



**ASSOCIAÇÃO DE POLITÉCNICOS DO NORTE (APNOR)  
INSTITUTO POLITÉCNICO DO PORTO**

**Plataforma Logística de Leixões**

**Judite Filomena Soares Pereira**

*Dissertação apresentada ao Instituto Politécnico do Porto para obtenção do Grau de Mestre em Logística*

**Orientador:** Prof. Doutor José António Baptista da Costa

**Coorientador:** Engenheiro Artur Machado de Campos Rangel

**Porto, fevereiro de 2014**





## **Plataforma Logística de Leixões**

**Judite Filomena Soares Pereira**

**Orientador: Prof. Doutor José António Baptista da Costa**

**Coorientador: Engenheiro Artur Machado de Campos Rangel**

**Porto, fevereiro 2014**

## RESUMO

O fenómeno da globalização nas economias contribui para as grandes alterações que se verificam nas redes e nas soluções de transporte e de abastecimento tornando-se assim cada vez mais importante o transporte integrado num conceito de Logística.

Com este trabalho pretende-se analisar e compreender a importância das plataformas logísticas, nomeadamente a plataforma logística de Leixões, no contexto da atual economia global enquanto elo de ligação e reforço nas cadeias logísticas, contribuindo para o desenvolvimento e crescimento da atividade económica e industrial.

As mudanças verificadas na economia mundial tiveram grande impacto quer na logística quer nos transportes, permitindo a criação de cadeias logísticas mais eficientes e eficazes, de forma a poder dar resposta às exigências dos novos mercados.

Surgem assim as plataformas logísticas enquanto áreas de interceção entre os grandes corredores de transporte, permitindo incorporar valor nas mercadorias contribuindo para uma maior eficiência na cadeia logística. Para que se possa compreender a criação destas infraestruturas fazemos uma breve referência à sua história.

Para falarmos da plataforma logística de Leixões temos que falar da Rede Nacional de Plataformas Logísticas do plano Portugal Logístico, que foi criado pelo governo com o intuito de tornar mais competitivo o sistema logístico em Portugal, este plano contempla doze plataformas entre as quais a plataforma logística de Leixões.

No entanto não podemos falar da plataforma logística de Leixões sem falar no porto de Leixões, uma vez que esta plataforma está ligada ao porto, fazemos assim uma breve análise histórica do porto de Leixões e analisamos a sua evolução ao longo dos anos e a sua relevância quer em termos regionais e nacionais.

Por fim caracterizamos a plataforma logística de Leixões e analisamos os objetivos desta infraestrutura a nível portuário e regional bem como a proposta de configuração final para os pólos da plataforma.

**Palavras - chave: Plataforma Logística, Porto de Leixões, Globalização, Cadeias Logísticas, Redes de Transporte**

## RESUMEN

El fenómeno de globalización en la economía contribuye a las grandes aplicaciones verificadas en las redes y en las soluciones de transporte y abastecimiento, convirtiéndose así cada vez más importante el transporte integrado en un concepto de logística.

Con este trabajo se pretende analizar y comprender la importancia de las plataformas logísticas, en concreto la Plataforma Logística de Leixões, en el contexto de la actual economía global, en cuanto al eslabón de unión y refuerzo en las cadenas logísticas, contribuyendo en el crecimiento y desarrollo de la actividad económica e industrial.

Las alteraciones verificadas en la economía mundial tuvieron un gran impacto tanto en la logística como en los transportes, permitiendo la creación de cadenas logísticas más eficientes y eficaces, para poder dar respuesta a las exigencias de nuevos mercados.

Surgen así las plataformas logísticas en cuanto áreas de integración entre los grandes trayectos de transporte, permitiendo incorporar valor en las mercancías contribuyendo así a una mayor eficiencia en la cadena logística. Para poder comprender la creación de estas infraestructuras haremos una breve referencia a su historia.

Para hablar de la plataforma logística de Leixões tenemos que hablar de la Rede Nacional de Plataformas Logísticas del Plano Portugal Logístico que fue creada por el Gobierno con la intención de convertir más competitivo el sistema logístico en Portugal, este plano contempla doce plataformas entre las que se encuentra la plataforma logística de Leixões.

Entre tanto, no podemos hablar de la plataforma logística de Leixões sin hablar del puerto de Leixões, una vez que esta plataforma está ligada al puerto.

Hacemos así un breve análisis histórico del puerto de Leixões y analizamos su evolución a lo largo de los años y su relevancia tanto en términos regionales como nacionales.

Concluimos con la caracterización de plataforma logística de Leixões y analizamos los objetivos de esta infraestructura a nivel portuario y regional, como una propuesta de configuración final para los polos de la plataforma.

**Palabras Clave: Plataforma Logística, Puerto de Leixões, Globalización, Cadenas Logísticas, Red de Transporte**

## **ABSTRACT**

The phenomenon of globalization on economies contributes to the major changes that occur in the nets as well as in the transportation and supply solutions thus becoming increasingly important the integrated transportation in the concept of logistic. This work aims to analyze and understand the importance of logistic platforms, namely Leixões Logistic Platform in the context of the actual global economy as a link and strengthening the logistic chains, contributing to the development and growth of economic and industrial activity.

Worldwide economy changes had a major impact both in logistics and transports, allowing the creation of more efficient and effective logistic chains, so that it can meet the demands of the new markets.

The logistic platforms appear as interception areas between the major transport corridors, allowing incorporating value in goods thus contributing to greater efficiency in the logistic chain. In order to understand the creation of these infrastructures we make a brief reference to its history.

When mentioning Leixões Logistic Platform we have to speak about the National Network of Logistic Platforms of the Plan Portugal Logistic, which was created by the government in order to make the logistic system in Portugal more competitive, this plan includes twelve platforms including Leixões logistic platform.

However we cannot speak of Leixões Logistic Platform without mentioning Leixões port, providing that this platform is connected to the port, in this regard we make a brief historical analysis of Leixões port and assay its development over the years and its relevance in regional and national terms.

Lastly we characterize Leixões Logistic Platform and analyze the goals of this infrastructure at port and regional level as well as the final configuration proposal for the platform poles.

**Keywords: Logistic Platform, Leixões Port, Globalization, Logistic Chains, Transport Networks.**

## ABREVIATURAS E SÍMBOLOS

APDL	Administração dos Portos do Douro e Leixões
CCDR-N	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
CSCMP	Council of Supply Chain Management Professionals
CYLOG	Castilla, y León Logística
DL	Decreto - Lei
ETAR	Estação Tratamento de Águas Residuais
GT	Arqueação Bruta/ Gross Tonnage
IC	Itinerário Complementares
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
IP	Itinerário Principal
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
ITT	Instituto de Transportes Terrestres
IVA	Imposto de Valor Acrescentado
JOC	Journal of Commerce
JUL	Janela Única Logística
JUP	Janela Única Portuária
MOPTC	Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações
PEDPL	Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões

<b>PET</b>	<b>Plano Estratégico de Transportes</b>
<b>PLLN</b>	<b>Plataforma Logística Lisboa – Norte</b>
<b>PME</b>	<b>Pequenas e Médias Empresas</b>
<b>P.U.A.E.V.</b>	<b>Plano de Urbanização da área Empresarial de Valença</b>
<b>RNPL</b>	<b>Rede Nacional de Plataformas Logísticas</b>
<b>RO-RO</b>	<b>Roll-on/Roll-off</b>
<b>TCGL</b>	<b>Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões, SA.</b>
<b>TCL</b>	<b>Terminal de Contentores de Leixões, S.A.,</b>
<b>TCN</b>	<b>Terminal Contentores Norte</b>
<b>TCS</b>	<b>Terminal Contentores Sul</b>
<b>TEU</b>	<b>Twenty-foot Equivalent Unit</b>
<b>VCI</b>	<b>Via de Cintura Interna</b>
<b>VILPL</b>	<b>Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões</b>
<b>VRI</b>	<b>Via Regional Interior</b>
<b>ZAL</b>	<b>Zona de Atividade Logística</b>
<b>ZALDESA</b>	<b>Zona de Atividades Logísticas de Salamanca</b>
<b>ZALI</b>	<b>Zona de Atividades Logísticas e Industriais</b>
<b>ZALSINES</b>	<b>Zona de Atividades Logísticas de Sines</b>
<b>ZILS</b>	<b>Zona Industrial e Logística de Sines</b>

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaríamos de registar o nosso agradecimento:

Ao Prof. Doutor José António Baptista da Costa, pela sua orientação, disponibilidade e esclarecimento proporcionado ao longo desta dissertação.

Ao Engenheiro Artur Rangel pelo incentivo e confiança.

À Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. (APDL) pela disponibilidade em nos receber e pelas informações facultadas.

Em especial à Dra. Amélia Castro e ao Dr. Pedro Loureiro, pelo apoio e pelos elementos de trabalho fornecidos, que contribuíram para o enriquecimento do trabalho realizado.

## ÍNDICE

RESUMO.....	iii
RESUMEN.....	iv
ABSTRACT.....	v
ABREVIATURAS E SÍMBOLOS.....	vi
AGRADECIMENTOS.....	viii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
ÍNDICE DE TABELAS.....	xi
1.INTRODUÇÃO.....	1
1.1. Enquadramento e Motivação.....	1
1.2. Objetivos do Trabalho.....	2
1.3. Metodologia.....	2
1.4. Estrutura do Documento.....	3
2. A LOGÍSTICA.....	4
2.1 Efeitos do Processo da Globalização da Economia Sobre a Logística.....	4
2.2 Os Transportes e a Logística.....	7
3. PLATAFORMA LOGÍSTICA.....	11
3.1 Referência Histórica da Plataforma Logística.....	11
3.2 Definição de Plataforma Logística.....	12
3.3 Características e Estrutura.....	16
4. REDE NACIONAL DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS.....	18
4.1 Plano Portugal Logístico.....	18
4.2 Caracterização da Rede Nacional de Plataformas Logísticas.....	21
4.3 Modelos de Gestão e Financiamento da Rede Nacional de Plataformas Logísticas.....	25
4.4 Implementação das Plataformas Logísticas Anunciadas.....	27
5. PORTO DE LEIXÕES.....	30
5.1 Análise Histórica do Porto de Leixões.....	30
5.2 Áreas Concessionadas do Porto de Leixões.....	31
5.3 Análise do Crescimento do Porto de Leixões.....	35
5.4 Porto de Leixões Enquanto Motor de Desenvolvimento da Economia Regional....	42
6. PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LEIXÕES.....	46
6.1 Caraterização da Plataforma Logística de Leixões.....	46
6.2 Contextualização da Proposta de Configuração Final Para os Pólos da Plataforma	49

6.3 A Plataforma Logística Enquanto Motor de Crescimento para o Porto de Leixões .....	66
7. CONCLUSÃO.....	68
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	70
PÁGINAS DA INTERNET CONSULTADAS .....	74

## **ÍNDICE DE FIGURAS**

Figura 1 - Mapa do Porto de Leixões .....	34
Figura 2 - Plataforma Logística de Leixões .....	46
Figura 3 - Polo 1 - Gonçalves .....	48
Figura 4 - Pólo 2 - Gatões/Guifões .....	48
Figura 5 - Pólo de Gonçalves .....	55
Figura 6 - Pólo de Gatões-Guifões .....	57

## **ÍNDICE DE TABELAS**

Tabela 1 - Movimento de Navios no Porto de Leixões .....	36
Tabela 2 - Movimento de Mercadorias no Porto de Leixões .....	37
Tabela 3 - Movimento de Contentores no Porto de Leixões .....	39
Tabela 4 - Movimento Geral de Mercadorias nos Principais Portos do Continente .....	41

## 1.INTRODUÇÃO

### 1.1. Enquadramento e Motivação

A globalização surge associada a um elevado número de transformações quer nas cadeias de abastecimento, distribuição e nos transportes. Cada vez mais as distâncias entre a origem e o consumidor final são maiores e os consumidores por sua vez estão mais rigorosos levando a que as organizações procurem os meios mais adequados para poder dar resposta às exigências do mercado sem perder a sua competitividade. A logística enquanto atividade transversal desempenha um papel fundamental na gestão dos fluxos quer físicos quer informacionais, permitindo às organizações criarem cadeias logísticas mais eficientes contribuindo assim para a melhoria dos níveis de serviço prestados ao consumidor final e para redução de custos na organização. A logística promove a adaptação da organização à sua envolvente preparando a mesma para alterações que possam surgir bem como para as exigências da concorrência. As plataformas logísticas surgem associadas às transformações que se verificaram quer a nível do transporte quer nas cadeias logística, uma vez que contribuem para a adaptação do produto final às necessidades específicas de cada mercado. Atualmente a mobilidade sustentável das pessoas e bens é feita em articulação com as infraestruturas de apoio às organizações, permitindo assim obter ganhos de custos, tempo, eficácia. As organizações podem desta forma reduzir os seus custos, obtendo vantagens competitivas, através da utilização das instalações das plataformas, normalmente localizadas perto dos mercados de consumo, para a realização de operações de valor acrescentado, quer pela utilização das estruturas de serviços partilhados e das estruturas de transportes intermodais. A vantagem do transporte intermodal consiste em combinar as potencialidades dos diferentes modos de transporte, permitindo desta forma obter ganhos significativos, no entanto para isso é necessário que exista uma rede de infraestruturas, acessos e tecnologia interligados.

Analisando a situação de Portugal verifica-se que há uma intensão do governo em querer melhor o sistema logístico, com a criação de várias medidas para o seu desenvolvimento, nomeadamente a criação de um plano que aposta na criação de uma rede de plataformas logísticas no entanto verificaram-se várias dificuldades e atrasos na execução deste plano, sendo assim necessário repensar e adequar este projeto às realidades atuais. Relativamente ao porto de Leixões que viu a sua plataforma portuária a ser incorporada neste plano, apesar de vários atrasos, avançou, estando previsto que as primeiras empresas comecem a operar ainda

este ano. Torna-se assim necessário entender a necessidade do porto de Leixões em criar esta plataforma portuária, assim como compreender as expectativas que o porto e a região Norte têm em relação a esta infraestrutura. É assim importante analisarmos a atual posição e o contributo do porto de Leixões quer a nível regional quer a nível nacional de forma a compreendermos a importância da plataforma logística não só a nível portuário mas também a nível económico e de desenvolvimento para a região Norte.

## **1.2. Objetivos do Trabalho**

O objetivo deste trabalho consiste em analisar a plataforma logística de Leixões sobretudo nas suas características e objetivos. Enquanto plataforma portuária pretendemos compreender o seu impacto no porto de Leixões nomeadamente no desenvolvimento da sua capacidade logística e operacional, mas também enquanto meio de desenvolvimento e de alargamento do hinterland do porto.

Analisar a relevância do porto de Leixões no crescimento da economia e da indústria na região Norte. Compreender o contributo que esta plataforma irá desempenhar para aumentar a competitividade do porto e da própria região, considerando o favorecimento da multimodalidade, do ordenamento das atividades logísticas e no desenvolvimento e reforço dos fluxos inerentes às atividades logísticas de transporte.

## **1.3. Metodologia**

Para a elaboração desta dissertação foi feito um estudo descritivo simples de forma a obter uma visão geral das plataformas logísticas permitindo descrever e compreender os objetivos e necessidades do porto de Leixões na implementação da plataforma logística de Leixões. Neste sentido foram realizadas pesquisas a diversas fontes bibliográficas, através da análise de livros, artigos e documentos permitindo obter uma contextualização do fenómeno em estudo.

De acordo com os dados estatísticos existentes do porto de Leixões e dos portos nacionais procedemos à sua análise, assim como a análise da proposta apresentada para a configuração dos pólos da plataforma logística de Leixões, de forma a compreender a importância e os objetivos desta plataforma.

#### **1.4. Estrutura do Documento**

O presente trabalho está estruturado em sete capítulos.

O primeiro capítulo enquadra a plataforma logística enquanto infraestrutura de apoio às atividades logísticas, especifica os objetivos do trabalho e refere a estrutura desta dissertação.

O segundo capítulo aborda a logística enquanto atividade transversal e fator importante para afirmação de uma estrutura económica, analisamos também a importância dos transportes no sistema logístico contribuindo para a competitividade das empresas.

O terceiro capítulo descreve o desenvolvimento das plataformas logísticas assim como o conceito, objetivo e estrutura destas infraestruturas.

O quarto capítulo aborda a Rede Nacional das Plataformas Logísticas, é feita uma contextualização e caracterização desta rede no âmbito do plano Portugal Logístico, analisando os modelos de gestão e financiamento deste plano bem como a implementação e o sucesso deste projeto.

O quinto capítulo enquadra o porto de Leixões através de uma breve análise histórica assim como uma descrição das suas principais áreas, é feita uma análise ao seu crescimento através de alguns dados estatísticos do porto de Leixões, ao seu hinterland e rede de acessos.

O sexto capítulo apresenta a plataforma logística de Leixões, as suas características e objetivos, é feita uma exposição de uma proposta de configuração dos pólos da plataforma apresentada por uma entidade externa e é analisada a relação da plataforma logística no crescimento e desenvolvimento do porto de Leixões e da área envolvente – área metropolitana do Porto.

O sétimo capítulo apresenta as principais conclusões deste trabalho e tece alguns desenvolvimentos futuros.

## **2. A LOGÍSTICA**

No presente capítulo vamos abordar o impacto da evolução da economia mundial na logística e nos transportes, a globalização surge associada a um elevado número de transformações quer nas cadeias de abastecimento, distribuição e transportes. A logística promove a adaptação da organização à sua envolvente preparando-a para alterações que possam surgir bem como para as exigências da concorrência. O transporte e a logística estão estritamente ligados e representam uma grande parte dos custos de uma empresa, torna-se assim essencial a utilização de redes de transporte mais eficientes permitindo que as empresas sejam mais competitivas.

### **2.1 Efeitos do Processo da Globalização da Economia Sobre a Logística**

Os processos de globalização económica e o conseqüente aumento do comércio internacional influenciaram as estruturas e os modelos de distribuição.

A globalização como estimulador do comércio e do transporte baseia-se, do ponto de vista macroeconómico, no crescimento geral da economia assente na produção e distribuição de uma maior variedade de novos produtos, mais elaborados e com mais valor, e do ponto de vista microempresarial, na obtenção de economias de escala através de alianças com os concorrentes mais diretos permitindo oferecer mais serviços por meio de um crescimento horizontal do quadro empresarial (Puertos del Estado, 2002)

A crescente globalização da economia mundial, o desenvolvimento do transporte de mercadorias e os elevados níveis de competição entre as empresas contribuíram para a criação de cadeias logísticas eficientes e determinantes na competitividade de um país.

A oferta de cadeias de abastecimento eficazes, a redução dos custos com a distribuição de mercadorias atrai e proporciona a implementação de empresas estimulando o desenvolvimento do tecido industrial. Torna-se assim crucial combater os estrangulamentos, quer em matéria de logística, transportes ou procedimentos administrativo associados à atividade dos principais sectores e empresas exportadoras de bens transacionáveis (Ministério da Economia e do Emprego, 2011).

As organizações procuram meios para aperfeiçoar e diminuir a distância entre o processo produtivo e o consumidor final, tentando desta forma melhorar os seus níveis de desempenho, quer em termos de velocidade quer em termos de segurança. As variáveis tempo

e velocidade são essências na gestão logística, pelo que o aperfeiçoamento e a inovação de processos são determinantes para atingir vantagem competitiva pelo meio de operações eficientes. A inovação torna-se assim fundamental para garantir maiores níveis de produtividade e operações credíveis, condições determinantes à competitividade empresarial.

A logística é abordada por diversos autores ao longo do tempo, estando mesmo associada ao âmbito militar muito antes de o homem compreender a sua potencialidade no âmbito empresarial.

