroviária;
- Recuo de investidores privados

Estado de desenvolvimento das plataformas fronteiriças Portuguesas (II)

□ Chaves

- A Plataforma Logística de Chaves, cujo promotor é a própria Câmara Municipal, encontra-se concluída, tendo sido a primeira plataforma inaugurada desde a apresentação oficial do Plano Portugal Logístico. Insere-se no Projecto Empresarial de Chaves, juntamente com o Parque de Actividades e o Mercado Abastecedor.
- No entanto, apesar de ter sido inaugurada em Julho de 2006, esta plataforma continua de portas fechadas, não se tendo instalado qualquer empresa dentro do seu perímetro da região.

□ Tunes

- Desde a apresentação do Plano que a plataforma de Tunes se revelou a infra-estrutura menos atractiva para os agentes privados, não tendo até à data surgido interessados na promoção da mesma. O processo encontra-se portanto estagnado.

Estado de desenvolvimento das plataformas fronteiriças Portuguesas (III)

□ Elvas/Caia

- O projecto da plataforma logística de Elvas/Caia encontra-se de momento estagnado, não havendo data prevista para execução da mesma.
- Diferendo entre os Governos Português e Espanhol no que diz respeito à Estação Internacional Badajoz-Elvas da linha ferroviária
 - Acordo previa concurso para a construção, bem como a futura exploração da Estação Internacional, ficará a cargo de uma sociedade conjunta formada pelos gestores da rede dos dois países (REFER e ADIF)
 - Medidas MoU podem prejudicar este entendimento.
- Existem alguns obstáculos importantes à sua construção, nomeadamente o facto de a sua área prevista de implantação se situar numa zona de protecção especial (ZPE), e também o facto de em Badajoz estar em desenvolvimento uma plataforma logística de 300 ha.

Estado de desenvolvimento das plataformas fronteiriças Espanholas (I)

- ❑ A Plataforma Logística e Industrial de Salvaterra-as-Neves (PLISAN) (a 20 km da plataforma de Valença)
 - Localizada a cerca de 35 km da cidade de Vigo com uma superfície prevista de 220 ha, e área de expansão de 200 ha), pretende ter o papel não só de “porto seco” de Vigo, mas também de principal infraestrutura logística das regiões da Galiza e Norte de Portugal.

- ❑ A região de Zamora constitui um importante foco de actividades logísticas da Comunidade Autónoma de Leão e Castela, juntamente com Valladolid e Salamanca.
 - Existe na região uma grande oferta de polígonos industriales, de cariz predominantemente rodoviário e de iniciativa pública, a maioria com áreas logísticas monofuncionais. Pela sua proximidade à fronteira com Portugal, destaca-se para esta análise o eixo Benavente-Zamora-Salamanca, com uma oferta de solo logístico a rondar os 65 ha.

Estado de desenvolvimento das plataformas fronteiriças Espanholas (II)

- ❑ A Comunidade Autónoma da Extremadura, por sua vez, possui 104 “polígonos industriais” em 87 das suas localidades. As cidades de Mérida e Cáceres possuem em seu redor uma oferta extremamente relevante de solo em “polígonos industriais” e também “naves empresariais”

- ❑ A Comunidade Autónoma de Andaluzia é uma das que apresenta maior quantidade de infra-estruturas logísticas e de transporte, com 896 registos no censo industrial, dos quais 49 se encontram na província de Huelva.
 - Esta província, tem boas acessibilidades, por um lado, às regiões do Algarve e Baixo Alentejo e, por outro, a Sevilha, ao porto de Algeciras e à restante comunidade andaluz, bem como à Comunidade Autónoma de Valência, podendo competir com a plataforma de Elvas/Cacia

Para uma posição competitiva de Portugal nas cadeias de abastecimento (I)

- ❑ Demonstra-se a necessidade de concentrar esforços na consolidação de um Plano Nacional de Logística, enquadrado numa política integrada de alavancagem da competitividade nacional, contemplando:
 - Potencial de captação de pontos focais de incorporação de valor das cadeias globais de produção e distribuição;
 - Correcta identificação das necessidades dos operadores e agentes intervenientes nas cadeias logísticas;
 - Planeamento estratégico reflectindo a dimensão Ibérica, sem a qual estará comprometida a actividade logística da orla fronteiriça, com redundância ineficiente e perda de recursos;

Para uma posição competitiva de Portugal nas cadeias de abastecimento (II)

- Definição clara do papel do Estado nas componentes não infraestruturais do plano, em particular:
 - Na inserção territorial da questão logística;
 - Na articulação nacional dos factores de competitividade das indústrias com essa inserção;
 - Na regulação da actividade logística;
 - Nos incentivos económicos indutivos de desenvolvimento;
 - Na capacitação dos agentes (privados e públicos);
 - Na eliminação das barreiras ao envolvimento estável do investimento privado

- Na eficiente e eficaz (value for money) racionalização da oferta de redes de transportes e sua articulação com esse plano nacional de logística.

Obrigada pelo vosso tempo !

**Posicionar Portugal nas cadeias
logísticas globais: o papel dos
transportes**

Rosário Macário

rosariomacario@civil.ist.utl.pt

TRANSPORTES

AO SERVIÇO DA ECONOMIA

CICLO DE CONFERÊNCIAS
13 DEZ 2011 . 3&17 JAN 2012

TRANSPORTES

AO SERVIÇO DA ECONOMIA



UMA ORGANIZAÇÃO DE:



CARGO
edições, Lda

COM O APOIO DE:



transportes
entidade