



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

INTERVENÇÃO DE SUA EXCELÊNCIA

A SECRETÁRIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES

Eng.^a Ana Paula Vitorino

por ocasião da apresentação do

Plano Portugal Logístico

Edifício da Alfândega do Porto
Porto, 9 de Maio de 2006 – 15 horas

(vale a versão lida)



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

Slide 1

Abertura

Senhor Ministro,

Ilustres convidados,

Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Esta sessão tem um objectivo: apresentar o Plano “Portugal Logístico”.

Este é o Plano do Governo para dar resposta a um dos mais importantes desafios para o desenvolvimento do nosso País: o desafio de transformar Portugal numa plataforma atlântica para os movimentos internacionais no mercado ibérico e europeu.

Chegou a hora de Portugal fazer uma aposta séria no desenvolvimento do sistema logístico, potenciando o nosso posicionamento geo-estratégico privilegiado em relação às rotas transcontinentais do Atlântico e ultrapassando o efeito de periferia relativo ao continente europeu.

E esta é, sem dúvida, a aposta certa. A elevação do potencial logístico do nosso País é essencial para o crescimento económico, para a sustentabilidade ambiental e para o aumento da coesão territorial de Portugal.

O Plano Portugal Logístico é um sistema integrado que inclui uma estrutura de planeamento e regulação, bem como a efectivação de uma rede estratégica de plataformas logísticas localizadas junto aos principais centros de consumo / produção e das principais fronteiras, devidamente articuladas com as infra-estruturas de transporte.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

Este Plano do Governo contempla medidas de uma ambição sem precedentes, que, estou convicta, permitirão colocar a economia portuguesa a competir no mercado global em patamares de maior exigência e de superior valor acrescentado.

Apesar de ousado e ambicioso, este Plano não é mais um anúncio como os feitos no passado. Este Plano é composto por medidas concretas e vai de encontro ao principal desafio que o País tem hoje pela frente: o desafio do crescimento económico.

E em matéria de crescimento económico, não podemos ignorar que hoje temos de nos preparar para competir numa economia globalizada à escala mundial, em que cada vez mais se verificará a fragmentação dos sistemas produtivos, com a especialização produtiva de algumas regiões e países e a emergência de grandes macro regiões em que se polarizam o crescimento e a inovação ou o controlo das grandes reservas energéticas.

Neste contexto de transformações globais do sistema económico mundial, é crescente a importância dos serviços logísticos suportados em cadeias de transporte intermodais e interoperáveis cada vez mais complexas e fortemente dependentes de novas tecnologias de informação, localização e comunicação.

O conceito do Plano Portugal Logístico

Minhas Senhoras e Meus Senhores

Portugal pode e deve melhorar fortemente a sua posição no *ranking* dos centros de distribuição logística da Europa.

Slide 2

Este potencial resulta evidente quando nos confrontamos com a dimensão dos fluxos em jogo nas principais rotas de transporte marítimo mundial de contentores.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

Em 2002, o tráfego marítimo a nível mundial totalizava cerca de 75,8 milhões de TEUs, dos quais cerca de 39,7 correspondiam às principais rotas intercontinentais.

Focalizando os números em termos dos tráfegos com origem/destino no continente Europeu, o transporte de contentores por via marítima totalizou nessa data um volume de 18,9 milhões de TEUs.

Não restam pois dúvidas que temos duas vantagens competitivas que podem e devem ser potenciadas:

- O posicionamento geo-estratégico de Portugal relativamente às principais rotas intercontinentais com origem/destino na Europa;
- A capacidade existente no nosso sistema marítimo-portuário e as melhorias previstas no sistema de transportes que nos aproximarão dos principais centros de consumo a nível europeu.

Isto é tanto mais verdade quanto são por todos conhecidos os estrangulamentos existentes, quer do lado marítimo, quer do lado terrestre, dos principais portos europeus.

Slide 3

Complementarmente, importa reter que Portugal apenas detém uma quota de cerca de 16% do fluxo de mercadorias no mercado ibérico de logística.