Segundo os autores Bowersox e Closs (1996) as funções logísticas de uma empresa devem ser dinâmicas e bem definidas, devem utilizar tecnologias de informação para que se possam tomar decisões céleres quer a nível tático e estratégico bem como para avaliar e melhorar a sua eficiência.

Jaldon (1997) refere o papel fundamental que a logística tem na competitividade da empresa pelo facto de incluir todas as operações relacionadas com a aquisição e distribuição de bens e serviços necessários à atividade de uma empresa, gerindo estrategicamente os fluxos quer materiais e informacionais desde origem até ao destino. Carvalho em 2002 e Moura em 2006 complementam esta definição incluindo o conceito *reverse logistics*, ou seja, para além de assegurar os fluxos de montante a jusante, isto é, desde o fornecedor ao consumidor, deverá ocupar-se também dos fluxos inversos referentes às devoluções, movimentos de materiais para reciclar, entre outros.

Para Carvalho (2002) a logística é um processo estratégico, uma vez que permite aumentar a produtividade e rentabilidade da empresa, acrescentando valor ao produto, através da diferenciação permitindo assim criar uma vantagem competitiva.

Por sua vez Rodrigues (2004) acrescenta que a logística, enquanto atividade ligada ao processo de planeamento e gestão de uma cadeia de abastecimento, tem como objetivo a redução dos custos de produção, armazenamento e transporte.

Hesse & Rodrigues (2007) definem logística como uma atividade multifuncional onde é incorporado valor ao produto através da produção, localização, do tempo e através da gestão dos elementos na cadeia de abastecimento. Permite conciliar as necessidades internas da empresa (produção) e o do cliente final (consumo) contribuindo para uma eficiente gestão dessas necessidades.

De acordo com Carvalho (2010) a logística é o conjunto de atividades e processos que contribuem para o fornecimento de materiais à produção (inputs) e coordenam a satisfação das necessidades do mercado (output), para que todos os fluxos físicos e informacionais se integrem numa perspetiva de excelência operacional.

Segundo o Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP), a gestão logística é “parte da Cadeia de Abastecimento que é responsável por planejar, implementar e controlar o eficiente e eficaz fluxo direto e inverso e as operações de armazenagem de bens, serviços e informação relacionada entre o ponto de origem e o ponto de consumo de forma a ir ao encontro dos requisitos/necessidades dos clientes”.

A mesma organização CSCMP indica que as atividades da gestão logísticas incluem:

A gestão de transporte do inbound e do outbound em termos de transporte (transporte de entrada e transporte de saída), gestão da frota, armazenagem, materiais e seu manuseamento, gestão da resposta a encomendas, desenho da rede logística, gestão de inventários, planeamento do abastecimento e da procura e gestão dos prestadores dos serviços Logísticos. A logística inclui as atividades de sourcing e de procurement, planeamento e programação da produção, embalagem, a montagem e o serviço ao cliente. Está envolvida em todos os níveis de planeamento e execução-estratégico, tático e operacional. A gestão logística é integradora e coordenadora, procurando melhorar as atividades logísticas e integrar a logística com as demais funções da empresa entre elas o marketing, as vendas, a produção, área financeira e as tecnologias de informação.

Este processo de evolução permitiu também que a logística aumentasse os seus objetivos alargando-os assim a outras atividades, deixando de ser um mero objeto operacional para passar a estratégico, permitindo ter uma visão global da empresa, da cadeia produtiva e também de toda a cadeia de abastecimento, sendo assim possível analisar todos os procedimentos em cada fase mas sempre com uma visão e pensamento global, de forma a criar uma sinergia entre eles permitindo obter uma cadeia mais funcional. Desta forma a logística deve ser sempre valorizada e tida em consideração nas decisões de uma empresa, ao ser bem interpretada, a logística, possibilita a criação de estratégias para reduzir os custos e melhorar o nível de serviço ao cliente final, permitindo marcar a diferença a nível competitivo. O desenvolvimento da atividade logística a nível mundial está relacionado com as variáveis macroeconómicas empresariais e de consumo, uma vez que, a globalização dos fluxos de mercadorias, a deslocalização da produção e o crescente aperfeiçoamento dos mercados de produção, levaram a que as mercadorias percorressem distâncias maiores, potencializando desta forma o transporte de produtos semiacabados por via marítima para centros logísticos que se encontram junto dos mercados de consumo.

Esta tendência levou ao desenvolvimento de plataformas logísticas junto dos principais portos e mercados de destino permitindo desta forma que os produtos possam ser adaptados às necessidades particulares dos mercados locais. A crescente exigência dos consumidores, leva a que as empresas tenham que introduzir novos produtos e personaliza-los com maior frequência, sendo assim necessário tratamento logístico para um amplo conjunto de produtos, conduzindo desta forma ao desenvolvimento das plataformas.

## 2.2 Os Transportes e a Logística

O transporte é uma das funções da logística que permite fazer a ligação entre a produção e o consumo. Para levar a cabo as trocas comerciais, os vários modos de transporte diferem em termos de custos, qualidade e disponibilidade. Sendo que a logística e os transportes são uma parte importante dos custos das empresas, a aposta em meios e redes de transporte mais eficazes e inteligentes é um fator para o crescimento da competitividade, bem como uma importante fonte de atração de agentes económicos e de investimentos (ENEI, 2013).

De acordo com Carvalho (2010), o desempenho da cadeia de abastecimento depende da eficiência e da qualidade da logística, a escolha do meio de transporte é uma decisão crucial na gestão dos transportes, esta decisão torna-se mais complexa e importante quando abrange movimentação internacional de produtos, a ligação entre os elos da cadeia é assegurada pelo transporte permitindo assim acrescentar valor através da criação de utilidade de lugar e tempo, possibilitando a movimentação dos produtos para o local certo no momento desejado e nas condições (quantidade e qualidade) pretendidas. O autor defende que qualquer decisão que seja tomada passa sempre pela ponderação entre o custo do serviço de transporte e a qualidade do serviço prestada ao cliente, para este exercício é necessário conhecimento dos fatores de natureza operacional assim como das características dos meios de transporte.

O atenuar das barreiras protecionistas à circulação de bens proporciona um ambiente de comércio livre conduzindo à localização, a nível mundial, de várias unidades de produção originando um aumento do percurso médio dos fluxos de mercadoria.

Fatores como a globalização dos mercados, os métodos produtivos a nível internacional, e os elevados níveis de competitividade tornam necessário a criação e desenvolvimento de eficazes instrumentos para suporte do sistema logístico por forma a garantir uma gestão eficiente das cadeias de abastecimento e distribuição.

O transporte ganha assim uma forte importância quando analisamos a grande competitividade que existe sobre as margens de comercialização, isto porque o transporte fazendo parte da estrutura de custos e da cadeia de valor dos bens irá sempre influenciar o seu nível de concorrência – sempre integrado num conceito de logística. Neste sentido o contributo das infraestruturas de transporte e de coordenação logística são essenciais para o desenvolvimento quer territorial quer económico do país.

Um serviço de transporte pode ser realizado recorrendo a apenas um modo de transporte ou à combinação de vários – intermodal – esta solução combina, de modo integrado, mais do que um modo de transporte, este tipo de solução é necessária para assegurar uma eficiente movimentação dos produtos, quer por via da redução de custos quer por complementaridade dos percursos. Para que um sistema de transporte funcione bem é necessário uma completa integração dos modos de transporte e das suas redes, sendo que estes nodos da rede (plataformas, equipamentos), onde se realizam as ligações dos diversos modos, promovem uma eficiente movimentação das mercadorias e otimização dos fluxos fundamentais para o desempenho destes sistemas de transporte (Carvalho 2010). Para que se possa rentabilizar ao máximo cada transporte e com isso obter um frete competitivo é necessário que os transportes sejam definidos em conformidade com as particularidades de cada carga, com o tempo, a distância e a localização.

A este respeito, as plataformas logísticas têm sido de extrema importância, não só na ajuda nos problemas de congestionamento nos portos, mas também a enfrentar os desafios das estratégias postponement e cross-docking visando minimizar os custos logísticos totais e enfrentar a crescente volatilidade dos mercados de consumo, onde a integração com o transporte aéreo é fundamental para os produtos de valor acrescentado ou com prazos mais curtos.

Os transportes intermodais e combinados são utilizados quando um só meio de transporte não permite assegurar todo o percurso desde a origem até ao destino final, tornando-se assim necessário realizar paragens em áreas estrategicamente localizadas para realizar a transferência de carga entre os vários modos de transporte, bem como realizar operações de consolidação/grupagem, desconsolidação, operações de reembalagem, etiquetagem, operações de finalização que possibilitam incorporar valor às mercadorias em trânsito, permitindo desta forma reduzir os custos dessas paragens (Moura, 2006).

A globalização do comércio em combinação com desenvolvimento dos transportes, com percursos maiores a percorrer e com a saturação de algumas infraestruturas influenciaram a união das atividades logísticas, principalmente em pontos de interceção entre modos de

transporte. Nestas áreas onde se concentram cargas de diferentes origens e variados destinos incluem-se as plataformas logísticas (Moura, 2006).

A coesão social e territorial do país é fortemente determinada pelo setor dos transportes e das infraestruturas. Um eficiente sistema de transporte e de logística pode consolidar a estrutura económica de um país contribuindo para o seu crescimento.

De acordo com documento de trabalho realizado para a jornada de reflexão – Mobilidade, Espaço e Logística no âmbito da Estratégia Nacional de Investigação e Inovação para uma Especialização Inteligente, atualmente verifica-se uma segmentação dos processos produtivos e a deslocalização das várias etapas da cadeia de valor pelos diferentes mercados, potenciando o transporte, e como consequência surge a necessidade de armazenar grandes quantidades de mercadorias, sejam produtos semiacabados ou finais, o que implica custos para as empresas, que de acordo com este documento podem ultrapassar 12% a 15% dos custos de produção das pequenas e médias empresas – PME. De forma a tentarem reduzir estes custos as empresas recorrem sobretudo à subcontratação das operações logísticas a grandes empresas especializadas, que por sua vez necessitam de espaços logísticos integrados – plataformas logísticas integradas – com acesso a eficazes estruturas de transporte multimodal e a um conjunto de serviços partilhados. Desta forma a eficiência das plataformas logísticas está associada à capacidade de gestão da intermodalidade e interoperabilidade dos transportes, bem como a um conjunto de serviços de valor acrescentado, quer ao nível da gestão de stocks e de fluxos quer de operações de consolidação e desconsolidação de cargas, embalagem, etiquetagem de produtos, onde o recurso às tecnologias de informação, localização e comunicação se assume como fundamental.

O panorama logístico tem sido fortemente influenciado pelas preocupações ambientais e a qualidade de vida das populações, presentes nas orientações da União Europeia para o setor dos transportes, verificando-se por toda a Europa uma tentativa na redução do tráfego rodoviário por substituição de outros modos de transporte mais sustentáveis a nível ambiental. Em 2011 a Comissão Europeia lançou o novo livro Branco “ Roteiro do espaço único europeu dos transportes”, onde foram definidas metas e iniciativas para o desenvolvimento de um sistema de transportes competitivo, prevendo-se que a Europa invista em medidas para a gestão inteligente do tráfego e a melhoria dos sistemas logísticos. Pretende-se assim dotar o setor logístico de soluções inovadoras que facilitem e potenciem a interoperabilidade e intermodalidade dos transportes que melhorem a eficiência da rede e minimizem o seu impacto ambiental (ENEI, 2013).

Face a este panorama, verifica-se por parte dos vários governos europeus uma intervenção ativa para criar redes de plataformas logísticas que permitam não só uma melhoria na eficiência dos fluxos logísticos e na oferta de serviços logísticos de valor acrescentados mas que também contribuam positivamente para a melhoria do ambiente.

### 3. PLATAFORMA LOGÍSTICA

Iniciamos este capítulo com uma breve análise ao aparecimento e desenvolvimento das Plataformas Logísticas, ao longo deste capítulo desenvolvemos algumas definições, características e estruturas de uma plataforma logística.

#### 3.1 Referência Histórica da Plataforma Logística

O conceito de plataforma logística foi desenvolvido na Europa, as primeiras instalações surgiram na década de 60 em França, país pioneiro na conceção e desenvolvimento de áreas especializadas para as atividades de transporte (Higgs & Ferguson, 2011)

Estas primeiras plataformas tinham como objetivo centralizar e otimizar a distribuição de mercadorias pelos terminais de carga que se encontravam localizados nas periferias dos centros urbanos respondiam assim à necessidade de reorganizar as cidades e retirar do centro destas os veículos pesados. Pretendia-se desta forma reunir geograficamente organizações e empresas independentes, relacionadas com o transporte de mercadorias e serviços auxiliares.

No final dos anos 60 e nos anos 70 começaram a aparecer as primeiras plataformas logísticas na Alemanha e em Itália, com um conceito de terminal intermodal englobando assim os meios de transporte ferroviário e rodoviário. (Krapos, Panau & Tsamboulas, 2005).

Durante os anos 80 e 90, o número de plataformas logísticas multiplicaram-se em França, na Alemanha, Itália, Holanda, Bélgica e Reino Unido. (Krapos, et al., 2005).

Nos anos 80 os países da Europa Ocidental criaram procedimentos centrais de gestão para otimizar a rede de plataformas logísticas (Itália seguida da Alemanha e França).

O conceito de intermodalidade surgiu no início dos anos 90, as diretivas dos transportes europeus desenvolveram este conceito assim como um plano estratégico para a rede de transportes – Transeuropeia.

A promoção da intermodalidade dentro da política comunitária surgiu aliada a outros aspetos do transporte, como a liberalização dos mercados de transporte, o desenvolvimento das redes transeuropeias, promoção de preços justos e eficazes. O apoio a este modo de transporte é baseado nos critérios de mobilidade sustentável e proteção do meio ambiente, peça fundamental na política comunitária.

Neste contexto de políticas as plataforma logística intermodais são consideradas como ferramentas para impulsionar o transporte intermodal e oferecer vantagens competitivas às pequenas e médias empresas no sector de transporte.

Foram assim implementadas e desenvolvidas plataformas logística um pouco por toda a Europa, sendo que na maior parte dos casos encontram-se situadas junto às grandes cidades e, acima de tudo, ligadas aos portos marítimos.

O desenvolvimento das plataformas logísticas demonstra a evolução e a importância das atividades logísticas, essenciais para a competitividade e o crescimento económico, quando cada vez mais o transporte de mercadorias é mundial, aumentando assim as distancias a percorrer, mas sempre com o mínimo de custo possível.

### **3.2 Definição de Plataforma Logística**

As plataformas logísticas surgem como canais modernos de comercialização e distribuição, sistemas capazes de aproveitar todas as oportunidades de mercado e gerar desenvolvimento local.

Para Izquierdo de Bartolomé (1994), as plataformas logísticas são um conjunto de instalações e equipamentos – infraestruturas de transporte - onde se desenvolvem atividades distintas relacionadas diretamente com o transporte nacional ou internacional, que pode ser utilizado conjuntamente pelos industriais/produtores e distribuidores, e que dispõem de uma série de serviços complementares que ficam à disposição dos diferentes utilizadores (transportadoras, produtores, armazenistas, distribuidores, agentes, etc).

Em 2001 a Comissão Económica das Nações Unidas para Europa no documento Terminology on Combined Transport define as plataformas logísticas como concentrações geográficas, relacionadas com o transporte de mercadorias e serviços auxiliares que compreendem, pelo menos, um terminal.

Puertos del estado (2002) e o autor Rodrigues (2004) acrescentam que são pontos ou áreas de rutura das cadeias de transporte e logística nos quais se concentram atividades e funções técnicas e de valor acrescentado, definem como uma zona delimitada onde se leva a cabo, por diferentes operadores, todas as atividades relacionadas com o transporte, a logística e a distribuição de mercadorias, tanto para o transporte nacional como internacional, sendo que os operadores podem ser proprietários ou arrendatários dos edifícios, equipamentos e instalações que estão construídos.

Já os autores Dalmau & Robusté (2002), destacam que estas infraestruturas podem situar-se em regiões urbanas e funcionar como grandes centros de distribuição, assim além de oferecer serviços de consolidação, armazenamento, desconsolidação e entrega das mercadorias permite garantir a segurança das relações comerciais.

Dias (2005) caracteriza as plataformas logísticas como plataformas de interconexão que aproveitam a sinergia dos serviços úteis à empresa, que supostamente estaria concentrada no seu negócio nuclear.

Os autores Castro, Ocampo & Bulla (2005), no artigo Operadores e Plataformas Logísticas, referem que é necessário um regime de livre concorrência para todas as empresas com interesse em executar operações na plataforma e que esta deve estar dotada de todos os equipamentos coletivos, necessários para o funcionamento das atividades logísticas, deve ter serviços comuns para as pessoas e veículos que utilizam a plataforma, pode ser administrada por uma entidade pública ou privada, público-privada. Por sua vez os operadores podem ser proprietários ou arrendatários dos edifícios equipamentos e instalações.

O autor Moura (2006), acrescenta que as plataformas estão localizadas normalmente em pontos onde convergem grandes fluxos de mercadorias, na reunião de grandes eixos de circulação, estando sempre associado à plataforma logística fatores como a acessibilidade, ordenamento do território, a logística os sistemas de transporte, etc.

De acordo com o artigo de Sánchez Pavón, uma plataforma logística é uma área dedicada ao desenvolvimento de atividades de transporte, de distribuição e de valor acrescentado para mercadorias. São estruturas de articulação das cadeias de transporte de mercadorias e de racionalização da atividade logística que, ao incentivar a intermodalidade conduzem a um desenvolvimento da atividade dos transportes (rodoviários, ferroviário, portuário, e aeroportuário) permitindo desta forma o aparecimento de novos agentes económicos potenciando o crescimento económico. Estas estruturas permitem obter ganhos ambientais uma vez que concentram as atividades económicas e funções técnicas permitindo desta forma o ordenamento do território e a redução da emissão de poluentes. Este autor defende ainda que as plataformas logísticas precisam de um quadro regulamentar que garanta a sua adequada implementação, desenvolvimento e gestão. A existência de um regime normativo apropriado para estas infraestruturas permite assegurar um desenvolvimento coerente da rede de plataformas logísticas, indispensáveis para melhorar a eficácia e a eficiência do sistema de transportes, sendo que as plataformas logísticas tornaram-se num instrumento estratégico para garantir a competitividade da economia de um país e um fator chave na distribuição física na cadeia europeia.

Em conformidade com o que estes autores referem, a EUROPLATAFORMS (2004 e 2006), define plataforma logística como uma zona delimitada no interior da qual se exercem, por vários operadores, todas as atividades relacionadas com o transporte, logística e distribuição de mercadorias, tanto em trânsito nacional como internacional. Estes operadores podem ser proprietários, arrendatários, utilizadores dos edifícios e instalações que se encontram no interior da plataforma (armazéns, oficinas, centros de consolidação/desconsolidação, escritórios, parques de estacionamento, etc.). De forma a obedecer à livre concorrência as plataformas devem permitir o acesso a todas as empresas interessadas nas atividades acima referidas. Uma plataforma logística deve também estar dotada de todos os equipamentos e serviços públicos necessários para o desempenho das operações mencionadas. Em ordem a encorajar o transporte intermodal para o manuseamento de mercadorias, uma plataforma logística deve, preferencialmente, ser servida por uma multiplicidade de meios de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial, aéreo), permitindo desta forma o crescimento do transporte intermodal para movimentação de mercadorias quer a nível interno/nacional quer internacional. Finalmente é fundamental que uma plataforma logística seja gerida como uma entidade única e juridicamente neutra (de preferência por uma parceria público-privada) para assegurar as sinergias e a cooperação comercial. Por fim uma plataforma logística deve obedecer às normas de qualidade e desempenho Europeias de forma a fornecer uma estrutura com soluções comerciais e de transporte sustentáveis. Para a EUROPLATAFORMS esta definição contém os principais preceitos para que uma plataforma logística possa ser reconhecida e certificada como tal.

Para a instalação de uma plataforma logística é necessário ter em conta alguns fatores, nomeadamente, infraestruturas ligadas aos transportes, às energias, telecomunicações e à ação social, a mão-de-obra qualificada, os mercados, o ambiente e a ecologia, uso e planeamento do espaço (incluindo a disponibilidade da área). Torna-se crucial para o sucesso desta iniciativa que se realize uma análise à situação geográfica onde esta será desenvolvida, é necessário saber se a região oferece o meio social, ambiental e económico propício assim como se existe interligação com grandes eixos de transporte, como acessos marítimos, fluviais, aéreos e ligações terrestres essenciais na promoção da plataforma logística.

O conceito de plataforma logística não só inclui uma função estritamente funcional, na realidade as várias dimensões que estas podem assumir tornam-na dinâmica, no caso específico de dimensão pública, é largamente explicado pelas lacunas que afetam os mecanismos no mercado e a necessidade de regulamentação do setor de forma a garantir a

concorrência, reduzindo as lacunas e promovendo um atrativo mecanismo de investimento permitindo um desenvolvimento competitivo do setor.

O facto de uma plataforma logística estar localizada na periferia de uma grande cidade permite obter soluções eficazes para os problemas de transporte urbano de mercadorias, principalmente a nível de trânsito, congestionamentos, competitividade regional e qualidade de vida.

Uma plataforma logística pode gerar efeitos quer a nível interno quer a nível externo. Relativamente aos efeitos internos referem-se às vantagens que os utilizadores têm na partilha total de aquisição e dos custos operacionais das instalações comuns, equipamentos e serviços disponibilizados, sem terem de correr o risco de realizarem um grande investimento de construírem inteiramente sozinhos os seus próprios centros logísticos, esta partilha de instalações permite também uma maior interação entre os seus utilizadores. Os efeitos externos prendem-se com o desvio do tráfego e transferência modal, as plataformas logísticas são pensados para maximizar eficiência e minimizar exterioridades como congestionamento urbano e os impactos ambientais na qualidade do ar, diminuição no consumo energético, a reestruturação na utilização dos terrenos, com mudanças a nível da economia local e do emprego (Krapos, et al., 2005).

A sua localização, acessível aos centros industriais e de consumo, possibilita a aglomeração de cargas, assim como os meios que se encontram disponíveis nestes locais permitem a utilização de transportes mais pesados e eficientes para grandes volumes de carga.

Uma plataforma logística pode também ser considerada como uma combinação de serviços públicos e privado, o investimento público reflete os efeitos externos que podem ser combinados em larga escala com as políticas regionais, objetivos e planos, nomeadamente em infraestruturas necessárias para os transportes e serviços públicos ou até mesmo incentivos fiscais (Krapos, et al., 2005).

O investimento privado está relacionado com a viabilidade económica e a rentabilidade financeira do projeto, proporcionando o capital para a construção de terminais, armazéns, centros de distribuição entre outras instalações necessárias ao seu bom funcionamento. Os elevados custos de uma plataforma logística torna necessária a cooperação e o entendimento com o setor privado.

As políticas de transporte europeias incentivam a criação de plataformas logísticas especialmente numa estrutura de parceria público-privada (Krapos, et al., 2005).

Uma análise das plataformas logísticas voltadas para a inovação compreende uma observação das empresas e instituições locais e da natureza das relações de cooperação desenvolvidas no

local tanto entre empresas quanto entre empresas e instituições, uma vez que o processo inovador abrange a procura de informações e de experiências cujo acesso frequentemente não está ao alcance de uma empresa isolada, o que reduz de forma significativa os custos. A combinação ideal de multimodalidade, telemática (telecomunicações e tecnologia de informação), serviços de apoio e otimização de fretes, resultam em maior eficiência no processo e redução de custos.

O desenvolvimento do sistema de transportes simultaneamente com o fornecimento de instalações suficientes para apoiar os sistemas multimodais flexíveis, é a opção mais promissora. A utilização de instalações multimodais permite a escolha do meio de transporte mais económico e com menos impacto negativo no meio ambiente.

Os terminais intermodais normalmente têm uma ligação às linhas ferroviárias e uma área adjacente para operações de carga e descarga, com gruas e equipamentos móveis que permitem a movimentação das mercadorias. A consolidação de mercadorias contribui também para o desenvolvimento sustentável uma vez que permite uma redução do número de viagens bem como de energia. Os armazéns por sua vez são elementos básicos neste sistema concedendo o espaço, equipamento e o ambiente operacional onde se realizam os processos de receção, armazenamento, consolidação, entreposto, coordenação de embarque e serviços para meios de transporte.

Em termos simples, uma plataforma logística pode ser definida como uma área especializada com as infraestruturas e os serviços necessários ao transporte multimodal e com serviços de valor acrescentado, permitindo aos diversos agentes coordenar as suas atividades de forma a beneficiarem da competitividade dos produtos através da utilização das infraestruturas (Puertos del estado,s.d.).

### 3.3 Características e Estrutura

De uma maneira geral encontram-se nas plataformas logísticas as seguinte três zonas fundamentais: **serviço de apoio, prestação de serviços logísticos, zonas multimodais** (Carvalho, 2010).

As áreas de **serviço de apoio** não compreendem a movimentação de mercadoria, verificam-se nestas áreas os serviços gerais como os serviços de restauração, de comunicações, lazer; os serviços a veículos como as oficinas, estações de serviço, zonas de lavagem; serviços administrativos e/ou comerciais; serviços aduaneiros; contratação de carga, entre outros.

Destacam-se também as áreas de serviços especializados direcionados ao tratamento de mercadoria perigosa, assim como áreas destinadas aos serviços centrais.

Relativamente às áreas para **prestação de serviços logísticos** são as áreas onde se realiza a movimentação de mercadorias, aqui pode-se distinguir dois tipos de áreas logísticas especializadas e não especializadas. As não especializadas recebem os transportes, a armazenagem, movimentação e distribuição de mercadorias, incluindo algumas atividades logísticas de valor acrescentado, mas restritos a outras atividades produtivas. As especializadas por sua vez recebem mercadorias com regime aduaneiro específico, mercadorias perigosas, granel, entre outros.

As **Zonas Multimodais** são zonas onde é possível a utilização de transporte combinado, em muitos casos até intermodal, estas zonas têm as infraestruturas necessárias para assegurar a operação dos vários modos de transporte.

De acordo com a EUROPLATFORMS (2004) uma plataforma logística deve basear-se em vários elementos, considerando como os mais importantes:

- Planeamento do território e das infraestruturas, ter uma área específica para o transporte, logística e distribuição de bens implica automaticamente um padrão de qualidade no planeamento físico da área e racionalização das infraestruturas associadas.
- Transporte com qualidade e especialização, um serviço de qualidade é um dos meios mais importantes para assegurar simultaneamente um excelente nível de competitividade e cooperação. O crescimento do transporte de mercadorias entre a UE e a Ásia aumentou a necessidade de soluções logísticas bem planeadas e eficientes, permitindo a eliminação de estrangulamentos e a criação de soluções de valor acrescentado entre a plataforma logística e os canais de distribuição.
- Desenvolvimento intermodal, o transporte terrestre continua a ser o meio de transporte mais comum na Europa. As duas metas mais importantes para uma plataforma logística quando se trata do desenvolvimento do transporte intermodal são a consolidação do fluxo de bens ao longo da cadeia de transporte – corredor e oferecer soluções de transporte utilizando combinação de meios de transporte caminho ferro/marítimo e terrestre, garantindo assim que é utilizado o meio de transporte mais eficiente.

## **4. REDE NACIONAL DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS**

Neste capítulo vamos abordar a Rede Nacional de Plataformas Logísticas – Plano Portugal Logístico, este plano foi anunciado com o objetivo de apresentar um novo modelo para o sistema logístico nacional, para isso vamos recuar alguns anos para compreender a necessidade da implementação deste plano. Apresentamos os objetivos e características desta rede, assim como os seus modelos de gestão e funcionamento.

### **4.1 Plano Portugal Logístico**

Com o desenvolvimento dos processos produtivos, a globalização dos mercados e o crescente nível de competitividade, é inevitável a criação e o desenvolvimento de instrumentos de suporte ao sistema logístico atual e eficiente, de forma a garantir uma eficaz gestão das cadeias de abastecimento e distribuição. Para que uma economia possa crescer é necessário que existam infraestruturas e ligações intermodais eficientes e eficazes, surgiu assim necessidade de o Estado Português criar planos de desenvolvimento em sectores chave no campo dos transportes.

Foi neste âmbito que o XVII Governo Constitucional desenvolveu e apresentou as Orientações Estratégicas para o Sector de Plataformas Logísticas - “ Portugal Logístico – Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL) ”.

De acordo com a Secretária de Estado dos Transportes (2006) o objetivo deste plano é o de transformar Portugal numa plataforma atlântica para os movimentos internacionais no mercado ibérico, para isso é necessário desenvolver o sistema logístico para alargar e consolidar o nosso posicionamento geoestratégico privilegiado relativamente às principais rotas intercontinentais com origem/destino na Europa.

Com este projeto pretendia-se assim apresentar um novo modelo para o sistema logístico nacional, que permitisse a criação das condições necessárias para que Portugal competisse a níveis mais elevados, que permitisse ser parte integrante das cadeias intercontinentais e europeias, o objetivo passaria pelo investimento numa rede de plataformas logísticas à escala nacional mas que alcançasse o nível de modernidade europeu.

“A Rede Nacional de Plataformas Logísticas permitirá transformar Portugal numa Plataforma Atlântica de entrada de movimentos internacionais no mercado ibérico e europeu” (MOPTC 2006).

Este programa define as orientações para o setor, tentando estimular o seu desenvolvimento através da racionalização da atividade logística, do desenvolvimento da intermodalidade dos vários meios de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo) bem como na melhoria de ganhos ambientais, contribuindo assim para o desenvolvimento da economia nacional e crescimento da sua competitividade.

O plano Portugal Logístico constitui os princípios fundamentais do Sistema Logístico Nacional, o conceito, a rede, a localização das várias plataformas, a funcionalidade, a viabilidade financeira e a forma de colaboração do Governo com todo o sector, este plano representa um sistema completo que inclui uma estrutura de planeamento e regulação, bem como a realização de uma rede estratégica de plataformas logísticas localizadas junto aos principais centros de consumo/produção e das principais fronteiras, devidamente articuladas com as infraestruturas de transporte (MOPTC, 2006).

O documento governativo Portugal Logístico (MOPTC, 2006) refere-se às infraestruturas logísticas do país como deficitárias, com um forte desequilíbrio modal e territorial que penaliza o sistema empresarial face aos seus mais diretos concorrentes europeus, este documento refere também que em termos organizacionais o sistema logístico em Portugal apresenta grandes diferenças, nomeadamente, com um subsistema logístico de apoio ao consumo com apreciável grau de desenvolvimento, dispondo de bases de distribuição vocacionadas para apoiar todo o território nacional, suportadas em modernos sistemas de informação e gestão. Por outro lado, o subsistema logístico de apoio à produção, suportado em estruturas deficientes e pouco articuladas, pouco competitivas quando comparadas com as redes desenvolvidas nos principais países europeus, nomeadamente em Espanha, impedindo a obtenção dos ganhos de competitividade proporcionados por um funcionamento correto em rede.

O documento aponta também a existência de pontos de concentração de cargas importantes, por norma nos pontos da rede de transportes, que apresentam obstáculos para o tratamento de mercadorias por não terem, numa segunda linha, instalações onde possam desenvolver funções complementares não permitindo desta forma a criação das necessárias condições de suporte ao desenvolvimento das potencialidades dos meios de transporte. Essa falha normalmente superada em baldios logísticos, sendo a localização das instalações apenas em função do valor do solo, não têm em consideração as condições de acesso aos principais eixos de comunicação.

O facto de existir uma desorganização territorial proporciona uma outra desvantagem uma vez que as empresas não podem assim usufruir de custos mais baixos nas operações, enquanto se

fossem obtidas pela partilha de serviços comuns entre outras empresas poderiam reduzir os seus custos.

Com o desenvolvimento desregrado de “baldios logísticos” no país devido às exigências crescentes dos operadores e do aumento da importância da logística e das cadeias globais na economia tornava-se fundamental apostar na melhoria do sistema logístico português, aposta essa que desde os anos 80 tem sido anunciada como inevitável.

A atividade logística realizada de forma descoordenada em espaços com baixa flexibilidade e de rápida deterioração e com elevados custos de manutenção leva a perdas de competitividade no mercado.

A Secretária de Estado dos Transportes na apresentação do plano Portugal Logístico (2006) aborda a fragilidade do sistema logístico português aliada a falta de competitividade e a inadequada utilização e rentabilização da capacidade portuária e ferroviária, apontando para a necessidade de se adotar medidas que permitam melhorar a eficiência do sistema logístico.

O plano Portugal Logístico (MOPTC, 2006) é visto como o novo paradigma para o sistema logístico nacional, permitindo a promoção e criação das condições necessárias para que Portugal seja parte integrante nas cadeias europeias e intercontinentais, aumentando a carga movimentada, permitindo a criação de riqueza, coordenando e assegurando uma prestação de excelência nos serviços de logística e de transporte.

São assim apresentados neste documento (MOPTC, 2006) cinco vetores fundamentais em que este novo paradigma se baseia:

- **Racionalizar a atividade logística**, ordenando o território e contribuindo para a atracção de novos agentes de mercado;
- **Fomentar a intermodalidade**, valorizando as estruturas e redes existentes, potenciando o transporte ferroviário e fluvial bem como o aproveitamento da capacidade portuária instalada;
- **Promover ganhos ambientais**, reduzindo as emissões poluentes e o congestionamento, concentrando ainda atividades que se encontram dispersas e mal localizadas;
- **Contribuir para o desenvolvimento da economia nacional** e de alguns espaços territoriais específicos, gerando emprego e novas formas de criação de riqueza;
- **Aumentar a competitividade**, promovendo estruturas que potenciem o desenvolvimento da atividade de transportes, transformando em vantagem a nossa situação periférica, através de uma aposta forte na frente portuária atlântica, com relevo, pelas suas capacidades, para grandes portos nacionais.

A criação do Portugal Logístico abrange três elementos fundamentais, baseados em infraestruturas existentes, nas redes e em novos investimentos (MOPTC, 2006):

1. **Rede Nacional de Plataformas Logísticas** com áreas dedicadas e infraestruturadas para a fixação de atividades do sector e que reforcem a intermodalidade;
2. **Criação de uma estrutura de planeamento e regulação**, a partir do ITT (Instituto de Transportes Terrestres) e de diversas sociedades locais que envolvam os agentes presentes em cada plataforma, como as autarquias, a REFER, a CP, as administrações portuárias e os agentes privados;
3. **Ações concertadas ao nível da logística urbana** que procurem novas soluções para as cadeias de abastecimento, harmonizem as regras de utilização da rede viária e a adequação dos veículos ao desempenho da sua atividade.

#### 4.2 Caracterização da Rede Nacional de Plataformas Logísticas

O plano Portugal Logístico implica mudanças significativas em todo o sistema logístico, permitindo a criação de um novo grupo de atividade que contribua para o crescimento da competitividade nos vários setores da economia, bem como na conquista de novos investimentos permitindo a criação de emprego e riqueza.

Dentro desta lógica integradora era necessário, para o sucesso deste plano, considerar o hardware fundamental para o seu arranque, tendo sido assim concebida a Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL) para funcionar de forma integrada e articulada, valorizando os princípios da competitividade, intermodalidade, racionalização de investimentos com um forte envolvimento do setor privado quer na sua promoção quer nas fases de infraestruturção e gestão, sendo o papel do estado essencialmente regulador e facilitador.

Com a RNPL pretendia-se impulsionar a eficácia e a produtividade dos operadores logísticos, obtendo uma redução média dos custos logísticos e aumentando a competitividade do país, dotando-o de espaços para centralizar as atividades logísticas, estrategicamente localizados com os principais centros de consumo e de produção, fronteiras, infraestruturas e redes de transporte.

”Portugal irá potenciar a logística do país, servindo os principais tráfegos de mercadorias com origem ou destino nacional, cobrindo mais de 93% da economia e população” (MOPTC, 2006).

Na apresentação do Portugal Logístico foram anunciadas 11 plataformas, complementadas com dois centros de carga aérea no Porto e em Lisboa, no entanto em 2008 foi adicionada uma nova plataforma portuária a da Figueira da Foz passando assim a RNPL, a ser constituída por 12 plataformas, complementadas com os dois centros de carga aérea.

As plataformas cobrem as principais fronteiras Portuguesas – terrestres e marítimas – e os principais centros de produção e consumo nacional e dividem-se em 5 categorias distintas:

#### **Plataformas Urbanas Nacionais**

São duas plataformas e estão localizadas no Porto e Lisboa, mais concretamente Maia/Trofa e Poceirão, estando especialmente vocacionadas como grandes centros de distribuição quer pelas suas grandes dimensões quer pela proximidade ao sistema nacional e internacional de transportes. São assim apontados como principais objetivos para estas plataformas, a dinamização da atividade económica do país quer pelo reordenamento logístico e dos fluxos de transporte quer pela criação de grandes centros de distribuição.

#### **Plataformas Portuárias**

São cinco plataformas localizadas nas imediações dos principais portos nacionais, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa e Sines. Os seus principais objetivos passam por reforçar a atividade portuária e desenvolver a sua área de influência, nomeadamente para Espanha, tirando partido da localização privilegiada de Portugal, promover a intermodalidade, coordenar as atividades logísticas que já existem nas imediações dos portos.

Dinamização da atividade económica do país quer pelo reordenamento logístico e dos fluxos de transporte quer pela criação de grandes centros de distribuição.

#### **Plataformas Transfronteiriças**

São quatro plataformas que ficam próximas à fronteira com Espanha, nomeadamente em Valença, Chaves, Guarda e Elvas/Caia. O objetivo é de dinamizar a economia regional e obter fluxos e investimento industrial visto que estão localizadas nos principais eixos de fluxos com o exterior.

#### **Plataformas Regionais**

É apenas uma plataforma em Tunes o objetivo é servir a região do Algarve e determinar os princípios de equilíbrio territorial numa estratégia de coesão da rede do país, através do reordenamento logístico e dos fluxos de transporte.

#### **Centros de Carga Aérea**

São dois centros um em Lisboa e outro no Porto o seu principal objetivo é aumentar a capacidade atual de organização da carga aérea e centralizar todas as operações no mesmo

lugar permitindo que as operações sejam mais rápidas permitindo uma redução nos tempos envolvidos nestas operações.

Na seleção das plataformas integradas na rede nacional foram apontados como fatores determinantes a:

**Localização** – proximidade com os centros de consumo/produção, de importantes infraestruturas portuárias e das áreas transfronteiriças de movimentação de mercadoria;

**Acessibilidade e intermodalidade** – desde acessibilidade às principais redes de transporte, considerando a viabilidade da ligação ferroviária para os principais destinos nacionais e internacionais;

**Custos** – com a instalação, operação e exploração da plataforma;

**Dimensão** - espaço disponível para as operações logísticas e intermodais bem como para futuras expansões;

**Especialização** – centralização de empresa/serviços especializados permitindo obtenção de sinergias e economia de escalas entre empresas;

**Serviços** – oferta de serviços avançados às empresas.

Se a RNPL constitui o hardware deste plano Portugal Logístico, é necessário para o seu sucesso dota-lo com um software adequado que potencialize o efeito de rede das várias plataformas, foi assim constituída a Janela Única Logística (JUL).