Por outro lado, verifica-se um peso excessivo do modo rodoviário no transporte de mercadorias: 94% a nível interno, e 35% no fluxo internacional.

Também em termos organizacionais, o sistema logístico em Portugal apresenta graves lacunas.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

Por um lado, temos 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 nosso subsistema logístico de apoio à produção está suportado em estruturas deficientes e desarticuladas, pouco competitivas quando comparadas com as redes desenvolvidas nos principais países europeus, nomeadamente em Espanha.

Portugal carece igualmente de instalações de segunda linha devidamente integradas e organizadas, que possibilitem desenvolver funções complementares de apoio ao tratamento de mercadorias, criando as necessárias condições de suporte ao desenvolvimento das potencialidades dos nossos portos, do caminho de ferro e dos aeroportos.

Chegamos, de facto, a um ponto em que não é possível manter a actual situação do sistema logístico português. As suas debilidades estratégicas com a inerente falta de competitividade, a inadequada utilização e rentabilização da capacidade portuária e ferroviária e o continuado desequilíbrio modal a favor do transporte rodoviário, impõem a adopção de medidas que visem uma maior eficiência global do sistema logístico, abrindo nomeadamente oportunidades para o transporte ferroviário, marítimo e aéreo.

É por isso hora de tomarmos decisões. Não decidir significa adiar o futuro e comprometer a ambição de Portugal desempenhar um papel relevante no contexto europeu.

E nesta como noutras matérias o Governo decidiu. E esta decisão tem um nome: **Portugal Logístico**.

Slide 4

O **Portugal Logístico** representa um novo paradigma para o sistema logístico nacional, criando as condições necessárias para que Portugal se constitua como um elo nas



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

cadeias intercontinentais e europeias, assegurando uma prestação de excelência nos serviços de logística e de transporte.

Este novo paradigma assenta em cinco vectores fundamentais:

- **Racionalizar a actividade 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 o aproveitamento da capacidade portuária instalada;
- **Promover ganhos ambientais**, reduzindo as emissões poluentes e concentrando actividades 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 actividade de transportes, transformando em vantagem a nossa situação periférica, por uma aposta forte na frente portuária atlântica, com relevo, pelas suas capacidades, para os cinco grandes portos nacionais.

Em suma, com o **Portugal Logístico**, estarão reunidas as condições para aumentar globalmente a carga movimentada, criando mais riqueza e competitividade, organizando o transporte de forma mais racional e sustentável.

O **Portugal Logístico** implica uma profunda mudança em todo o sistema logístico contribuindo para a constituição de um novo *cluster* de actividade, que aumente a competitividade em diversos sectores da economia e promova a captação de novos



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

investimentos, criando emprego e riqueza, e contribua para a sustentabilidade ambiental do País.

Slide 5

A concretização do Portugal Logístico – A Rede Nacional de Plataformas Logísticas

Mas para que o Portugal Logístico tenha sucesso é fundamental considerar o *hardware* necessário para o seu arranque.

E o *hardware* do Plano consiste na criação de uma **Rede Nacional de Plataformas Logísticas**, concebida para funcionar de forma articulada e integrada, valorizando os princípios da concentração, da competitividade, da intermodalidade, da racionalização de investimentos e da participação do sector privado na sua promoção e operacionalidade.

A **Rede Nacional de Plataformas Logísticas**, resulta da evidente necessidade de dotar Portugal de espaços de concentração de actividades logísticas, estrategicamente localizados relativamente aos principais pólos de consumo e produção, fronteiras e às infra-estruturas e redes de transporte portuárias e ferroviárias, em que se inclui a futura rede ferroviária de alta velocidade.

Slide 6

Minhas Senhoras e Meus Senhores

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas é constituída por 11 Plataformas, complementadas com dois Centros de Carga Aérea no Porto e em Lisboa.