Com a JUL todas as plataformas estão interligadas por um sistema informático, que centraliza a informação e documentação das várias entidades que operam na cadeia logística, desde os operadores logísticos, agentes de navegação, transitários, transportadores terrestres, empresas que estejam nas plataformas logísticas, este software é um elemento inovador contribuindo para o bom funcionamento integrado da rede de plataformas, disponibilizando um vasto conjunto de informação e de facilidades aos seus utilizadores permitindo uma maior eficiência e uma redução de custos.

O desenvolvimento da JUL surgiu do alargamento ao conceito da Janela Única Portuária (JUP) que tem desenvolvido bons resultados nos portos permitindo a simplificação nos processos e procedimentos administrativos a nível do sistema marítimo, um ponto único de contacto no porto que garante o fluxo de toda a informação entre as diversas entidades oficiais e operacionais. Pretende-se que com este novo software as plataformas logísticas juntamente com os portos nacionais, se posicionem como elementos simplificados, meios de incorporar valor nas cadeias logísticas, suprimindo assim as barreiras com que nos deparamos nas cadeias convencionais.

De acordo com o Decreto-Lei n.º 152/2008 (DL 152/2008) de 5 agosto a JUL é definida como “ Plataforma infotecnológica de gestão logística, que proporcionada a estrutura necessária à formalização, organização e preparação de fluxos de informação entre os agentes da comunidade logísticas, tais como os transportadores de qualquer modo, e os operadores de plataformas logísticas”.

O DL 152/2008 de 5 de agosto vem estabelecer o regime jurídico da RNPL, desenvolvendo as orientações estratégicas para a área da logística definida no projeto Portugal Logístico, pretende estabelecer um regime jurídico claro e eficaz que conquiste o interesse dos agentes do setor e que contribua para o desenvolvimento da área da logística sem alterar a livre concorrência entre os operadores.

Este diploma define a RNPL como “ o conjunto articulado de plataformas logísticas, cuja localização e funcionamento garante a otimização das cadeias logísticas e de transporte, contribuindo para posicionar Portugal como plataforma atlântica de entrada e saída de movimentos internacionais de mercadorias no mercado ibérico” (DL 152/2008 Cap. I art.º 2º alínea g)).

No âmbito da aplicação deste diploma excluem-se os centros de carga aérea (DL 152/2008 Cap.I art.1º), apesar de estes estarem incluídos no Portugal Logístico dois centros de carga aérea em Lisboa e no Porto.

De realçar que é nos termos do artigo 6º do DL 152/2008 que são indicadas as competências do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT, I.P) sendo que é uma das suas competência “a seleção da sociedade gestora da plataforma logística e a negociação e celebração do contrato de exploração bem como a fiscalização das sociedades gestoras de cada plataforma logística nos termos previstos no presente decreto-lei” (art.6º, n.º2)

A RNPL pretende assim, transformar Portugal numa plataforma atlântica, de situar Portugal no ranking dos centros de distribuição logística europeus. São indicados como benefícios da RNPL o reforço dos tráfegos atuais e a conquista de novos tráfegos, impulsionar o crescimento da carga total movimentada no país, fomentar a eficiência e a produtividade dos operadores logísticos possibilitando uma redução média dos custos logísticos, permite a criação de condições que ajudam na conquista e fixação de investimento estimulando a economia e até mesmo contribuir para criação de postos de trabalho.

Preparadas para o futuro as plataformas do Portugal Logístico têm uma ligação rodoferroviária (com exceção de Chaves), permitindo uma excelente acessibilidade ao transporte multimodal, uma vez que o modo ferroviário e o transporte marítimo de curta distância são indicados como o futuro europeu.

A RNPL baseia-se num modelo de gestão global que garante o seu equilíbrio e simultaneamente considera as especificidades funcionais de cada plataforma assegurando a sustentabilidade global. É possível maximizar os níveis de eficiência de cada unidade e do conjunto, através da integração do funcionamento de todas as plataformas e na criação de sinergias através da utilização de instrumentos comuns e partilháveis permitindo uma importante diminuição dos custos logísticos.

As transformações globais que se tem verificado no sistema económico mundial têm impulsionado os serviços logísticos apoiados num sistema de transportes intermodais e integrados fortemente dependentes de novas tecnologias de informação, comunicação e localização, permitindo dar respostas mais eficientes e rápidas aos fluxos de mercadorias. Torna-se assim necessário desenvolver em Portugal áreas de distribuição de mercadorias e de prestação de serviços de valor acrescentado que incentivem a organização de cadeias logísticas para que o país possa usufruir da sua posição geográfica e assumir-se como a plataforma logística na fronteira atlântica ocidental da Europa.

### **4.3 Modelos de Gestão e Financiamento da Rede Nacional de Plataformas Logísticas**

O Estado intervém apenas como um agente facilitador do desenvolvimento do Portugal Logístico, independente do modelo de gestão e financiamento próprio de cada plataforma, mas apoiando sempre as diversas plataformas, garantindo regras e sistemas de informação comuns que estas terão de adotar para beneficiarem da integração na rede e dos apoios públicos.

As várias possibilidades de modelos de gestão e financiamento relacionadas às diversas tipologias de plataformas conferem ao setor privado um papel muito importante, não só na fase de promoção mas também nas fases de infraestruturização e gestão.

De acordo com o documento de apresentação Portugal Logístico – RNPL (MOPTC 2006) para cada Plataforma está prevista a automatização das seguintes funções:

- Responsabilidade pelo plano de negócios;
- Elaboração dos estudos técnicos de detalhe;
- Aquisição de terrenos;
- Infraestruturização;

- Atração e negociação com as empresas candidatas a utentes da plataforma e administração dos espaços e serviços comuns (caso o modelo de negócio não preveja a concessão da sua gestão a uma terceira entidade).

Para que a RNPL seja coerente é crucial o desenvolvimento de um modelo de gestão e financiamento que permita assegurar a estabilidade das estruturas definidas para cada plataforma, tendo em conta as suas especificidades e assegurando a sua sustentabilidade, mas que em simultâneo fomente a harmonia do funcionamento numa lógica de rede, um elemento comum a todo o modelo de gestão, uma vez que só assim será possível integrar o funcionamento das várias plataformas, criando sinergias e metodologias comuns e partilháveis que permitem a maximização dos níveis de eficiência de cada parte da rede.

Na apresentação do plano Portugal Logístico (2006), para além da auto-sustentabilidade do sistema, foi ainda referido que:

- No total da rede, as plataformas ocupam uma área de 844ha, com possibilidade de expansão de mais 619ha, cobrindo mais de 93% da economia e da população portuguesa, potenciando a captação de novos tráfegos de mercadorias transfronteiriços e portuários, num total estimado de 2 milhões de toneladas;
- O investimento previsto para a concretização de toda a rede é de cerca de 1.038 milhões de euros, dos quais 131 milhões em acessibilidades;
- O aumento da eficiência e da produtividade dos operadores logísticos permitirão uma redução média dos custos logísticos da ordem dos 10%, com o conseqüente aumento de competitividade nacional;
- De acordo com perspectivas conservadoras, serão criados mais de 5 mil postos de trabalho.

Foi também referido que a RNPL, assumindo como vectores estratégicos a intermodalidade e interoperabilidade, cria as condições para aumentar a quota do transporte de mercadorias por caminho-de-ferro e por mar, contribuindo para a redução de emissões e, desta forma, para o cumprimento das metas de Quioto.

O plano Portugal Logístico contribui também para a sustentabilidade ambiental, dado que será feita uma avaliação ambiental estratégica da RNPL, permitindo identificar e avaliar os impactos do plano, possibilitado desta forma introduzir medidas que minimizem possíveis efeitos negativos, com esta avaliação pretende-se também promover a transparência e a participação de todos os interessados.

#### 4.4 Implementação das Plataformas Logísticas Anunciadas

Na apresentação do projeto Portugal Logístico em 2006 o governo anunciou a construção de onze plataformas (em 2008 passaram a doze plataformas) que deveriam estar concluídas até 2013 com um investimento superior a mil milhões de euros.

Quando o governo apresentou este projeto já existiam plataformas logísticas praticamente prontas, outras em fase de infraestruturação, em projeto ou em contatos para o seu desenvolvimento.

Passados sete anos do anúncio deste projecto fazemos uma breve análise da situação atual das plataformas.

##### Plataformas Transfronteiriças

**A plataforma de Chaves**, de iniciativa municipal, foi inaugurada ainda em 2006, também designada como Plataforma Logística Internacional do Vale do Tâmega, com cerca de 10 hectares, esta plataforma conta com um parque logístico multifuncional, um centro de transferência, uma zona de serviços de apoio, incluindo restaurante e balneários, inclui também um parque de estacionamento de pesados e ligeiros. No entanto sete anos após a sua inauguração o parque logístico não funciona, apenas o parque empresarial funciona com uma ocupação abaixo dos 50%, grande parte das infraestruturas não estão a funcionar, estão ao abandono e algumas até vandalizadas, lentamente vai-se degradando.

**A plataforma de Valença** sofreu uma ligeira alteração à sua localização em relação à inicialmente anunciada, esta alteração teve como intuito otimizar a futura ligação à rede ferroviário e ao parque industrial. Esta plataforma logística anunciada pelo governo em 2006 e contratualizada entre o governo e o consorcio Way2B em 2009 só recebeu os pareceres favoráveis para poder avançar em 2013.

Com os pareceres favoráveis da tutela ao Plano de Urbanização da área Empresarial de Valença - P.U.A.E.V., plano este que abrange a área do Parque Empresarial de Valença, a primeira e a segunda fase da plataforma logística e as áreas de expansão junto ao nó da autoestrada A3, o município pretende assim garantir um planeamento e ordenamento do território, para esta zona, que defenda e garanta novos investimentos industriais e logísticos, assim como a sustentabilidade ambiental deste território.

**A plataforma da Guarda** é uma das plataformas que já estava em execução quando foi anunciado pelo governo o projeto Portugal Logístico. Em 2008 as infraestruturas da zona 1, a área logística desta plataforma, já estavam concluídas e em fase de comercialização, estando

em fase de conclusão as infraestruturas da zona 2 que se destina à instalação de empresas industriais, a construção da ETAR e às obras de construção ao novo pólo industrial.

Esta plataforma chega a 2013 sem nunca ter sido inaugurada, e com uma taxa de ocupação muito baixa, com cerca de 20 empresas instaladas.

**A Plataforma Logística de Elvas – Caia**, este projeto estava previsto desenvolver-se numa parceria entre a Refer e dos Portos de Sines, Setúbal e Lisboa. Apesar da anunciada parceria esta plataforma ainda não avançou, o presidente da câmara municipal de Elvas defende uma parceria forte com a vizinha cidade de Badajoz, nesse sentido os dirigentes municipais reuniram-se e defenderam que a plataforma logística tem um carácter internacional e acordaram que ambas as cidades devem estudar a melhor forma de gestão.

### **Plataforma Regional**

**A plataforma de Tunes** desde a sua apresentação que se revelou a estrutura menos atrativa para o setor privado encontra-se assim estagnada.

### **Plataformas Urbanas**

**A plataforma da Maia/ Trofa** também está estagnada, de acordo com o governo esta plataforma não se concretizara porque o valor dos terrenos são muito elevados e enquanto estes não baixarem não é viável.

**A plataforma do Poceirão** em 2010 celebraram-se protocolos com entidades privadas para a sua construção e gestão e exploração, no entanto este projeto também está congelado por falta de financiamento para a construção das infraestruturas logísticas.

### **Plataformas Portuárias**

**Plataforma de Sines**, a infraestruturização desta plataforma terminou em 2008. Em 2010 foi inaugurada a nave logística da ZALSINES (Zona de Atividades Logísticas de Sines) que marcou assim o arranque da plataforma logística de Sines. A ZILS Global parques (Zona Industrial e Logística de Sines) está sob gestão da Aicep Global Parques. A ZILS dispõe de 2.000 hectares de áreas dirigidas para atividades industriais, logísticas e de serviços contando já com algumas das maiores empresas nacionais e estrangeiras, é a maior área de localização para unidades industriais e logísticas da Península Ibérica.

**Plataforma de Lisboa** foi lançado o empreendimento em março de 2008, a empresa promotora previa na altura que este projeto iria criar vários postos de trabalho. No entanto já passaram cinco anos desde o seu lançamento e ainda não foi construído nenhum pavilhão

nem criado nenhum posto de trabalho. Apenas existem os acessos que foram construídos pela autarquia inclusive a ligação à A1 com placas que indicam a saída para a Plataforma Logística Lisboa – Norte (PLLN).

**Plataforma da Figueira da Foz** a última plataforma a entrar no Portugal Logístico, uma iniciativa conjunta da administração portuária e da câmara municipal desta cidade. Em 2011 a autarquia aprovou o estudo de quatro possíveis opções para a localização desta plataforma.

**A Plataforma de Aveiro**, este projeto conta com dois pólos, um na zona portuária (Zona de Atividades Logísticas e Industriais -ZALI) e outro em Cacia que devem funcionar como um todo enquanto plataforma portuária multimodal (marítimo, rodo e ferroviária) de apoio ao porto de Aveiro. A sua gestão é partilhada entre a REFER e a Administração do Porto de Aveiro. A empreitada desta obra foi adjudicada em janeiro de 2007 tendo sido inaugurada em fevereiro de 2009 e está operacional.

**A Plataforma de Leixões** distribuída por dois pólos e desenvolvida pela Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL) tem como objetivo servir as cadeias logísticas cobrindo uma superfície de cerca de 60 hectares. O pólo 1 está localizado em Gonçalves, adjacente aos silos agroalimentares e à área portuária, enquanto o pólo 2 localizado em Gatões / Guifões situado sobre o nó da Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL), com um terminal intermodal para distribuição das mercadorias por comboio. Os acessos rodoviários já estão concluídos, a execução das infraestruturas urbanísticas do pólo 1 tiveram início em finais de 2012, e em 2013 foi adjudicado a construção dos primeiros armazéns do pólo 2.

Verifica-se assim que do projeto Portugal Logístico pouco se concretizou, com o estender da crise económica o projeto praticamente ficou parado, no entanto em 2011 foi anunciada a sua reformulação, com a apresentação do Plano Estratégico de Transportes (PET) o governo aponta assim um novo caminho a seguir para que o setor financeiro se torne equilibrado e suportável para o país.

## 5. PORTO DE LEIXÕES

Neste capítulo propomo-nos a analisar e avaliar a evolução do porto de Leixões assim como a sua posição de referência no contexto nacional. Para que possamos compreender atualmente este porto iniciamos com uma breve análise histórica evidenciando o seu crescimento enquanto porto comercial até à sua atual estrutura. Com base em alguns dados estatísticos do porto de Leixões e dos portos nacionais pretendemos verificar o seu desenvolvimento e a sua influência na economia a nível regional e nacional.

### 5.1 Análise Histórica do Porto de Leixões

O porto de Leixões situado na região do grande Porto é o principal porto marítimo a Norte de Portugal, está localizado entre Leça da Palmeira, a Norte, e Matosinhos, a Sul, encontra-se inserido numa zona de grande densidade populacional e industrial.

Para podermos compreender um pouco mais sobre o porto de Leixões tentamos fazer um pequeno resumo da sua história, através da informação disponibilizada no porto de Leixões (APDL, 1998) onde é dado a conhecer a sua história desde das origens do porto até ao porto comercial que é hoje.

Desta forma e de acordo com a informação disponibilizada no porto de Leixões temos que recuar alguns séculos até ao século XIX altura em que se converteu de porto de abrigo natural numa grande estrutura portuária artificial no decorrer dos séculos XX e XXI.

A expansão gradual do porto de Leixões surge pelo facto de este se apresentar como uma alternativa à barra do Porto, que estava marcada por grandes perigos e com repetidos e trágicos naufrágios, no entanto a burguesia mercantil portuense não queria abdicar do porto do Douro. Após anos e anos de adiamentos, décadas, em 1883 foi dada a luz verde ao projecto e foi aberto o concurso internacional para a construção definitiva do porto de Leixões. As obras tiveram início em 1884 com a construção dos paredões e do quebra-mar, na época estas obras foram consideradas com o maior feito de engenharia realizado em Portugal, tendo sido dado como concluído este porto de abrigo 1895, desde então o número de navios no porto cresceram significativamente.

O porto de Leixões ficou marcado por um ritmo impressionante de construções e inovações. Em 1931 iniciou-se a construção da doca n.º 1 que foi inaugurada em 1940, esta nova doca foi decisiva para o seu crescimento de acordo com os dados do porto de Leixões, em 1941

movimentaram-se 340 mil toneladas que ascenderam rapidamente a 700 mil em 1949 e às 900 mil em 1959.

Nos finais dos anos 60 surge o terminal para petroleiros e é alteado o quebra-mar, até então submerso.

Entre 1974 a 1979 é construído o primeiro terminal para contentores, sendo que na década de 90 é concluído um segundo terminal.

Entre 1974 e 1983 foram construídos mais 503 metros de cais na margem direita (doca n.º 4) e em finais dos anos 80 é ampliado o quebra-mar. Na primeira metade da década de 90 é construída uma nova marina para embarcações desportivas e de recreio.

## **5.2 Áreas Concessionadas do Porto de Leixões**

Atualmente o porto de Leixões é composto por 5 quilómetros de cais, 60 hectares de terraplenos e 120 hectares de área molhada, beneficia de uma privilegiada fachada atlântica e a sua proximidade a zonas industrializadas, de comércio e ao Norte da Península Ibérica, permite-lhe ter uma posição privilegiada no contexto do sistema portuário europeu. O porto encontra-se aberto à navegação 365 dias por ano, está ligado ao seu interland através das principais vias nacionais, nomeadamente os principais itinerários – IP1 e IP4, assim como com os itinerários complementares IC1/A28, IC23 (VCI) e A41/IC24. A nível das ligações ferroviárias encontra-se ligado à rede geral do país por intermédio da linha de cintura do porto. Situa-se igualmente próximo do Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, a aproximadamente a 5 km de distância.

O porto de Leixões possui o estatuto de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos e a denominação de APDL – Administração dos Portos de Douro e Leixões S.A.. Tem como objetivo a administração dos portos do Douro e Leixões, propondo-se à sua exploração económica, conservação e desenvolvimento.

A movimentação de mercadorias é efectuada, quase na totalidade, por empresas concessionárias e com equipamentos modernos, a autoridade portuária assegura os serviços de pilotagem, reboque e amarração dispondo de meios e equipamentos adaptados.

De acordo com os elementos e informação disponibilizada pelo porto de Leixões passamos a apresentar algumas das áreas concessionadas deste porto:

➤ **CAIS CONVENCIONAIS DE CARGA GERAL E GRANÉIS SÓLIDOS**

Compreende a Doca 1 (Sul), a Doca 2 (Norte e Sul) e a Doca 4 Norte (ou terminal de Granéis Agro-Alimentares), estes terminais estão concessionados à TCGL - Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões, SA.

Nestes cais entre as principais mercadorias movimentadas destacam-se a madeira em bruto, ferro/aço, cortiça, pedras de granito, sucata e graneis agro-alimentares, cargas de projecto, entre outras.

Este cais tem acesso ferroviário, são 135.000 m<sup>2</sup> terraplanado e 3.000m<sup>2</sup> área coberta, tem 400m de cais para granéis agro-alimentares, guias com capacidade até 104ton., 670m de cais e fundos a 11m para carga fraccionada e graneis sólidos.

➤ **CAIS DE MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS**

Os granéis líquidos movimentados em Leixões destinam-se à refinaria da Petrogal, assim como à CEPISA, à REPSOL e à ED&FMAN. A movimentação dos granéis líquidos pode ser realizada no molhe sul, na doca 1 e 2 sul.

No molhe Sul movimentam-se combustíveis líquidos, gases de petróleo liquefeitos e asfaltos, estes pipelines destinam-se à REPSOL Portuguesa, S.A.. Aqui encontram-se também reservatórios concessionados à empresa EDF&FMAN para armazenagem de melações e seus derivados.

Na doca 1 Sul a mercadoria movimentada são os melações e os pipelines destinam-se à empresa EDF&FMAN.

Na doca 2 Sul a mercadoria movimentada são os produtos asfálticos e fuelóleo, os pipelines destinam-se à Cepsa – Companhia portuguesa de Petróleos Lda.

➤ **Terminal de Petroleiros**

O porto de Leixões possui um terminal petroleiro, concessionado à Petrogal - Petróleos de Portugal, S.A., construído sobre o quebra-mar submerso, com 700 metros de comprimento e uma altura de 15 metros acima do nível do mar, serve também de proteção à entrada do porto, este terminal ligado à refinaria da Petrogal através de pipelines dispõe de três postos de acostagem – Posto A/Posto B/Posto C. O terminal está equipado para a recepção de petróleo bruto e de produtos refinados, expedição de produtos refinados e de produtos intermédios acabados (por exemplo combustíveis, lubrificantes).

➤ **TCL – Terminal de Contentores de Leixões, SA**

Os dois terminais de contentores existentes no porto de Leixões estão concessionados à empresa TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A., devido à sua localização distinguem-se por TCN (Terminal Contentores Norte) e TCS (Terminal Contentores Sul).

Os terminais têm uma área de 185.250m<sup>2</sup> com acesso ferroviário, com capacidade de movimentação de 631.000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit) / ano, e capacidade de armazenagem de 19.000 TEUs, têm 6 pórticos de cais e 13 pórticos de parque, com 903m de cais acostável.

➤ **Terminal Multiusos**

O terminal multiusos, inaugurado em setembro 2010 destina-se essencialmente ao tráfego ro-ro (Roll-on/Roll-off), tráfego de cargas que se movimentam (rolam) pelos próprios-meios, potenciando os serviços de transporte marítimo de curta distância a partir de Leixões. Este terminal contempla uma rampa ro-ro com 26m de largura, tem cerca de 8 hectares de área de apoio e 310m de cais com fundos a 10m.

➤ **Estação de Passageiros**

O porto de Leixões tem uma estação de passageiros, localizada na Doca 1 Norte, ocupando uma área de cerca de 840 m<sup>2</sup>. Permitindo assim receber navios de cruzeiro, com passageiros vindos de várias partes do mundo.

➤ **Doca de Recreio**

A doca de recreio está localizada no molhe norte do porto de Leixões, está concessionada à Associação de Clubes Marina Porto Atlântico. Infra-estrutura constituída por um conjunto de elementos flutuantes (pontões) e "fingers". Tem 248 lugares para amarração permanente e para amarração temporária existe uma área de pontes com a extensão total de 50 metros e capacidade de acostagem para 4 a 5 iates.

➤ **Porto de Pesca**

O porto de pesca, localizado em Matosinhos, está concessionado à Docapesca- Portos e Lotas S.A..

Tem um cais acostável constituído por três pontes-cais com 1.890 metros de comprimento, e entreposto de frigorífico para 5.500 toneladas, dispõe também de uma lota informatizada para leilão eletrónico.



De salientar o facto de a APDL ter a Certificação do Sistema de Gestão de Qualidade pela Lloyd's Register pela Norma NP EN ISO 9001:2008 para as atividades operacionais e de suporte nos processos dos navios (APDL, 2013).

### 5.3 Análise do Crescimento do Porto de Leixões

Emílio Brògueira Dias, presidente do conselho de administração da APDL, em entrevista à Portugalglobal (edição de abril de 2013), define o perfil estratégico da APDL com base em 3 vetores o de **empresa** com o objetivo de garantir eficácia e eficiência nos serviços que presta, o de **estatuto público** garantindo a defesa do direito publico utilizando para isso prerrogativas de poderes públicos e o de **regional** atuando enquanto agente ativo no desenvolvimento e promoção de projetos com interesse para a região.

Ainda nesta entrevista apontou como estratégia de desenvolvimento um porto comercial que incentiva a política de investimentos estruturantes e de sustentabilidade enquanto agente público de desenvolvimento regional. Como missão do porto a prestação de serviços e de meios essenciais aos utilizadores do porto de Leixões, desde as infraestruturas adequadas e necessárias, à eficiência operacional, aos recursos humanos qualificados, prática de sustentabilidade e segurança, ordenamento e desenvolvimento do espaço portuário assegurando a adequada integração urbana. Como visão fazer do porto de Leixões uma referência para os sistemas logísticos que utilizam a fachada atlântica da Península Ibérica, contribuindo para isso ambição da empresa e de todos os intervenientes na prestação de serviços no porto.

O porto de Leixões é considerado um dos portos mais polivalentes a nível nacional, uma vez que movimenta uma grande diversidade de cargas, incluindo passageiros. Podemos assim dizer que o seu desenvolvimento apoia-se na dinamização da sua versatilidade, como iremos analisar neste capítulo, bem como nas condições que oferece a nível de infraestruturas e na logística.

Para melhor compreendermos o crescimento do porto de Leixões procedemos à análise de alguns dados estatísticos deste porto, utilizando para essa análise um espaço temporal de oito anos, com o intuito de podermos utilizar uma amostra suficientemente representativa permitindo-nos obter dados suficientes para compreender a dinâmica deste porto.

Os dados estatísticos utilizados para análise encontram-se disponíveis nas estatísticas do porto de Leixões.

Começamos assim por analisar o movimento de navios no porto de Leixões e respetivo GT - arqueação bruta dos navios entre 2006 e 2013, conforme tabela número 1.

**Tabela 1 - Movimento de Navios no Porto de Leixões**

<b>ANO</b>	<b>Número</b>	<b>GT</b>
<b>2006</b>	2766	20 506 941
<b>2007</b>	2778	21 757 832
<b>2008</b>	2695	22 879 630
<b>2009</b>	2610	23 190 316
<b>2010</b>	2589	24 005 622
<b>2011</b>	2638	26 307 809
<b>2012</b>	2591	28 206 669
<b>2013</b>	2580	28 563 883

Fonte: APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.

Verificamos que o número de navios no porto de Leixões, no período em análise, veio a diminuir, no decorrer do ano de 2008 e 2009 escalaram o porto de Leixões 2695 e 2610 navios respetivamente, representando assim o maior decréscimo do período em análise em cerca de 3%.

Em 2011 verificamos um crescimento no número de navios no porto de Leixões, um aumento de 2% em relação ao ano anterior, no entanto no que respeita à arqueação bruta (GT), verificamos um crescimento contínuo durante período em análise, com o ano de 2011 a registar o maior valor com um aumento de cerca de 10%, seguido de 2012 e 2007 com um crescimento de 7% e 6% respetivamente.

Verificamos assim que a partir de 2007 o número de navios no porto de Leixões veio a diminuir, por outro lado o GT continuou a aumentar, o que nos permite concluir que os navios a escalar o porto de Leixões são navios de maiores dimensões podendo ter contribuído para esta situação a melhoria nas acessibilidades marítimas nomeadamente o alargamento da ponte móvel e do canal navegável.

A tabela número 2 permite-nos analisar o movimento total de mercadorias no porto de Leixões entre o período de 2006 e 2013, mencionando os vários tipos de carga que o porto

movimenta sendo-nos assim possível analisar a sua versatilidade e verificar a importância de cada uma das cargas na dinâmica deste porto.

**Tabela 2 - Movimento de Mercadorias no Porto de Leixões**

<b>ANO</b>	<b>Carga Geral Fracionada</b>	<b>Carga Contentorizada</b>	<b>RO-RO</b>	<b>Granéis Sólidos</b>	<b>Granéis Líquidos</b>	<b>TOTAL</b>
<b>2006</b>	570	3 866	26	2 150	7 404	<b>14 016</b>
<b>2007</b>	740	4 426	33	2 106	7 643	<b>14 948</b>
<b>2008</b>	647	4 633	22	2 191	8 142	<b>15 635</b>
<b>2009</b>	346	4 546	67	2 086	7 094	<b>14 139</b>
<b>2010</b>	596	4992	23	2 229	6 730	<b>14 570</b>
<b>2011</b>	935	5409	10	2503	7506	<b>16 363</b>
<b>2012</b>	917	6458	18	2 174	7 048	<b>16 615</b>
<b>2013</b>	895	6 296	75	2 095	7 825	<b>17 186</b>

*Unidade: 1000 Ton.*

Fonte: APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.

O porto de Leixões registou em 2007 um total de 14.948 milhões de toneladas movimentadas, o que traduz um crescimento de cerca de 7% tendo em conta o período homólogo de 2006. Para estes resultados muito contribuiu o crescimento verificado nos segmentos da carga geral fracionada com um crescimento na ordem dos 30%, na carga contentorizada com um incremento de 14% bem como na carga ro-ro com um crescimento de 27%. Apenas os granéis sólidos sofreram um decréscimo de 2%.

Em 2008 o total de carga movimentada no porto de Leixões cresceu cerca de 5% atingindo um valor de 15.635 milhões de toneladas movimentadas. Os segmentos mais dinâmicos foram os granéis líquidos com um crescimento de cerca de 7% e a carga contentorizada com um aumento de 5% e os granéis sólidos com um crescimento de 4%. É na carga ro-ro que verificamos o maior decréscimo com cerca de 33%.

O porto de Leixões registou em 2009 o seu maior decréscimo no total de carga movimentada com menos 10% do que no ano anterior, movimentou apenas 14.139 milhões de toneladas, o facto de o ano de 2009 ter sido marcado pelo clima económico recessivo influenciou negativamente o movimento portuário. Neste período salientamos o decréscimo verificado na

carga fracionada em cerca de 47%, e o elevado crescimento da carga ro-ro que relativamente ao ano anterior triplicou, este crescimento é justificado por algumas escalas experimentais que se realizaram no decorrer deste ano para um potencial serviço ro-ro, mas não passou de um período experimental, sem continuidade.

Apesar do clima de recessão em 2010 a carga movimentada aumenta em 3% relativamente ao ano anterior, movimentou-se cerca de 14.570 milhões de toneladas. Destaque para o aumento na carga geral fracionada em 72%, por outro lado a carga ro-ro volta a registar um decréscimo em cerca de 66%, os graneis líquidos continuam a diminuir registando-se um decréscimo nesta mercadoria de 5%.

O ano de 2011 foi o ano em que o porto de Leixões atingiu um novo máximo 16.363 milhões de toneladas verificando-se um dos maiores crescimentos, mais 12% de carga movimentada em relação ao ano transato. O maior crescimento verifica-se na carga fracionada com um aumento de 57% com a mesma percentagem mas em negativo encontramos a carga ro-ro com um decréscimo em relação ao ano anterior. As restantes mercadorias em relação ao ano transato todas registaram um crescimento entre os 8% e os 12%.

Em 2012 o porto de Leixões volta a atingir novos máximos com um total de carga movimentada de 16.615 milhões apresentando assim um crescimento de cerca de 2% em relação ao ano de 2011 que já tinha sido um ano com valores recordes no que diz respeito à movimentação de mercadorias. A carga ro-ro inverte a tendência negativa dos dois últimos anos verificando-se assim um crescimento na ordem dos 80% em relação ao ano de 2011. A carga contentorizada continua em crescimento com um aumento em relação ao ano anterior de 19%. As restantes mercadorias sofreram uma quebra sendo a mais notória nos graneis sólidos com um decréscimo na ordem dos 13%.

O porto de Leixões registou em 2013 um aumento de 3% nas mercadorias movimentadas encerrando o ano com um novo máximo de 17.183 milhões de toneladas. Do balanço final do ano destaca-se o aumento nos graneis líquidos em 11% e na carga ro-ro que viu o seu volume quadruplicar em relação ao ano anterior, este crescimento é justificado por um novo serviço semanal ro-ro no porto de Leixões. As restantes mercadorias sofreram um ligeiro decréscimo em relação a 2012 na ordem dos 2% e 4%.

A tabela número três permite-nos analisar o número de contentores e a quantidade de TEUs movimentados no porto de Leixões durante o período de 2006 e 2013.

**Tabela 3 - Movimento de Contentores no Porto de Leixões**

<b>ANO</b>	<b>NÚMERO DE CONTENTORES</b>	<b>TEU</b>
<b>2006</b>	249 570	378 387
<b>2007</b>	282 423	433 486
<b>2008</b>	293 835	450 026
<b>2009</b>	290 557	454 503
<b>2010</b>	304 234	481 811
<b>2011</b>	327 563	514 088
<b>2012</b>	403 086	632 673
<b>2013</b>	392 017	626 370

Fonte: APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.

Em 2007 foram movimentados no porto de Leixões um total de 282.423 contentores atingindo um total de 433.486 TEUs um crescimento de 15% face ao ano 2006.

O ano de 2008 regista um crescimento na ordem dos 4% quer na movimentação de contentores quer em TEUs relativamente ao ano transato.

Em 2009 verificou-se um decréscimo de 1% na movimentação de contentores e um ligeiro aumento de cerca de 1% no número de TEUs.

No entanto em 2010 a movimentação de contentores no porto de Leixões voltou a crescer verificou-se um crescimento de 5% passando a barreira dos 300 mil contentores movimentados e mais de 481 mil TEUs um aumento de 6% relativamente ao ano anterior.

A movimentação de contentores continuou a crescer durante o ano de 2011 com um aumento de 8% e um novo máximo de 514.088 mil TEUs, um crescimento na ordem dos 7% comparativamente com o ano anterior.

O ano 2012 foi um ano muito positivo para o porto de Leixões com um crescimento de 23%, em relação a 2011, quer na movimentação de contentores, ultrapassando a barreira dos 400 mil contentores, quer no número de TEUs com 632.673 mil TEUs.

Este aumento significativo no volume dos contentores está relacionado com a transferência de contentores para o porto de Leixões, nomeadamente dos portos afetados pelas greves que se verificaram em 2012 tornando o porto de Leixões o principal porto na movimentação de contentores.

Em 2013 na movimentação de contentores o porto de Leixões totalizou 626.370 mil TEUs verificando-se uma ligeira quebra face ao ano anterior 1%. De acordo com a administração da TCL (TCL, nota informativa de 02/01/2014), relativamente aos dados de 2013, aponta para um crescimento efetivo homólogo de 5% na movimentação total dos contentores, apesar da comparação fatural entre 2012 e 2013 revelar um decréscimo de 3%. A TCL justifica que os números de 2012 foram significativamente inflacionados pelos contentores deslocados dos portos afetados pelas greves, estimando em cerca de 30.000 contentores, considerando assim que o desempenho de 2013 deve ser analisado numa comparação com 2012 sem esta quantidade de contentores, permitindo desta forma chegar ao crescimento dos 5% indicados.

A análise destas três tabelas permite-nos concluir que o porto de Leixões é um porto em crescimento, verificamos que o tráfego de granéis líquidos é a principal carga movimentada, tal facto está relacionado com o terminal petrolífero concessionado à Petrogal, logo de seguida surge a carga contentorizada constituindo uma fatia substancial da movimentação. É também possível identificar o crescimento de navios de maiores dimensões a escalar Leixões uma vez que o GT aumentou significativamente ao contrário do número de navios permitindo-nos desta forma concluir que as obras de melhorias e os investimentos que se tem realizado neste porto foram importantes para o seu crescimento.

No entanto é necessário comparar o porto de Leixões com os restantes portos Portugueses de forma a podermos compreender a sua posição a nível nacional, e perceber se este crescimento é global aos restantes portos.

Para isso analisamos o movimento geral de mercadorias nos sete principais portos de Portugal Continental, esta análise foi realizada utilizando o mesmo espaço temporal 2006 até 2013, no entanto para esta análise específica os valores indicados são apenas até outubro 2013.

A tabela número quatro apresenta assim o movimento de mercadorias pelos sete principais portos continentais.

**Tabela 4 - Movimento Geral de Mercadorias nos Principais Portos do Continente**

<b>ANO</b>	<b>VIANA DO CASTELO</b>	<b>DOURO E LEIXÕES</b>	<b>AVEIRO</b>	<b>FIGUEIRA DA FOZ</b>	<b>LISBOA</b>	<b>SETÚBAL</b>	<b>SINES</b>	<b>TOTAL</b>
<b>2006</b>	611	14 016	3 350	1 107	12 294	6 204	27 196	<b>64 778</b>
<b>2007</b>	543	14 948	3 271	1 200	13 159	6 834	26 299	<b>66 254</b>
<b>2008</b>	476	15 635	3 466	1 150	12 980	6 124	25 149	<b>64 980</b>
<b>2009</b>	407	14 139	3 007	1 177	11 713	5 901	24 377	<b>60 721</b>
<b>2010</b>	524	14 570	3 753	1 616	11 994	7 006	25 485	<b>64 948</b>
<b>2011</b>	491	16 363	3 318	1 702	12 347	6 893	25 781	<b>66 895</b>
<b>2012</b>	503	16 615	3 318	1 797	11 081	6 059	28 563	<b>67 936</b>
<b>2013*</b>	418	14 645	3 256	1 782	9 957	5 792	30 521	<b>66 371</b>

*Unidade: 1000 Ton.*

Evolução Anual de 2006 a \*Outubro de 2013

Fonte: IPTM- Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. / IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. / APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.

Analisando o movimento geral de mercadorias nos principais portos de Portugal Continental, verificamos que o porto de Leixões é o segundo maior porto nacional.

Podemos assim verificar que em 2008 e 2009 o total da carga movimentada sofreu um decréscimo na ordem dos 2% e 7% respetivamente, situação que como já foi referida, influenciada pelo período económico recessivo que se refletiu no movimento portuário, de uma forma mais acentuada durante o ano de 2009. Estes dados permitem assim reforçar o crescimento e o desenvolvimento do porto de Leixões, conforme analisamos anteriormente ao longo dos anos verificou-se um significativo crescimento na mercadoria movimentada neste porto.

No entanto de salientar que em 2008 apesar de se verificar um decréscimo no total da mercadoria, nos portos em análise, o porto de Leixões foi um dos poucos continuou a crescer, apenas Leixões e Aveiro obtiveram resultados positivos, todos os outros portos obtiveram um decréscimo neste ano, refletindo-se assim na redução do total da carga movimentada.

Permite-nos também verificar a importância do porto de Leixões através na análise do total da mercadoria movimentada uma vez que comparado com o total das mercadorias movimentadas nos sete portos em análise, verificamos que representa cerca 23% do total da carga movimentada.

Em 2012 foram publicados dois relatórios sobre os portos e os seus contentores, um a nível mundial e outro a nível europeu, e em ambos os relatórios o porto de Leixões foi destacado. Um dos relatórios foi realizado pelo Transporte XXI/Puertos de Estado, de Espanha, este relatório estabelece um ranking dos portos pelo volume de TEUs movimentados, neste relatório o porto de Leixões encontra-se entre os 125 maiores portos do mundo em movimentação de contentores ocupando assim a posição n.º 123, a nível Europeu este porto encontra-se entre os maiores da Europa ocupando assim a posição n.º 25.

O segundo relatório produzido pelo JOC (Journal of Commerce), dos Estados Unidos, este relatório fornece informação sobre a produtividade dos terminais Europeus para navios até 2.500 TEUs de capacidade, neste relatório todos os portos são avaliados em diversas dimensões dos navios e em diversos movimentos por escala. Os dois patamares de observação utilizados foram até 250 movimentos/escalas e entre 251 – 500 movimentos/escalas o porto de Leixões/TCL aparece relativamente ao primeiro parâmetro em 7º lugar, dos 50 terminais observados, e relativamente ao segundo parâmetro surge em 11º lugar, dos 44 terminais analisados.