A selecção das Plataformas integradas na Rede Nacional teve por base seis factores determinantes:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

- **A localização**, em função da sua proximidade a zonas de consumo/produção e de estruturas de movimentação de carga existentes, bem como de importantes infra-estruturas portuárias e das principais áreas transfronteiriças de fluxos de mercadorias;
- **Os Acessos e a Intermodalidade**, considerando a viabilidade de ligação ferroviária com os principais destinos nacionais e internacionais, e de acesso a elementos estruturantes da rede rodoviária;
- **O Custo**, ponderado quer para a instalação quer para a operação e exploração da plataforma;
- **A Dimensão**, considerando nomeadamente a disponibilidade de espaço destinado a usos logísticos para futuras ampliações e operações intermodais;
- **A Especialização**, ponderada a capacidade de promover a concentração empresarial, para obter sinergias e economias de escala entre empresas;
- **Os Serviços associados**, avaliada a oferta de serviços avançados às empresas, nomeadamente, espaços de concentração de actividades tecnológicas, centros universitários, serviços empresariais e urbanos e de promoção comercial.

Estamos convictos que esta Rede, no seu conjunto, dá resposta ao objectivo de desenvolver e robustecer um sector de actividade considerado estratégico para a sustentabilidade económica e ambiental dos sistemas produtivo e dos transportes em Portugal.

Apesar desta opção do Governo, a qual está sustentada em estudos de viabilidade técnica e económica, é importante clarificar que a Rede Nacional de Plataformas Logísticas não pretende ser uma rede fechada e exclusiva. Poderão vir a ser consideradas, no futuro, outras intenções ou plataformas existentes como



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

complementares da rede que ora se apresenta, desde que enquadradas na lógica e regras definidas para o conjunto e desde que demonstrada a sua viabilidade.

Slide 7

As Plataformas Logísticas incluídas na Rede Nacional agrupam-se em quatro categorias distintas:

As plataformas urbanas nacionais, cujos principais objectivos são a dinamização da actividade económica do País, através da criação de grandes centros de distribuição, e o reordenamento logístico e dos fluxos de transporte;

As plataformas portuárias, localizadas na proximidade dos portos nacionais, cujos objectivos consistem em potenciar a actividade portuária e em expandir a sua área de influência, nomeadamente para Espanha, bem como fomentar a intermodalidade e a utilização do transporte ferroviário;

As plataformas transfronteiriças, cuja vocação primordial consiste em dinamizar a economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais, bem como estender a Espanha os actuais *hinterlands* portuários;

As plataformas regionais, integradas numa estratégia de coesão da rede, que têm como principal objectivo o reordenamento logístico e dos fluxos de transporte.

Slide 8

As duas Plataformas Urbanas Nacionais incluídas na Rede estão localizadas perifericamente às duas áreas metropolitanas do País, Porto e Lisboa, concretamente na Maia/Trofa e no Poceirão, tendo uma dimensão elevada e estando particularmente vocacionadas como grandes centros de distribuição.

Slide 9



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

A Plataforma multimodal (rodo e ferroviária) da Maia/Trofa tem como objectivos prioritários:

- O apoio logístico à Área Metropolitana do Porto e complementarmente ao porto de Leixões;
- A promoção do desenvolvimento económico local e regional, através da captação dos fluxos logísticos e do transporte dos corredores do litoral (Portugal e Galiza) e transversal (linha da Beira Alta, IP4 e IP5);
- O reordenamento logístico e do transporte da região Norte.

Esta Plataforma localiza-se na proximidade de importantes infra-estruturas rodoviárias e aeroportuárias e será servida por caminho-de-ferro a partir da Linha do Minho.

Representa um investimento total de cerca de 232 milhões de euros, dos quais 8 milhões correspondem a novos investimentos em acessibilidades.

Slide 10

A Plataforma multimodal (rodo e ferroviária) do Poceirão tem como objectivos prioritários:

- O apoio logístico à Área Metropolitana de Lisboa e aos portos de Lisboa e Setúbal;
- A dinamização da actividade económica nacional e regional, através da articulação de fluxos logísticos internacionais, nacionais e regionais da região de Lisboa e Vale do Tejo e do alargamento do *hinterland* do sistema portuário de Lisboa, Setúbal e Sines, por oferta de actividades logísticas complementares às portuárias.

Esta Plataforma, com um investimento total estimado em 307 milhões de euros, dos quais 17 milhões em acessibilidades, usufrui de bons acessos rodoviários e a nível



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

ferroviário tem ligação às linhas do Sul e do Alentejo e futuramente à linha de Alta Velocidade Lisboa – Madrid prevista para tráfego misto.

Importa destacar que esta Plataforma é estratégica para o transporte ferroviário de mercadorias, uma vez que tem uma localização privilegiada para articular os serviços de mercadorias da linha de Alta Velocidade em bitola europeia com os serviços da rede existente de bitola ibérica.

Slide 11

Estão previstas quatro Plataformas Portuárias localizadas na imediação dos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Sines, das quais Leixões e Aveiro serão polinucleadas.

Estas quatro Plataformas serão desenvolvidas com uma forte participação das respectivas administrações portuárias e têm como objectivos principais:

- Aumentar a utilização da capacidade portuária existente, captando tráfegos actualmente servidos por outros portos europeus, nomeadamente espanhóis;
- Complementar a actividade portuária, conferindo maior valor à sua operação;
- Promover a intermodalidade entre o transporte marítimo e o ferroviário;
- Alargar o *hinterland* do sistema, estendendo-o a Espanha e ao resto da Europa;
- Ordenar o conjunto de actividades logísticas existentes na proximidade dos portos.

Slide 12

A Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de Leixões inclui dois pólos, um designado por Gonçalves e o segundo na zona de Gatões/Guifões, estando especialmente vocacionada



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

para o apoio logístico ao porto, actuando em conjunto com a plataforma da Maia/Trofa como um grande centro de distribuição multimodal na Região Norte.

Esta ZAL multimodal (com as componentes marítima, rodo e ferroviária) será uma plataforma de segunda linha do porto, que permitirá responder às actuais e futuras exigências de capacidade para tratamento de mercadorias portuárias, ficando reunidas as condições para a fixação de operadores logísticos ligados à actividade portuária.

No seu conjunto a ZAL de Leixões terá um investimento que totalizará os 118 milhões de euros, dos quais cerca de 17 se destinam à construção de novos acessos rodo-ferroviários, nomeadamente a ligação à linha ferroviária de Leixões.

Slide 13

A ZAL Portuária multimodal (marítima, rodo e ferroviária) e polinucleada de apoio ao porto de Aveiro terá um pólo localizado na zona portuária e outro na zona de Cacia. Tem como objectivos principais:

- Dinamizar a actividade do porto e aumentar o seu *hinterland*;
- Potenciar a matriz industrial de Aveiro através do acesso facilitado à distribuição no corredor Aveiro – Salamanca.

Terá boas acessibilidades rodoviárias, no entanto, é ao nível dos acessos ferroviários que a ZAL de Aveiro se destaca, uma vez que o pólo de Cacia, actualmente em construção, se localiza na proximidade da linha do Norte e será lançada até ao final do ano a ligação ferroviária ao porto, num investimento de cerca de 56 milhões de euros, de um total global estimado em 80 milhões de euros.

Slide 14



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

São por todos conhecidos os constrangimentos existentes para a expansão do porto de Lisboa. Torna-se por isso imprescindível encontrar soluções que permitam aumentar a sua capacidade para a movimentação de mercadorias, sob pena de podermos estar a condenar a competitividade futura de uma infra-estrutura estratégica para Portugal.

A ZAL Portuária multimodal (marítima/fluvia, rodo e ferroviária) e polinucleada de apoio ao porto de Lisboa, considera a existência de dois pólos, um na Bobadela e outro no Sobralinho, constituindo uma segunda linha para o tratamento das mercadorias com origem/destino no porto e base de distribuição para os operadores logísticos portuários.