Estes resultados reforçam a posição do porto de Leixões não só a nível nacional mas a nível Europeu e Mundial, uma vez que a avaliação foi feita em conjunto com portos e terminais de referência a nível Europeu e Mundial. De acordo com o ranking da Transporte XXI a lista dos maiores portos mundiais é liderada pelos portos de Xangai, Singapura e Hong Kong (China).

O porto de Leixões, ao longo dos últimos anos tem desenvolvido importantes investimentos sempre com o objetivo de poder responder da melhor forma às necessidades do mercado, investindo para isso em melhores acessibilidades ao porto, nos terminais, nas condições de segurança, apostando na simplificação dos processos administrativos, seguindo e adotando as melhores práticas internacionais ao nível dos sistemas de informação e de integração de dados ao longo da cadeia logística.

#### **5.4 Porto de Leixões Enquanto Motor de Desenvolvimento da Economia Regional**

Do ponto de vista logístico, os portos ocupam uma posição estratégica no sistema atual de produção, comércio e transporte internacional, nomeadamente se considerarmos que são pontos de partida e chegada do transporte marítimo e que os maiores movimentos de carga são feitos por via marítima. Os portos são importantes interfaces entre os modos de

transporte para além de serem importantes centros de informação, são nodos dinâmicos de uma complexa rede de produção e distribuição internacional.

Os portos são pontos de concentração de mercadorias, é nestes pontos que ocorrem também as trocas do modo de transporte, entre o marítimo e o terrestre, verificando-se assim uma rutura da carga que permite realizar vários serviços de valor acrescentado sobre essas mercadorias, esses serviços são realizados nas Zonas de Atividade Logística portuária – ZAL's. Apesar de serem pontos de rutura de carga os portos têm de ter sempre como estratégia a rapidez e a eficácia no fluxo das mercadorias portuárias assim como o desenvolvimento das atividades logísticas dos portos que incrementem a sua competitividade, sendo uma das condições básicas para aumentar a competitividade de um porto a sua integração num sistema de transportes integrado e eficaz.

O desenvolvimento dos portos passa por oferecer aos seus utilizadores, atividades logísticas integradas com um elevado nível de qualidade.

Relativamente ao sistema marítimo-portuário há autores que defendem que este é o motor para o desenvolvimento sustentado de Portugal e que os vários modos de transporte têm de se integrar com base num conjunto de infraestruturas logísticas e tecnológicas (Tadeu, 2004). Para Carvalho (2004) Portugal tem que aproveitar as infraestruturas portuárias e as áreas existentes para avançar de uma micrologística para uma macrologística e integrar-se nas redes europeias. Para este autor é necessário que os diferentes atores na rede global de abastecimento criem valor suficiente, sendo para isso necessário uma articulação entre os mesmos.

A concorrência entre portos é, efetivamente, a competição entre cadeias de transporte intermodal alternativas pelas cargas disponíveis num determinado território (Zhang 2009).

Para sobreviver sustentadamente nesta competição entre portos, o principal fator de sucesso é a capacidade de estar integrado nas cadeias de logísticas que atuam no seu território ou na sua área de influência também conhecida como hinterland, funcionando como nós de cadeias de fluxos logísticos (Robinson 2002).

O sucesso do porto de Leixões, ou de qualquer outro porto, baseia-se na sua capacidade de integração nas cadeias logísticas que atuam dentro da sua área de influência, dentro do seu hinterland, tornando-se assim o porto um importante elo de ligação nos processos de distribuição e movimentação global.

De acordo com Rodrigue & Notteboom (2010), o hinterland pode ser entendido como um conjunto de localidades ligadas ao porto através do fluxo de mercadorias, associando desta forma o porto ao território como um centro que fornece serviços de logística integrada em

cadeias de distribuição. As áreas de influência portuária tornam-se assim componentes fundamentais das cadeias globais de fornecimento que utilizam os portos como elos de ligação nos seus processos de distribuição e movimentação globais (Notteboom & Rodrigue 2007).

O porto de Leixões sendo uma importante infraestrutura do país e encontrando-se ao serviço dos agentes económicos, tem uma relação muito próxima com a área que o envolve. Beneficia assim de uma localização estratégica, com um hinterland rico em indústria e comércio, apesar das áreas mais industrializadas se concentrarem em torno do Porto, a sua área influencia prolonga-se desde zona centro até à zona norte de Portugal – grande impacto o eixo industrial Aveiro e Águeda / Braga e Guimarães – incluindo o Noroeste da Península Ibérica.

Se analisarmos em termos históricos, podemos considerar que o porto de Leixões desempenhou um papel importante na abertura da economia do Norte de Portugal, enquanto plataforma de circulação de bens, permitindo desta forma contribuir para o desenvolvimento industrial e o comércio externo na sua área de influência.

Com as atuais dimensões e com os recentes investimentos, nomeadamente nas novas acessibilidades, o porto de Leixões enquanto infra-estrutura de apoio essencial às empresas para o escoamento de produtos acabados e abastecimento de matérias-primas, tem um papel importante na competitividade e internacionalização das empresas portuguesas, na medida em que integra de uma forma dinâmica as cadeias logísticas e de transporte no hinterland.

A articulação entre os vários intervenientes na cadeia logística permite a criação de canais rápidos e eficientes para que as mercadorias possam chegar ao seu destino final no menor tempo e custo possível, assim uma boa e eficiente rede de transportes e logística permite alargar a área de influência de um porto, e contribuir para o desenvolvimento de uma região.

Relativamente ao porto de Leixões verificamos que em termos de acessibilidades têm sido feitas grandes apostas nomeadamente com Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) permitindo desta forma a ligação dos principais itinerários diretamente ao porto de Leixões, evitando as zonas urbanas, e como tal diminuindo o tempo de transporte. A nível ferroviário o porto encontra-se ligado à rede através da linha de cintura do porto e a sua proximidade ao Aeroporto Internacional Francisco Sã Carneiro torna este porto um importante elo de ligação nos processos de distribuição e movimentação de mercadorias.

No âmbito do Planeamento Estratégico de Cooperação entre a Região Norte de Portugal e a Galiza, foi estabelecido como essencial a cooperação e articulação transfronteiriça em termos de transportes e logística, tornando essencial o fortalecimento das infraestruturas de transporte e logística para a inserção no mercado internacional. (Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, 2013). O perfil socioeconómico e a localização geográfica das cidades do Eixo Atlântico, assim

como os territórios a elas associados, fazem com que esta cooperação apresente uma visão muito alargada de situações e questões em termos de mobilidade e transportes, que apresentam uma expressão territorial muito diversa. Surgem assim questões transversais do âmbito regional abrangendo temas como infraestruturas e os serviços rodoviários e ferroviários, os portos e os transportes marítimos, a logística, os aeroportos bem como a energia e a sustentabilidade ambiental.

A rede rodoviária nas regiões fronteiriças de Galiza e Castela e Leão permitem uma boa acessibilidade aos centros urbanos espanhóis como Vigo, Corunha, Valladolid e Madrid, possibilitando uma aproximação e ligação aos centros de produção e decisão Europeus. (Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, 2013)

De acordo com os dados da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), a indústria tem um peso importante na estrutura económica na região Norte, é a região com maior orientação exportadora, com 27% do peso das exportações no respectivo PIB. Em 2011, representou cerca de 39% das exportações de bens contribuindo assim para a balança comercial com um excedente de cerca de 3,5 mil milhões de euros. (CCDR-N, Norte 2020, 2013)

Cada vez mais as empresas portuguesas procuram mercados fora da Europa, favorecendo desta forma o crescimento do transporte marítimo em detrimento do rodoviário e ferroviário. Desta forma o porto de Leixões tem que reforçar a sua capacidade concorrencial junto das cadeias logísticas nacionais e internacionais, o que o obrigará a evoluir na capacidade de acrescentar valor à carga. É neste processo de evolução que a plataforma Logística de Leixões se torna crucial, para facilitar o reordenamento das atividades logísticas de maior proximidade e atrair novas atividades de valor acrescentado, permitindo-lhe desta forma obter o máximo de partido da sua localização na fachada atlântica.

## 6. PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LEIXÕES

Neste capítulo abordamos a plataforma logística de Leixões, o tema a que nos propusemos, para isso fazemos uma apresentação da plataforma, identificamos as suas características e os objetivos. Vamos analisar a proposta de configuração final para os dois pólos da plataforma, proposta esta que foi utilizada como base para a implementação desta infraestrutura.

### 6.1 Caraterização da Plataforma Logística de Leixões

A plataforma logística de Leixões é uma plataforma portuária do tipo polinucleado, devido às condicionantes da geografia local, nomeadamente do relevo do rio Leça e da ocupação do território, foi necessário dividir em dois pólos, o de Gonçalves, a poente e o de Gatões/Guifões a nascente.

**Figura 2 - Plataforma Logística de Leixões**



Fonte: APDL

Na figura 6 podemos analisar a plataforma logística de Leixões, encontra-se localizada junto à área portuária com ligação pela estrada de uso exclusivo da carga para acesso ao porto, a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) identificada na imagem a vermelho, e com

ligação por via ferroviária identificado na figura a linha tracejada azul. A plataforma está dividida em dois pólos, o pólo 1/Gonçaves que se encontra mais próximo da área portuária e o pólo 2/ Gatões-Guifões próximo do terminal intermodal.

A necessidade de criação de uma plataforma logística no porto de Leixões surge na sequência do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões (PEDPL), em 2004, tendo este plano como principal objetivo aumentar a competitividade do porto. De acordo com a APDL a missão do porto de Leixões é “ Fazer do porto de Leixões uma referência para os sistemas logísticos que utilizam a fachada atlântica da Península Ibérica”, para isso torna-se assim necessário criar e desenvolver as condições logísticas adequadas ao seu alcance.

Na sequência deste plano estabeleceram um conjunto de ações entre elas a estruturação da Plataforma Logística, tendo sido assim apontado como aspeto fundamental para a sua implementação a melhoria da capacidade operacional e logística do porto de Leixões, melhorar a multimodalidade (marítima-ferroviária, marítima-rodoviária, ferroviária-rodoviária), melhorar o ordenamento urbanístico, ordenar e reforçar a dinâmica das atividades logísticas existentes na envolvente do porto, incluindo novos intervenientes nestas atividades.

A plataforma de Leixões foi integrada na RNPL, no âmbito do programa Portugal Logístico, e também na rede logística da região autónoma de Castelã e Leão, CyLOG, na sequência de um acordo de colaboração e parceria que estabeleceram com a unidade de Salamanca permitindo assim criar uma rede de cooperação entre as plataformas usufruindo destas infraestruturas e dos serviços logísticos.

O porto de Leixões percebeu assim a necessidade de ter junto ao porto uma área específica para a realização de operações sobre as mercadorias complementares ao transporte marítimo, permitindo quer ao porto quer às empresas obter uma vantagem competitiva. O objetivo é de criar uma Zona de Atividade Logística (ZAL) multimodal, com ligação marítima, rodo e ferroviária, permitindo assim ao porto desenvolver uma plataforma de segunda linha, para dar resposta às atuais e futuras necessidades no tratamento de mercadorias portuárias, disponibilizando e reunindo para isso, todas as condições operacionais e necessárias ao funcionamento da atividade.

A plataforma logística de Leixões ocupará uma superfície total de cerca de 60 hectares, está localizada junto à área portuária, com ligação pela estrada de uso exclusivo da carga para acesso ao porto, a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL). Ambos os pólos têm uma componente desenvolvida pela APDL e outra pela Refer, o protocolo entre a APDL e a

Refer foi celebrado durante a apresentação do projeto, com o objetivo de regular a construção e exploração do terminal intermodal. A Refer assume assim a construção e financiamento do terminal e uma parte dos acessos rodoviários e por sua vez a APDL responsabiliza-se pelo acesso rodoviário, portaria para controlo de acesso e prestação dos vários serviços necessários.

**Figura 3 - Polo 1 - Gonçalves**



*Fonte: APDL*

O pólo 1 – Gonçalves encontra-se junto aos silos agroalimentares a uma distância de 2km do porto de Leixões, com uma área total de 31 hectares e uma área de construção de 9,1 hectares, vai incluir serviços de apoio às empresas e aos veículos.

**Figura 4 - Pólo 2 - Gatões/Guifões**



*Fonte: APDL*

O pólo 2 – Gatões/Guifões situa-se no final da VILPL, junto ao nó da Via Regional Interior (VRI), encontra-se a uma distância de 3km do porto de Leixões. Com uma área total de 35 hectares, uma área de construção de 8,6 hectares e um terminal intermodal (rodoferroviário) de 9 hectares, estando a sua realização a cargo da Refer.

Os dois pólos encontram-se ligados entre si e estão em estrita articulação com o porto de Leixões e com a rede de autoestradas através da VILPL, garantindo uma acessibilidade desafogada e afastada do tráfego urbano.

O espaço logístico é dividido em lotes, com armazéns modulares ajustáveis às necessidades dos pequenos clientes, naves completas para alugar e adaptáveis às necessidades dos clientes, lotes infraestruturados prontos para construção pelo próprio cliente. Estão também previstos serviços de apoio ao negócio, aos veículos e aos utilizadores da plataforma. Como serviços complementares prevê-se um centro de serviços num edifício com espaços para escritórios, serviços financeiros, restauração, zona para prestação de serviços e estação de serviço para os camiões, uma área de apoio aos motoristas com vestiários, lavandaria e cafetaria. Prevê-se também a existência de serviços comuns de vigilância, comunicações, prevenção de incêndios, fornecimento de água, eletricidade e gás, recolha de resíduos sólidos.

## **6.2 Contextualização da Proposta de Configuração Final Para os Pólos da Plataforma**

Para o desenvolvimento do projeto da plataforma logística de Leixões a APDL procedeu a algumas análises de estruturas existentes, de plataformas logísticas, centros de transportes e até mesmo de parques empresariais, para melhor compreender o funcionamento destas infraestruturas, enquanto elos que facilitam a ligação na distribuição entre os sistemas locais e os regionais ou mesmo internacionais.

No entanto dada a complexidade e a envergadura do projeto, a APDL solicitou a uma entidade externa, FORDESI, alguns estudos de base para a implementação da plataforma logística de Leixões. Dos estudos realizados a FORDESI apresentou uma proposta de configuração final para os pólos da plataforma – Gonçalves e Gatões/Guifões.

Propomo-nos assim a sintetizar a proposta apresentada pela FORDESI, relativamente avaliação do mercado e à configuração final para os pólos de Gonçalves e Gatões/Guifões.

De acordo com a FORDESI (2006) a proposta de configuração final resulta de várias atividades de projeto, salientando como as mais importantes:

- Análise de mercado e benchmarking, nomeadamente através da comparação de preços e modelos de comercialização com outras plataformas.
- Validação com atores das comunidades logísticas e portuárias entre outros.
- Envio de um inquérito aos principais exportadores nacionais no sentido de identificar o interesse dos mesmos em fixar-se nas plataformas logísticas a desenvolver.
- Ajustamento dos conceitos iniciais e das propostas de configuração funcional e macro dimensionamento.
- Identificação do perfil de potenciais atores “âncora” e parceiros.
- Definição do estatuto aduaneiro aplicável ao pólo de Gonçalves.

### ***6.2.1 Avaliação do mercado – conclusões***

Em conjunto com a APDL a FORDESI desenvolveu uma atividade de envolvimento de atores das comunidades logísticas e portuárias envolventes, com o objetivo de avaliar a oferta e o conceito proposto de plataforma polinucleada, identificar as necessidades do mercado e os potenciais parceiros e investidores “âncora”, identificar a procura potencial e aferir os pressupostos de base para o modelo económico-financeiro.

Na abordagem a estes atores a metodologia seguida pela FORDESI baseou-se:

- Em reuniões com várias entidades representativas das cadeias logísticas e de transportes locais e algumas organizações identificadas como leads, desenvolvendo assim uma base de dados de possíveis interessados nas instalações da plataforma. Nas reuniões os consultores da FORDESI apresentaram de forma genérica o projeto, evitando referências e localizações, apresentaram a oferta assim como os benefícios previstos para as empresas. Numa segunda fase foram apresentados preços e condições de comercialização
- Preparação de uma mailing list de exportadores a partir de uma amostra da base de dados dos 800 maiores exportadores nacionais (amostra de empresas da região Norte), e envio do inquérito para a mailing list, assim como a respetiva análise e tratamento de toda a informação (total de 34 respostas registadas na base de dados de análise). Este inquérito teve como objetivo identificar o interesse dos grandes exportadores em deslocar-se para a plataforma assim como o perfil de serviços pretendidos, identificar os elementos que influenciarão essa decisão.

Do processo de envolvimento com os atores a FORDESI evidencia, relativamente à visão e às expectativas da oferta global a estruturar, quatro grandes áreas de conclusão:

***1ª Relativamente ao que procuram os atores contactados***

Procuram desburocratização e agilização procedimental, uma maior proximidade das autoridades, a eliminação do IVA à cabeça no desalfandegamento, procedimentos “paperless”, espaços logísticos com condições modernas (comunicações, operações logísticas), atração de clientes âncora que originem um aumento significativo de carga, melhoria dos acessos terrestres ao porto de Leixões e concentração das atividades logísticas (preferencialmente no eixo porto-aeroporto).

***2ª Espaços Logísticos***

Foram considerados como fatores fundamentais na decisão de transferência para a plataforma: os preços, a acessibilidade e proximidade do porto de Leixões, a existência de regimes especiais aduaneiros, maior proximidade das autoridades, a existência de procedimentos simplificados e suporte à agilização dos processos administrativos e documentais, componentes de segurança e serviços aplicativos de suporte.

Como pontos fortes salientaram o caráter funcional, flexível e modular da configuração da plataforma, as características dos armazéns, e a possibilidade de reservar área para escritórios no próprio armazém.

Os terrenos infraestruturados foram considerados interessantes dependendo do modelo de comercialização.

***3ª Oferta de Serviços***

Todos os atores consideraram fundamental a criação de um regime especial aduaneiro na plataforma assim como a disponibilidade permanente das autoridades.

Foi considerado muito importante a criação de condições que permitam aos utilizadores “pontuais” da plataforma, o acesso à internet, fax e restantes meios de comunicação.

Consideraram fundamental a oferta de sistemas de informação se for para agilizar os procedimentos internos e a relação com as autoridades.

***3ª Modelo de Comercialização e Preços***

Consideraram os preços apresentados competitivos, no entanto mostram-se relutantes em aceitar a concessão ou aluguer dos terrenos infraestruturados.

### ***6.2.2 Configuração final dos pólos de Gonçalves e Gatões-Guifões***

Dos estudos realizados a FORDESI apresentou os elementos da proposta final para os dois pólos dos quais salientamos três pontos: as áreas e vocações funcionais, a configuração geral da oferta e as recomendações gerais para o desenvolvimento dos pólos logísticos.

#### **1. Áreas e vocações funcionais**

##### ***A) Pólo de Gonçalves***

Plataforma logística ligada a um porto, que integra atividades portuárias de 2ª linha (e também algumas de 3ª linha), associadas ao tráfego marítimo. São implementadas em resposta aos requisitos de handling e distribuição e logística das cargas de e para o hinterland do porto.

##### **▪ Principais objetivos**

- Potenciar o crescimento e desenvolvimento do porto de Leixões.
- Aumentar a eficiência portuária e das cadeias logísticas associadas bem como a resolução de constrangimentos físicos associados às mesmas.
- Contribuir para o desenvolvimento das comunidades portuárias e logísticas assim como para o estabelecimento de serviços de valor acrescentado.