Esta ZAL terá assim como objectivos principais:

- Alargar o *hinterland* portuário através da oferta de actividades logísticas complementares às actividades portuárias; e também
- Promover o reordenamento logístico e do transporte da região de Lisboa e Vale do Tejo.

No seu conjunto, para a ZAL de Lisboa prevê-se um investimento global de cerca de 19 milhões de euros, incluindo um montante de 10 milhões de euros em acessibilidades.

Slide 15

A ZAL Portuária multimodal (marítima, rodo e ferroviária) de apoio ao Porto de Sines destaca-se por ser numa zona única, em dois pólos contíguos e terá como objectivos principais:

- Desenvolver o Porto de Sines, aumentando o seu *hinterland* no corredor logístico de Madrid;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

- Dinamizar industrialmente a região, através da prestação de serviços de logística às empresas utilizadoras do porto de Sines e a empresas industriais localizadas no seu perímetro.

A ZAL de Sines usufrui de acessibilidades rodoviárias estruturantes existentes e previstas.

Ao nível das acessibilidades ferroviárias, está prevista a melhoria substancial das ligações, quer através da construção da ligação Sines – Elvas – Badajoz, cujo horizonte de concretização é 2012, quer através da construção da variante à linha do Sul na zona de Alcácer do Sal, cuja construção irá iniciar-se no próximo ano.

Com a concretização destes investimentos o porto de Sines ficará dotado de acessibilidades impares que permitirão, finalmente, cumprir o seu desígnio de constituir um *hub* de referência à escala ibérica, europeia e global.

O investimento total previsto para a concretização da ZAL de Sines é de cerca de 65 milhões de euros, não considerando naturalmente os investimentos na ferrovia.

Slide 16

Estão previstas quatro Plataformas Transfronteiriças localizadas em regiões estratégicas perto de Espanha, correspondentes às fronteiras de maior concentração de fluxos de mercadorias: Valença, Chaves, Guarda e Elvas.

Slide 17

A Plataforma Logística multimodal transfronteiriça (rodo e ferroviária) de Valença, de apoio à Região Norte e ao Sul da Galiza, terá como objectivos estratégicos:

- Alargar o *hinterland* do porto de Leixões a toda a região Nordeste da Península Ibérica;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

- Dinamizar a actividade económica do Minho, através da captação de investimento português e galego e da dinamização da indústria local, facilitando a distribuição da sua produção;
- Reordenar plataformas e tráfegos da região, através do potenciamento do modo ferroviário.

Esta plataforma é servida por acessibilidades rodoviárias estruturantes, estando prevista, na sua proximidade imediata, a localização da estação ferroviária de Valença da linha de velocidade elevada Porto – Vigo. Será também construída uma ligação à linha do Minho permitindo articular nesta plataforma o subsistema ferroviário convencional e o de velocidade elevada.

O investimento total previsto é de cerca de 71 milhões de euros, nos quais se incluem 5 milhões para acessibilidades.

Slide 18

Em Chaves está prevista a realização de um Centro de Transportes transfronteiriço de apoio ao Parque Empresarial de Chaves e de suporte ao sul da Galiza. Os objectivos principais são:

- Dinamizar a actividade económica de Trás-os-Montes, através da criação de condições para a captação de novos projectos empresariais e da facilitação da distribuição da produção da indústria local;
- Reordenar os fluxos logísticos, através da concentração da maioria dos operadores logísticos da região.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

A Plataforma de Chaves, de iniciativa municipal, tem um investimento total previsto de cerca de 7 milhões de euros e beneficia da proximidade de eixos rodoviários estruturantes de ambos os lados da fronteira.

Slide 19

A Plataforma multimodal transfronteiriça da Guarda tem como principais objectivos:

- Alargar o *hinterland* dos portos de Leixões, Aveiro e Figueira da Foz em articulação com a plataforma de Salamanca;
- Dinamizar a actividade económica das regiões da Beira Alta e Beira Baixa, através da criação de condições para captação de empresas e da facilitação da distribuição da produção da indústria local;
- Contribuir para o reordenamento dos fluxos logísticos, criando as condições para concentrar a maioria dos operadores logísticos da região.

Esta plataforma, igualmente de iniciativa municipal, tem bons acessos rodoviários e ao nível ferroviário está avaliada a possibilidade de construção de um ramal de ligação à Linha da Beira Alta, a partir da qual é possível aceder à linha da Beira Baixa actualmente em modernização desde Castelo Branco até à Guarda.

Prevê-se um investimento total de 34 milhões de euros, incluindo 8 milhões para a construção do ramal ferroviário.

Slide 20

A plataforma multimodal transfronteiriça de Elvas localiza-se na zona internacional do Caia tendo como objectivos estratégicos:

- Alargar o *hinterland* dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

- Dinamizar a actividade económica da região do Alentejo, através da captação de investimento português e espanhol para o interior Alentejano e do incentivo à indústria local facilitando a distribuição da sua produção nos mercados alvo.

Com um investimento inicial de cerca de 59 Milhões de euros, dos quais 7 milhões para acessibilidades, esta plataforma constituirá um importante nó no sistema de transportes de mercadorias, uma vez que nela confluem importantes eixos rodoviários e a nível ferroviário conta com a linha do Leste, com a futura ligação de alta velocidade Lisboa-Madrid e também com a nova ligação a Sines.

A plataforma de Elvas/Caia e as de Valença e Poceirão estão concebidas para se constituírem como importantes interfaces ferroviários de mercadorias permitindo articular os subsistemas convencional e de Alta Velocidade.

Slide 21

Existirá uma Plataforma Regional, rodo-ferroviária, em Tunes que terá como principais objectivos:

- Dinamizar a actividade económica da região do Algarve, através da captação de investimento para a região e da facilitação da distribuição da produção local nos mercados alvo;
- Reordenar o sistema logístico, através da concentração de zonas de armazenamento actualmente dispersas;
- Potenciar o transporte ferroviário, com atracção de fluxos ligados à indústria e comércio locais.

Terá um investimento total estimado em 46 milhões de euros, dos quais 3 milhões em acessibilidades.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

Ao nível dos acessos a localização da plataforma em Tunes é estratégica, situando-se na confluência, quer das linhas ferroviárias do Sul e do Algarve, quer dos principais eixos viários que servem a região.

Slide 22

A concretização do Portugal Logístico – A Janela Única Logística

Mas se a Rede Nacional de Plataformas Logísticas constitui o *hardware* do Plano, para o êxito do sistema precisamos de dotá-lo com o *software* adequado, que potencie o efeito de rede das várias plataformas.

O *software* do Plano consiste na criação da **Janela Única Logística**.

A **Janela Única Logística** consiste na info-estrutura de suporte, que ligará todas as plataformas da rede e que, à semelhança do que se encontra previsto para os portos nacionais, venha a integrar as autorizações alfandegárias à exportação e importação de mercadorias, bem como as restantes autorizações administrativas à saída e entrada de bens no País.

A constituição da **Janela Única Logística**, coerente com os processos de simplificação administrativa assumidos pelo Governo, constitui um desafio à inovação e ao desenvolvimento tecnológico, que colocará o País na linha da frente nesta matéria.

Slide 23

A concretização do Portugal Logístico – Modelos de gestão e financiamento

De forma a tornar coerente a Rede Nacional de Plataformas Logísticas é fundamental desenvolver um modelo de gestão e financiamento que assegure o equilíbrio das estruturas desenhadas para cada uma das plataformas, atendendo às suas



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

especificidades e garantindo a sua sustentabilidade, mas que, ao mesmo tempo, promova a harmonização do funcionamento com uma lógica de rede.

Esta coerência só é possível com a existência de uma componente comum a todo o modelo de gestão. Esta componente passa forçosamente pela criação de uma **estrutura de regulação** de todo o sistema. Só desta forma se pode integrar o funcionamento das diversas plataformas, desenvolvendo sinergias e metodologias comuns e partilháveis que possibilitem a maximização dos níveis de eficiência de cada peça da rede, tornando o todo superior à soma das partes.