Torna-se assim necessário disponibilizar áreas de apoio de 2ª linha que permitam:

- Baixar os altos níveis de rotatividade nos espaços de armazenamento do porto.
- Concentração num único espaço de várias atividades de 2ª linha atualmente dispersas.
- Eliminação das sobrecargas de tráfego induzidas pelas altas rotatividades requeridas pelas atividades de armazenagem.
- Diminuição de custos, associados ao congestionamento, número de deslocações e de operações logísticas.
- Disponibilização de áreas para serviços de valor acrescentado em 2ª linha (e também algumas de 3ª linha).

De acordo com a FORDESI, para responder à sua vocação e aos requisitos identificados o pólo de Gonçalves deverá assim contemplar as seguintes áreas funcionais:

### ***Área Logística Multifuncional***

Dirigida para as atividades de valor acrescentado associadas às cadeias logísticas que utilizam o porto de Leixões, para armazenamento, handling, estacionamento, distribuição, processamento.

Vocacionada para os operadores logísticos, transportadores, operadores de terminal, armazenistas, empresas de importação/exportação.

Com oferta de espaço ou edifícios logísticos para concessão ou arrendamento e lotes para operadores especializados.

### ***Área de Serviços (inclui serviços de suporte)***

Serviços de suporte às cadeias logísticas e aos utilizadores da plataforma, incluindo serviços a veículos, serviços de negócio, serviços comuns.

Indicada para restaurantes, agentes concessionários, empresas do sector, associações sectoriais.

Com escritórios e áreas para arrendamento ou concessão.

## ***B) Pólo de Gatões-Guifões***

Plataforma logística que integra várias áreas funcionais. Tipicamente este tipo de infra-estruturas integra uma área intermodal/multimodal e áreas de serviços e logística, podendo incluir zonas especializadas ou áreas multipurpose.

### **▪ Principais Objetivos:**

- Aumento da atratividade regional face a operadores “âncora” e atividades logísticas de valor acrescentado.
- Potenciar e aumentar a eficiência da intermodalidade/multimodalidade.
- Potenciar alargamento do hinterland do porto de Leixões a Espanha.
- Estabelecer-se como um dos nodos potenciadores da plataforma logística do grande Porto.

De acordo com a FORDESI para responder à sua vocação e aos requisitos identificados, o pólo de Gatões/Guifões deverá assim contemplar as seguintes áreas funcionais:

### ***Área de Serviços (inclui serviços de suporte)***

Serviços de suporte às cadeias logísticas e aos utilizadores da plataforma incluindo os serviços comuns, a veículos e de negócio.

Uma área dirigida para restaurantes, agentes, concessionários, empresas do sector, associações sectoriais.

Disponibilizam escritórios e áreas para arrendamento ou concessão.

Uma vez que o pólo de Gonçalves prevê o desenvolvimento de uma área similar, é sugerido que fique reservado espaço para uma área de serviços de suporte de Guifões, que será desenvolvida numa segunda fase do projeto, caso exista procura significativa.

#### ***Área Logística Mono e Multifuncional***

Área para armazenamento, handling, distribuição e atividade logística associada às cadeias da região Norte. Direcionado para empresas de importação/exportação, armazenistas operadores de terminal, operadores logísticos, transportadores.

Com espaço ou edifícios logísticos para concessão ou arrendamento e lotes para operadores especializados.

#### ***Área Logística e de Processamento***

Área com serviços logísticos combinados com atividades de processamento ou fixação de atividades e investimentos estruturantes para as comunidades logísticas e portuárias da região Norte. Direcionada para empresas de importação/exportação, e operadores logísticos e de distribuição, indústria ligeira de alto valor acrescentado e com importantes componentes logísticas.

Com espaço ou edifícios logísticos para concessão ou arrendamento e lotes para operadores especializados.

#### ***Área Intermodal***

Área intermodal ferro-marítima, explorada por operador ferroviário. Providencia uma oferta de serviços às cadeias de transporte.

#### ***Áreas Afetas a Clientes Únicos***

Atividades logísticas de operadores com dimensão e que detenham um certo grau de autonomia, para desenvolver as suas próprias instalações.

Direcionada para grandes operadores independentes, para venda, concessão ou aluguer de espaço infraestruturado

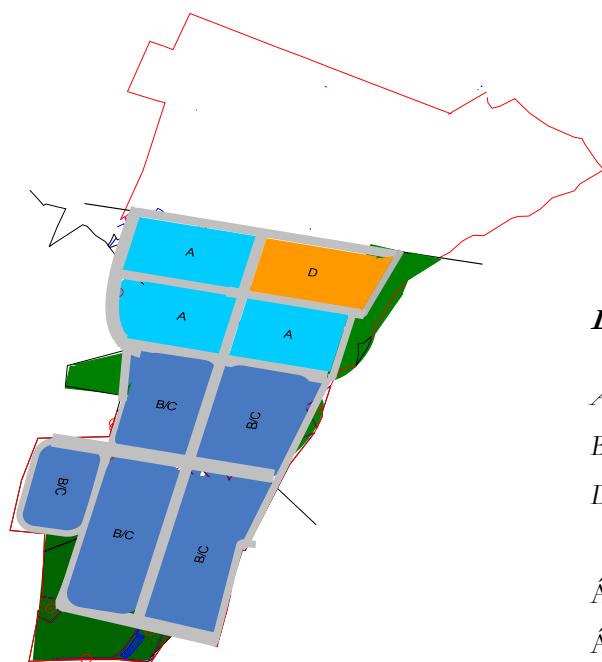
## **2. Configuração geral da oferta**

### **2.1 Áreas funcionais e panorâmica geral da oferta**

#### **A) Pólo de Gonçalves**

Para sustentar as várias vocações funcionais a FORDESI estruturou uma oferta que compreende os seguintes elementos:

Figura 5 - Pólo de Gonçalves



**Legenda:**

*A – Armazéns Modulares para arrendamento*

*B/C – Lotes Infraestruturados / Armazéns Integrais*

*D – Área integrada de Serviços*

Área disponível: 36,4 hectares

Área infraestruturada: 24,2 hectares

Área de reserva: 12,1 ha

**(A) Armazéns modulares para arrendamento**

- O pólo de Gonçalves disponibilizará 4,2 hectares de área para a implantação de armazéns para aluguer (construção faseada).
- Armazéns com uma área construída entre 5.000 m<sup>2</sup> e 7.200 m<sup>2</sup>.
- Com possibilidade de espaço integrado para escritórios.
- Estruturas modulares adaptáveis a diversos tipos e dimensões de empresas.
- Frente mínima de 18m destinada ao estacionamento de veículos pesados para ações de carga e descarga.
- Espaço junto aos topos dos edifícios para o estacionamento de veículos ligeiros.

**(B/C) Lotes infra-estruturados ou armazéns integrais para a fixação de operadores**

- O pólo de Gonçalves disponibilizará 10,8 hectares de lotes infra-estruturados.
- 5 Lotes com uma área total entre 13.000 m<sup>2</sup> e 29.000 m<sup>2</sup>.
- Devidamente infra-estruturados e suportados por uma rede de serviços de suporte.

**(D) Disponibilização de espaços para escritórios e serviços**

- O pólo de Gonçalves disponibilizará um centro de serviços inseridos numa área de 1,6 hectares.
- Disponibilização de áreas para escritórios individuais e de “open space”.
- Fixação de serviços de apoio às cadeias logísticas do porto.

**Disponibilização de serviços e condições de apoio**

- Integração no centro de serviços.
- Disponibilização de serviços de suporte à comunidade portuária e aos negócios que se instalam no terminal de segunda linha bem como aos utilizadores do terminal de segunda linha.

**Área de reserva**

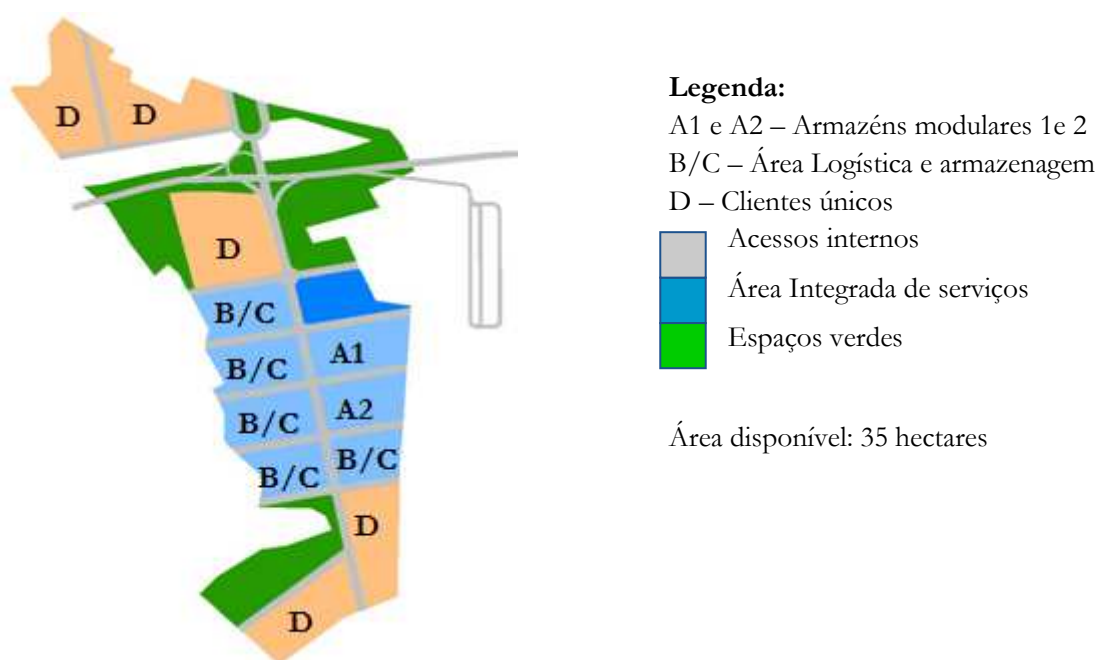
- 12,1 hectares de espaço de reserva, para o aumento de oferta, construção de acessibilidades e desenvolvimento de outros elementos de suporte.

De acordo com a FORDESI para suportar estas áreas funcionais deverão ser previstos um conjunto de serviços e condições, que incluem desde espaços verdes e de lazer, a fornecimentos energéticos, serviços de gestão de informação e de telecomunicações, saneamento, espaço para estacionamento de viatura ligeiras e camiões, a segurança e vigilância, e serviços gerais aos negócios, utilizadores e veículos.

**B) Pólo de Gatões-Guifões**

Para sustentar as várias vocações funcionais a FORDESI estruturou assim uma oferta que compreende os seguintes elementos:

**Figura 6 - Pólo de Gatões-Guifões**



**(A1 e A2) Armazéns modulares para arrendamento**

- O pólo de Gatões-Guifões prevê 2,5 hectares de área para a implantação de armazéns para aluguer (a fasear de acordo com a procura).
- Armazéns com uma área construída entre 400 m<sup>2</sup> e 2.000 m<sup>2</sup>.
- Com possibilidade de espaço integrado para escritórios.
- Estruturas modulares adaptáveis a diversos tipos e dimensões de empresas.
- Frente mínima de 18m destinada ao estacionamento de veículos pesados para ações de carga e descarga.
- Espaço junto aos topos dos edifícios para o estacionamento de veículos ligeiros.

### **(B/C) Lotes infra-estruturados ou armazéns integrais para operadores de média dimensão**

- O pólo de Gatões-Guifões disponibilizará 4,6 hectares de área para lotes e/ou armazéns integrais.
- Devidamente infraestruturados e suportados por uma rede de serviços de suporte.

### **(D) Lotes para operadores de dimensão significativa – Área de Clientes Únicos**

- 9,8 hectares de espaço para a fixação de operadores com dimensão e que detenham um certo grau de autonomia e que pretendam desenvolver as suas próprias instalações.

### **Disponibilização de espaços para escritórios e serviços**

- Numa 2ª fase do projecto, o pólo de Gatões-Guifões prevê o desenvolvimento de um centro de serviços inserido numa área de 1 hectare .
- Disponibilização de áreas para escritórios individuais e de “open space”.
- Fixação de serviços de apoio às cadeias logísticas da Região, nomeadamente, as que utilizam a intermodalidade.
- Prevê-se o desenvolvimento desta área caso se verifique procura significativa, não acomodável no pólo de serviços da área logística de Gonçalves.

### **Disponibilização de serviços e condições de apoio**

- Integração no centro de serviços.
- Disponibilização de serviços de suporte aos utilizadores do pólo de Gatões-Guifões.
- Este espaço não será estabelecido de início. Prevê-se o desenvolvimento numa segunda fase do projeto caso se verifique procura significativa, não acomodável no pólo de Gonçalves.

A suportar estas áreas funcionais, segundo a FORDESI, deverão ser previstos um conjunto de serviços e condições, que incluem área intermodal, serviços de gestão de informação e transmissão de dados, espaços verdes e de lazer, fornecimento energético, espaço para

parqueamento, segurança e vigilância, telecomunicações, saneamento, serviços gerais aos negócios, utilizadores e veículos (segunda fase do projeto), serviços alfandegários (o terminal intermodal deverá ter um regime alfandegário próprio).

## **2.2 Especificação da oferta**

### **A) Pólo de Gonçalves**

#### ***Armazéns Modulares para Arrendamento***

Uma oferta preparada para os requisitos de vários clientes, cada cliente poderá adaptar as instalações conforme as suas necessidades. Contratos a médio prazo.

Os clientes alvo são empresas de importação/exportação, armazenistas, operadores de terminal e logísticos transportadores. Os módulos devem ter entre aproximadamente 400 m<sup>2</sup> a 2.000 m<sup>2</sup>.

#### ***Armazéns Integrais para Operadores Logísticos***

Instalações standard que poderão ser remodeladas em unidades modulares (no caso de substituição), possibilidade de espaços de escritórios, com contratos a médio prazo.

Dirigidos para operadores de terminais, grandes armazenistas, empresas de logística e distribuição (empresas de importação e exportação), indústria ligeira de alto valor acrescentado e com importantes componentes logísticas, grandes operadores com necessidades logísticas.

Com aproximadamente 2.000 m<sup>2</sup> a 4.000m<sup>2</sup> inseridos em lotes ou parcelas de maior dimensão.

#### ***Terrenos Infraestruturados***

A construção das instalações é da responsabilidade do cliente, os períodos de aluguer são negociados, possibilidade de armazenamento ao ar livre ou área de estacionamento, possibilidade de desenvolvimento faseado de instalações.

Operadores de terminais grandes armazenistas, empresas de logística e distribuição (empresas de importação e exportação), indústria ligeira de alto valor acrescentado e com importantes componentes logísticas, grandes operadores com necessidades logísticas.

Lotes ou parcelas de 5.000 m<sup>2</sup> a 29.000 m<sup>2</sup>.

#### ***Centro de serviços***

Construção sob responsabilidade da APDL ou de um concessionário específico, centros de negócios, de comunicações, restaurantes, serviço aos condutores dos veículos.

Os clientes alvo são agentes de navegação, transitários, empresas de transporte e de serviços de apoio às cadeias logísticas do porto. Será inserido num edifício de 3 pisos.

## **B) Pólo de Gatões-Guifões**

### ***Armazéns Modulares para Arrendamento***

Uma oferta preparada para os requisitos de vários clientes, cada cliente poderá adaptar as instalações conforme as suas necessidades. Contratos a médio prazo.

Os clientes alvo são empresas de importação/exportação, armazenistas, operadores de terminal e logísticos transportadores. Os módulos devem ter entre aproximadamente 400 m<sup>2</sup> a 2.000 m<sup>2</sup>.

### ***Armazéns Integrais para Operadores Logísticos***

Instalações standard que poderão ser remodeladas em unidades modulares (no caso de substituição), possibilidade de espaços de escritórios, com contratos a médio prazo.

Dirigidos para operadores de terminais, grandes armazenistas, empresas de logística e distribuição (empresas de importação e exportação), indústria ligeira de alto valor acrescentado e com importantes componentes logísticas, grandes operadores com necessidades logísticas.

Com aproximadamente 2.000 m<sup>2</sup> a 4.000m<sup>2</sup> inseridos em lotes ou parcelas de maior dimensão.

### ***Lotes Infraestruturados: área clientes e área multifuncional***

A construção das instalações é da responsabilidade do cliente, os períodos de aluguer são negociados com a APDL, possibilidade de desenvolvimento faseado de instalações.

Operadores de terminais grandes armazenistas, empresas de logística e distribuição (empresas de importação e exportação), indústria ligeira de alto valor acrescentado e com importantes componentes logísticas, grandes operadores com necessidades logísticas.

Lotes ou parcelas de 5.000 m<sup>2</sup> a 24.000 m<sup>2</sup>.

### ***Centro de serviços***

A desenvolver numa segunda fase do projeto e em função da procura registada no pólo de Gonçalves (construção sob responsabilidade da entidade gestora ou de um concessionário específico), a oferta será definida de uma forma mais concreta posteriormente.

Os clientes alvo são agentes de navegação, transitários, empresas de transporte e de serviços de apoio às cadeias logísticas do porto.

## 2.3 Serviços e condições de suporte

### A) Pólo de Gonçalves

Para além da oferta global de espaço para armazenagem e fixação de atividades o pólo de Gonçalves deverá disponibilizar um conjunto de serviços e condições de suporte. De acordo com a FORDESI essas condições agrupam-se em 2 categorias:

#### *SERVIÇOS*

- Representam serviços complementares às cadeias logísticas e à atividade dos clientes e utilizadores de terminal. Cada um destes serviços terá o seu modelo de negócios próprio.
- Estes serviços serão disponibilizados maioritariamente no centro de serviços da plataforma.
- Inclui serviços gerais para os negócios, para os utilizadores da plataforma e para os veículos.

#### *CONDIÇÕES DE SUPORTE*

- Representam condições e serviços básicos que estarão associados à oferta de espaço do terminal que inclui as condições infraestruturais, os serviços básicos, serviços alfandegários e o estacionamento.

### B) Pólo de Gatões-Guifões

O pólo de Gatões-Guifões, de acordo com a FORDESI, apresenta um perfil de serviços e condições de suporte semelhante ao de Gonçalves.

## SERVIÇOS

### ▪ Intermodalidade

A área intermodal ferroviária incluirá uma plataforma de transferência de carga, com área adjacente para o handling do tráfego. Esta componente funcional da plataforma suportará a intermodalidade e multimodalidade com as componentes rodoviárias e ferroviária. A área intermodal terá o seu modelo de gestão e exploração próprio.

### ▪ Serviços gerais para negócios, veículos e utilizadores

Disponibilização de condições para a fixação de empresas de serviços à comunidade logística e portuária.

### ▪ Serviços de gestão de informação e transmissão de dados

O pólo de Gatões/Guifões deverá disponibilizar serviços de gestão de informação e transmissão de dados às empresas que se venham a fixar e às cadeias logísticas que utilizam a plataforma.

## CONDIÇÕES DE SUPORTE

- Infraestruturais: Saneamento, energéticas, comunicações e ambientais
- Serviços básicos: Segurança e vigilância
- Outras condições:

**Serviços Alfandegários** - As melhores práticas na Europa revelam que, de modo a facilitar os negócios dos seus utilizadores e clientes, as plataformas multifuncionais têm procurado articular os serviços alfandegários do porto com os da plataforma logística. A proximidade aos serviços alfandegários do porto de Leixões será assim uma importante vantagem para a atratividade da plataforma. A zona intermodal associada ao pólo de Gatões-Guifões deverá ter um estatuto alfandegário especial (entrepósito aduaneiro).

**Zonas de estacionamento** - Os espaços de estacionamento são necessários para satisfazer os requisitos internos das instalações da plataforma multimodal e logística e dos veículos em trânsito. Embora a provisão de terrenos dedicados exclusivamente para estacionamento não seja geralmente rentável, a disponibilização de espaço para estacionamento, garantindo condições de segurança, constitui um elemento de atratividade do terminal.

## 2.4 Regime Alfandegário

A FORDESI aponta para o estabelecimento de um regime aduaneiro específico, uma vez que segundo esta entidade, é um dos fatores mais importantes para sustentar a atratividade da plataforma logística. No caso da plataforma logística de Leixões o regime mais apropriado, segundo esta entidade, será o de entreposto aduaneiro, permitindo que se obtenham um conjunto de benefícios extremamente relevantes para os utilizadores.

### *Regime tributário especial*

- Isenção de pagamento de taxas de importação em mercadorias provenientes de países fora do espaço da União Europeia (durante o período de armazenagem).
- Isenção de pagamento de IVA à cabeça (durante o armazenagem).
- Possibilidade de armazenar qualquer tipo de carga, independentemente de tipo, volume, origem, fonte ou destino sem limitação nos períodos de armazenamento.
- Possibilidade de desenvolvimento de operações, envolvendo transbordo de tráfego intercontinental.

### *Principais entidades interessadas neste regime*

Empresas de importação e exportação, transitários, agentes internacionais e todo o tipo de empresas que lidem com tráfego internacional (particularmente intercontinental).

### *Procedimentos aduaneiros e documentais agilizados e simplificados*

Possibilidade de estabelecimento de procedimentos aduaneiros adaptados e agilizados, suportados por uma info-estrutura única.

### *Proximidade das autoridades aduaneiras*

- As autoridades aduaneiras terão instalações no local.
- A relação com as autoridades aduaneiras será igualmente suportada por procedimentos informatizados adaptados especificamente à realidade da zona franca.

O estabelecimento de um regime de entreposto aduaneiro obrigará a que se considerem um conjunto de requisitos relacionados com a conceção funcional da plataforma e com os procedimentos internos e info-estruturas de suporte nomeadamente:

#### Consequências ao nível da conceção funcional e procedimentos internos

- As áreas estão inseridas num perímetro fechado e devidamente isolado do exterior.
- O perímetro exterior e os pontos de acesso ao entreposto poderão estar sujeitos a vigilância alfandegária.
- As atividades desenvolvidas num entreposto aduaneiro requerem uma notificação prévia às autoridades aduaneiras.
- Contabilidade de existências é obrigatória.
- Garantia bancária tendo em conta um valor estimado para o tráfego interno (garantia para o cumprimento de todas as disposições e direitos constantes no código aduaneiro comunitário).

#### Consequências ao nível da info-estrutura

- Suporte aplicacional ao controlo de existências informatizado, requerido pelo regulamento comunitário.
- Gestão do controlo de acessos / portaria, integrado com as alfândegas.
- Suporte aos procedimentos de relacionamento com a alfândega.
- Integração com os procedimentos alfandegários do porto (nos casos em que se aplique).

O estatuto de entreposto aduaneiro permite alguma flexibilidade, face ao desenvolvimento futuro da plataforma nomeadamente:

- Possibilidade de ajustamento da área interna abrangida pelo mesmo.
- O processo de alteração deste perímetro (alargamento ou diminuição) é relativamente simples, embora dependendo da aprovação das autoridades aduaneiras.

- Esta flexibilidade permite sustentar a atratividade da plataforma possibilitando uma fácil adaptação às necessidades dos clientes-alvo identificados, do mesmo modo que salvaguarda uma eventual extensão.
- Numa fase inicial será aconselhável definir um perímetro mais reduzido que poderá ser alargado, se necessário.

### **3. Recomendações gerais para o desenvolvimento dos pólos logísticos**

Neste ponto são focados diversos aspetos importantes no processo de desenvolvimento de pólos logísticos, dos quais se salientam:

- O funcionamento da plataforma deverá seguir alguns pressupostos, cuja finalidade será conferir à Entidade Gestora uma linha de orientação para a gestão eficaz da plataforma.
- Os pólos de Gonçalves e de Gatões-Guifões foram configurados de modo a criar uma oferta atrativa aos potenciais clientes, sustentada por condições e serviços de suporte ao desenvolvimento eficaz das atividades inerentes. Nesta lógica, definem como clientes-alvo:

- Empresas de importação/exportação
- Armazenistas
- Operadores de terminal
- Operadores logísticos e de distribuição
- Transportadores
- Indústria ligeira de alto valor acrescentado e com importantes componentes logísticas
- Operadores de Transporte
- Transitários e agentes
- Empresas de serviço às comunidades logísticas e portuárias

Relativamente às atividades admitidas na plataforma logística são:

- Atividades logísticas e de transportes, atividades de processamento ou de incorporação de valor acrescentado associadas a tráfegos de mercadorias que utilizem o porto de Leixões.
- Indústria ligeira com fortes componentes de importação e exportação.
- Serviços associados às comunidades portuárias e logística.

Quaisquer outras atividades que pretendam ser desenvolvidas pelos utilizadores deverão, previamente, ser comunicadas à entidade gestora, a fim de ser emitido um parecer.

### **6.3 A Plataforma Logística Enquanto Motor de Crescimento para o Porto de Leixões**

As plataformas logísticas são fundamentais no âmbito de uma economia globalizada, onde se verifica um aumento dos fluxos de mercadorias e onde o processo produtivo deixou de ocorrer completamente no mesmo local, optando-se por um modelo de caráter colaborativo, segmentando a cadeia de produção de modo a que as operações complementares possam ser realizadas junto aos centros de consumo isto é nas plataformas logísticas. Este tipo de infraestruturas funcionam como nós permitindo articular a distribuição local com outros sistemas regionais ou mesmo internacionais.

São áreas especializadas onde se desenvolvem atividades e serviços de valor acrescentado, está especialmente desenhada para as operações logísticas, concentra as atividades logísticas de segunda e terceira linha de um porto, favorece a otimização dos processos de sinergia entre cliente e utilizadores.

As vantagens competitivas do desenvolvimento logístico obrigam a que as autoridades portuárias reforcem as suas orientações estratégicas e operacionais de forma a posicionar os portos como fator chave nas cadeias de transporte, otimizando assim a sua função intermodal de nodo de transferência.

A criação de uma plataforma logística deverá contribuir para uma progressiva fidelização dos clientes do porto, a curto prazo, e estimular novas procuras a médio e longo prazo, este efeito comercial adquire cada vez mais relevância num mercado de serviços portuários muito competitivo.

Os serviços logísticos nos portos tornam-se fundamentais, são uma opção que os clientes exigem cada vez mais, deixaram de ser uma novidade para se tornarem uma necessidade e é neste sentido que as plataformas logísticas surgem como instrumento chave no desenvolvimento integral de um porto.

As plataformas logísticas devem ser vistas como elementos de negócios e geradoras de tráfego portuário, que contribuem para a competitividade dos portos ao oferecer serviços de valor acrescentado e produzem efeitos de sinergia ao fidelizar e atrair cargas, para além de potenciar a extensão do hinterland portuário.

Com a plataforma logística o porto de Leixões aspira ser a escolha das cadeias logísticas a uma área mais alargada, permitindo-lhe assim ser agente de promoção das dinâmicas regionais.

A APDL aponta como principais objetivos para a criação da plataforma logística a necessidade de desenvolver as condições necessárias para que as mercadorias que passam pelo porto

possam obter mais valor, um outro objetivo passa por fomentar a transferência modal assim como pelo aumento do volume de cargas no porto.

Com a criação da plataforma logística a APDL prevê o melhoramento no ordenamento das atividades que já existem, permitindo concentrar num só espaço varias atividades, contribuir para a criação de novos postos de trabalho assim como para a redução das emissões atmosféricas.

Com a plataforma logística é esperado um contributo para o desenvolvimento do porto de Leixões assim como também para o crescimento da aérea metropolitana do Porto uma vez que atraindo e fixando novos pólos logísticos e de distribuição não só o porto de Leixões ganha novos tráfegos como também vão ser beneficiadas as cadeias logísticas envolventes.

A primeira pedra da plataforma logística foi lançada em maio de 2013, tendo sido nesta altura anunciadas as primeiras empresas a instalarem-se na plataforma. Foi assinada uma parceria entre a APDL e a Zaldesa, esta parceria permitira à APDL dispor de uma área de 5.000 m<sup>2</sup> na plataforma de Salamanca e por sua vez a Zaldesa irá dispor de uma nave de 4.800m<sup>2</sup> no polo1 da plataforma logística de Leixões. Esta cooperação permite assim um reforço nas trocas comerciais entre estas regiões permitindo desta forma transformar Leixões e Salamanca numa porta de entrada/saída de mercadorias da Península Ibérica e a Europa. Foi também anunciada a primeira empresa a instalar-se no pólo 2 numa área de 20.000m<sup>2</sup> é o operador logístico Luís Simões, terá também 1.500 m<sup>2</sup> de área de implantação de um edifício para funções administrativas e de operações de valor acrescentado.

Atualmente no pólo 1 já estão concluídas as acessibilidades e infraestruturção assim como a construção dos primeiros armazéns do pólo 2 já foram adjudicados, sendo a previsão da APDL que os primeiros operadores iniciem a atividade ainda este ano.

De acordo com a APDL a plataforma logística de Leixões já tem entidade gestora, foi assinado um contrato de 5 anos com a Abacus Management – Consultoria e Gestão Imobiliária, Lda. Durante esse período a empresa gestora terá a responsabilidade da gestão das infra-estruturas e do funcionamento da plataforma, assim como a gestão dos serviços comuns e específicos a prestar aos operadores que ocupem aqueles espaços. A gestão administrativa da plataforma assim como a comercialização dos espaços logístico também são da sua responsabilidade.

## 7. CONCLUSÃO

De forma a poder melhorar a sua integração nas cadeias europeias e mundiais de transporte, Portugal necessita de uma rede de transportes eficiente, bem articulada e intermodal, permitindo desta forma aumentar o volume e o valor das exportações, fatores cruciais para uma maior internacionalização da economia.

Verificamos que o setor logístico português está com um significativo atraso em relação aos parceiros comunitários, que desde cedo compreenderam a importância que as plataformas logísticas portuárias tinham para o seu desenvolvimento e crescimento económico. Portugal, muitos anos depois, também compreendeu a importância destas infraestruturas no entanto apesar de vários projetos para o desenvolvimento do sistema logístico nacional, incluindo a uma rede nacional de plataformas logísticas, o sistema logístico continua com limitações, muitos dos projetos ainda não avançaram, outros avançaram mas não tiveram o desenvolvimento esperado.

A ligação que Portugal tem à Europa e ao Mundo faz-se via terrestre ou pela via portuária e aeroportuária, no entanto grande parte das mercadorias chegam por via marítima, fator que tem criado a necessidade de desenvolvimento de plataformas logísticas junto dos principais portos e mercados de consumo.

Torna-se assim essencial transformar a rede de portos nacionais, aumentando a sua competitividade e eficiência, de forma a atrair rotas e armadores com grandes fluxos de carga, surgem assim como fundamentais as plataformas logísticas enquanto áreas que permitem alargar as capacidades dos portos e oferecem um conjunto de serviços e atividades complementares, assim como a articulação da distribuição local com outros sistemas regionais ou mesmo internacionais.

No caso concreto do porto de Leixões verificamos que este porto é bastante competitivo, com uma dimensão e dinâmica de crescimento bastante relevante a nível nacional, sendo a segunda maior infraestrutura do país em termos de toneladas movimentadas contribuindo para a competitividade e internacionalização das empresas.

A sua aposta em se tornar um porto cada vez mais competitivo e internacional passa pelos investimentos que tem feito, e continua a fazer, quer em termos de acessos e infraestruturas, de acessibilidades ao porto, de segurança, na simplificação de processos administrativos, na informação e integração de dados ao longo da cadeia de transporte das mercadoria em alinhamento com as melhores práticas internacionais.

A plataforma logística de Leixões terá assim um papel importante enquanto parte integrante deste porto, porque irá permitir ao porto um alargamento, e consequentemente oferecer atividades de segunda linha associadas ao tráfego marítimo possibilitando um aumento de mercadorias movimentadas neste porto. Esta plataforma proporcionará uma nova oferta às especificidades de uma produção globalizada, podendo até ser realizada in loco e assim usufruir de todas as infraestruturas, modos de transporte e serviços que esta terá para oferecer. A rede de transportes associados a esta plataforma terá um contributo significativo para o seu sucesso, a ligação direta desta infraestrutura ao porto marítimo, o terminal intermodal permitindo a ligação ferroviária para destinos mais afastado da sua área de intervenção potencializando assim o alargamento do seu hinterland.

Com a plataforma logística prevê-se assim uma maior oferta de serviços logísticos e consequentemente de operadores logísticos, contribuindo desta forma para uma maior captação de cargas e consequentemente para o crescimento quer dos operadores quer das indústrias e empresas de serviços na região Norte.

No decorrer deste trabalho sentimos algumas dificuldades nomeadamente no que respeita aos poucos estudos nacionais sobre esta temática, assim como o facto de a plataforma logística de Leixões ainda não estar em atividade não nos permitindo desta forma analisar e/ou confrontar com os objetivos inicialmente delineados para esta infraestrutura. Apenas nos foi possível mediante o estudo bibliográfico e análise de dados estatísticos e propostas, prever a evolução e a importância que esta plataforma deverá ter no desenvolvimento quer do porto de Leixões quer na região norte.

Seria assim pertinente realizar no futuro um estudo à plataforma logística de Leixões após um período de operacionalidade efetiva de forma a avaliar o seu desempenho e o seu real contributo para o crescimento da economia da região do Norte nomeadamente para a área metropolitana do Porto.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AICEP, 2013, Portugalglobal, Edição Abril

ALMEIDA, L.T. & ALVES, A. et al. (2006) FORDESI, Consultoria e Inovação, Plataformas Logísticas de Gonçalves e Gatões/Guifões Relatório Final do Projeto “Integração do porto de Leixões nas auto-estradas marítimas”

BENTO, R. ET AL. (2013) Agenda Estratégica dos Territórios de Fronteira Interior/Transmontana, Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, Biblioteca dos Estudos Estratégicos

BOWERSOX, D. J. & CLOSS, D. J. (1996). Logistical management: the integrated supply chain process, Ed. New York/McGraw-Hill College

CARVALHO, J. C. (2002), Logística (3ª Edição). Lisboa: Sílabo

CARVALHO, J. C. (2010), Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento, 1ª edição, Edições Sílabo, Lisboa

CARVALHO, V. (2004) “Recessão atingiu logística mas abriu horizontes”, Público, Forum Empresarial

CCDR-N, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, 2013, “Norte 2020 – Diagnóstico Prospetivo da Região Norte 2014-2020”, versão de 16-07-2013

CHRISTOPHER, M. (1998), Logistics and Supply Chain Management - Strategies for Reducing Costs and Improving Services, Ed. Pitman.

COMUNIDADE PORTUARIA DE LEIXOES, 2013, O Porto de Leixões nos Mapas Mundial e Europeu de Portos – Um Porto de Referência

COSTA, C.R. (2006), Los Puertos En El Transporte Marítimo, Universitat Politècnica de Catalunya

DALMAU, R. & ROBUSTÉ, F. (2002), “Um nuevo concepto de plataforma logística urbana”. V Congreso de Ingeniería Del Transportes. Santander – Espanha. CIT

Decreto- Lei n.º 152/2008 de 5 de Agosto

DIAS, J.C.Q. (2005), Logística Global e Micrologística, Edições Silabo.

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UN/ECE), (2001), “Terminology on Combined Transport”, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York and Geneva.

EUROPLATFORMS EEIG, 2004, Logistics Centres Directions for Use

LAXE, G.F. (2004), “Desarrollos En la Europa Portuaria”, Boletín Economico de ICE n.º2792

LAXE, G. F. (2008), “El Desarrollo de Un Nuevo Waterfront: Port-Hércules 2012”

LAXE, G.F. (2005), “La Competitividad Portuaria En La Nueva Articulación Marítima”, Boletín Económico de ICE N.º2836

HESSE, M. & RODRIGUE, J.P., 2007, Logistics – “International Encyclopedia of Human Geography”, London: Elsevier. Forthcoming.

HIGGIS, C.D. & FERGUSON, M.R, 2011, “An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability “ prepared for the Ontario Ministry of Transportation.

IAPMEI, FCT, ADI, COMPETE, 2013, ENEI - Estratégia Nacional de Investigação e Inovação, para uma especialização inteligente 2014-2020, documento trabalho n.º2, eixo temático 3 – Mobilidade, Espaço e Logística.

BARTOLOMÉ, I.R. ET AL. (1994), Transportes. Un enfoque integral, Servicio de publicaciones del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

KAPROS, S.; PANOU, K.; TSAMBOULAS, D. (2006), “Multicriteria Approach to the Evaluation of Intermodal Freight Villages”, Journal of the Transportation Research Board

JALDON, M.A.J. (1997), “El Operador Logístico del Transporte – OLT”, REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos – Núm. 64

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO, 2011, Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável, Horizonte 2011-2015

MINISTERIO DE FOMENTO – PUERTOS DEL ESTADO (2002), Guía para el Desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas Portuarias, 2ª Edición

MOPTC – Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, 2006, Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário – versão para consulta.

MOPTC – Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Portugal Logístico – Rede Nacional de Plataformas Logísticas.

MOURA, B. (Fev. 2006), Logística: Conceitos e Tendências, 1ª Edição, Centro Atlântico, V.N. Famalicão

NOTTEBOOM, T. & J. P. R. (2007), Re-Assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Commodity Chans. Ports, cities, and global supply chains. J. Wang. England, Aldershot; Burlington

NOTTEBOOM, T. (2009), The Relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains: European Challenges. Port Competition and Hinterland Connections. OECD/ITF. Paris, OECD.

CASTRO, J.A.O.; OCAMPO, O.F.C.; BULLA E.A.S. (2005), Artículo “Operadores y Plataformas Logísticas”.

PRAT, I.R. (2012), Centros Logísticos Planificación, promoción y gestión de los centros de actividades logísticas, 1ª Edición, Marge Books, Barcelona

ROBINSON, R. (2002), "Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm." Maritime Policy & Management

Rodrigue, J.-P. & Notteboom T. (2010), "Foreland-based regionalization: Integrating intermediate hubs with port hinterlands." Research in Transportation Economics 27

RODRIGUES, R. (2004), "Transporte Intermodal", Público

PAVÓN, B.S., "Ordenación del territorio y planificación de plataformas logísticas: Reflexiones críticas para una estrategia de futuro".

TADEU, L. (2004), "Os Portos Portugueses e as Auto-estradas Marítimas", Revista Cargo

ZHANG, A. (2009), The impact of hinterland access: Conditions of rivalry between ports. Port Competition and Hinterland Connections. OEDC/ITF. Paris, OEDC

## **PÁGINAS DA INTERNET CONSULTADAS**

<http://cscmp.org/about-us/supply-chain-management-definitions>

[http://www.apdl.pt/pt\\_PT/header](http://www.apdl.pt/pt_PT/header)

<http://www.aplog.pt/>

<http://www.fdt.dk/international-activities/europlatforms.html>

<http://www.imarpor.pt/>

<http://www.portosdeportugal.pt/>

<http://www.portugalglobal.pt/>

<http://www.rtp.pt/noticias/index.php?article=637840&tm=6&layout=122&visual=61>

[http://www.tcl-leixoes.pt/index.php?tcl\\_resolucao=1024](http://www.tcl-leixoes.pt/index.php?tcl_resolucao=1024)