É, pois, um claro objectivo do Governo que o valor acrescentado do desenvolvimento da Rede Nacional de Plataformas Logísticas seja avaliado numa lógica conjunta, sustentável e de relevante valor intrínseco, económico e social.

Para obter este valor acrescentado, **ao Estado deverá caber um papel de Regulação e Planeamento:**

- Coordenando a avaliação e aprovação dos projectos;
- Assegurando o licenciamento das plataformas;
- Assumindo a ligação da Rede e a coordenação da info-estrutura comum, incluindo a respectiva conexão com os sistemas próprios de cada sector dos transportes;
- Promovendo a eliminação dos estrangulamentos existentes ao nível das redes de transporte.

Isto é, o Estado, independentemente do modelo de gestão e financiamento próprio de cada plataforma, deverá garantir regras e sistemas de informação comuns que obrigatoriamente deverão ser adoptados para que a plataforma possa beneficiar de integração na rede e de apoios públicos.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

O Estado deve ser visto como um agente facilitador do desenvolvimento do Portugal Logístico, apoiando, necessariamente em graus de envolvimento diferentes, as diversas plataformas, mas também criando as condições para o aparecimento de novos projectos de interesse nacional, desde que enquadráveis na lógica e nos objectivos da Rede.

Desde já, gostaria de anunciar que a estrutura do Estado que assumirá esta área de competências será o futuro **ITT – Instituto de Transportes Terrestres**.

Slide 24

Na definição do modelo de gestão e financiamento da Rede Nacional de Plataformas Logísticas procurou-se ainda alocar os riscos às partes com experiência e capacidade para a sua gestão.

Isto significa que o reconhecimento da importância estratégica da actividade logística por parte do Governo não se traduzirá, repito, não se traduzirá na apropriação de uma actividade económica a levar a cabo por agentes do sector, que, na quase totalidade, são agentes privados.

Desta forma, as várias possibilidades de modelos de gestão e financiamento associadas às várias tipologias de plataformas, **atribuem um papel muito importante ao sector privado, quer na fase de promoção, quer nas fases de infra-estruturação e gestão.**

Os modelos alternativos de gestão e financiamento, que serão apresentados pela Caixa BI, dão resposta aos níveis de especificidade e atractividade de cada uma das plataformas. Em todos os casos existe **uma autonomização e individualização por plataforma** que terá em conta os diferentes graus de participação, pública e privada.

Do lado público, poderá haver o envolvimento das entidades mais aptas e mais interessadas em estarem presentes no negócio, como sejam as administrações portuárias, a REFER, a CP ou a ANA. Por outro lado, também os Municípios poderão ser



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

parceiros, à semelhança do que já acontece em alguns dos casos da Rede, bem como, por exemplo, na vizinha Espanha.

Associado a cada modelo de gestão, pretende-se igualmente apresentar várias formas de garantir o financiamento, através de fundos privados e públicos, nacionais e comunitários.

Mas, posso desde já afirmar que **a Rede Nacional de Plataformas Logísticas é, num cenário conservador, viável, auto-sustentável, bancável e atraente para o sector privado**, sendo a análise económico-financeira positiva e muito satisfatória do ponto de vista da geração de fluxos financeiros e da rentabilidade dos capitais investidos.

Minhas Senhoras e Meus Senhores

Slide 25

Impactes do Portugal Logístico

Para além da auto-sustentabilidade do sistema, para termos uma mais clara noção da importância da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, gostaria de sublinhar alguns dados da maior relevância:

- 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;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

- De acordo com perspectivas conservadoras, serão criados mais de 5 mil postos de trabalho.

Adicionalmente, e de não menos importância, importa reter que a Rede Nacional de Plataformas Logísticas, 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.

A A.T.Kearney e a Caixa BI, nossos consultores neste processo, irão apresentar, respectivamente, as principais experiências internacionais de sucesso e os principais benefícios da Rede de Plataformas Logísticas para Portugal e os modelos de gestão e financiamento.

Slide 26

Os passos seguintes

Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Ao longo de um ano fez-se um trabalho de equipa. Em Julho do ano passado foi nomeada uma Comissão de Especialistas que reflectiu sobre o desenvolvimento do sistema logístico e a cujos membros agradeço o trabalho produzido.

Trabalhamos com a REFER, com a Ferbritas e com a CP, e também com as Administrações Portuárias e com o GabLogis, na concretização do Plano Portugal Logístico. Agradeço aos administradores e técnicos dessas empresas toda a colaboração que prestaram ao Ministério.

É também justo e devido enaltecer a colaboração de todas as Câmaras Municipais envolvidas para a definição da Rede Nacional de Plataformas Logísticas. Estamos



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

conscientes que a implementação desta rede implica a afectação de parcelas de solo com dimensões variadas mas significativas.

Mas há ainda um longo caminho a percorrer para a concretização plena do Portugal Logístico! É pois necessário definir e calendarizar os próximos passos.

Slide 27

Em primeiro lugar é necessário estabelecer um conjunto de **medidas cautelares ou preventivas** para as áreas de terreno dos Municípios onde será concretizada a Rede Nacional de Plataformas Logísticas. O respectivo projecto de iniciativa legislativa já foi preparado e seguiu ontem para parecer das Autarquias.

Com o estabelecimento das medidas cautelares ou preventivas, é objectivo do Governo criar as necessárias condições para a concretização da Rede, mantendo inalteradas as condições de uso actual do solo nas futuras áreas a intervencionar, evitando operações de urbanização que possam vir a onerar e prejudicar o sucesso das iniciativas previstas.

Em segundo lugar, reconhecendo a relevância e imprescindibilidade do **sector privado** serão agora aprofundados os contactos com os diferentes **stakeholders**, estando já agendadas diversas reuniões. Estamos conscientes de que existe ainda espaço para o aprofundamento e detalhe do Portugal Logístico e que será com os parceiros finais que será ultimado o modelo a concretizar em cada uma das plataformas.

Em terceiro lugar, importa salientar que para além do *hardware* e do *software* do Portugal Logístico, este plano tem igualmente como vector de desenvolvimento o contributo para a **sustentabilidade ambiental**, elemento programático e transversal da acção governativa, tendo em vista o cumprimento dos compromissos de Quioto.

Para tal, o Governo decidiu realizar uma **Avaliação Ambiental Estratégica** da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, visando identificar e avaliar os impactes do plano, de



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes

forma a incorporar atempadamente as medidas que minimizem eventuais efeitos negativos ou que potenciem os efeitos positivos.

O processo de Avaliação Ambiental Estratégica, já em curso, tem também o objectivo de promover a **transparência** e a **participação** de todos os interessados. É por isso intenção do Governo submeter a **discussão pública**, no último trimestre do ano, a Avaliação Ambiental Estratégica da Rede Nacional de Plataformas Logísticas.

Em quarto lugar, a concepção da **Janela Única Logística** deverá estar concluída até ao final deste ano e o início da sua materialização até ao final de 2007.

Também até ao final do ano deverá estar concluída a definição das **regras de adesão** ao sistema nacional.

Cumprido este calendário, estaremos em condições de iniciar efectivamente o Portugal Logístico. Porque a sua concretização física já começou. Existem Plataformas já em fase de conclusão: Chaves e Guarda. Outras já iniciadas: Cacia e Sines. Outras ainda já em fase adiantada de projecto. O ritmo da concretização da Rede irá depender acima de tudo da iniciativa privada. Trata-se de um negócio rentável e da área de actuação dos privados.

Slide 28

Encerramento

Minhas Senhoras e Meus Senhores

Nós fizemos o trabalho de casa, de uma forma séria e fundamentada. Justificámos as nossas opções. Lançámos o desafio. Contamos com todos para a concretização do Portugal Logístico.

Nós somos o centro do Atlântico e não a periferia da Europa!

Muito obrigado pela atenção.