

# Em versão económica

VIRAM O SEU MOMENTO ALTO EM 2006, QUANDO O GOVERNO DE JOSÉ SÓCRATES ANUNCIOU O PROJETO PORTUGAL LOGÍSTICO. MAS POUCAS SAÍRAM DO PAPEL. ALGUMAS PLATAFORMAS FORAM ABANDONADAS, OUTRAS AGUARDAM POR MELHORES DIAS PARA AVANÇAR. A PRIORIDADE, ENTRETANTO DEFINIDA PELO ATUAL GOVERNO, É AVANÇAR COM AS PLATAFORMAS PORTUÁRIAS, PRIVILEGIANDO O FINANCIAMENTO PRIVADO.

TEXTO: SANDRA COSTA



**No caso da plataforma logística de Leixões houve atrasos e uma execução mais lenta do que inicialmente previsto. Mas o projeto está a andar e já foram investidos cerca de 50 milhões de euros**

Algumas vezes apontaram, desde o início, para a inviabilidade de algumas das plataformas logísticas previstas no Portugal Logístico, para as quais não existia mercado. Mas, de uma forma geral, o setor uniu-se a favor do projeto: pela primeira vez era apresentado um plano de ordenamento do território na área logística.

O plano Portugal Logístico previa a construção de 11 diferentes plataformas logísticas, agrupadas em quatro tipos. Duas plataformas urbanas, localizadas nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, que funcionariam como gran-

des centros de distribuição com ligação às redes nacionais e internacionais de transporte terrestre e aéreo. Quatro plataformas portuárias, situadas junto aos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Sines, com o objetivo de apoiarem a atividade portuária e aumentarem o hinterland portuário até Espanha. Qua-

tro plataformas transfronteiriças, em Valença, Chaves, Guarda e Elvas/Caia, que visavam dinamizar a economia local, atraindo investimentos industriais. Uma plataforma regional em Tunes (Algarve), para estabelecer o equilíbrio territorial na rede do país. O projeto seria complementado com dois centros de carga aérea, em Lisboa e no Porto.

As vantagens da criação de uma rede de plataformas logísticas em Portugal continuam a ser reconhecidas: “Permitirá estruturar este espaço de forma a tornar a função logística mais

competitiva, permitindo a existência de condições para um funcionamento do sistema logístico segundo o modelo hub and spoke. Se o sistema portuário português, através da ligação a uma rede de plataformas logísticas, aumentar a sua competitividade, isso corresponderá a uma maior atratividade para a captação de novos tráfegos e para a fixação de empresas na sua área de influência”, referem responsáveis da APDL – Administração do Porto do Douro e Leixões.

### A machadada da crise

A verdade é que, do anterior projeto, pouco se concretizou. A par da morosidade de alguns dos projetos, chegaram notícias desanimadoras que davam conta da inexistência de atividade nalgumas das plataformas construídas, ou do abandono do projeto da plataforma logística de Maia-Trofa pela Somague, após vários problemas com a aquisição dos terrenos.

A crise económica que entretanto se alastrou fez o resto: o projeto Portugal

Logístico ficou em stand by, tendo entretanto sido anunciada a sua reformulação. “Cinco anos após a apresentação do plano Portugal Logístico, importa rever os seus objetivos e a sua adequação à conjuntura atual, dando prioridade ao desenvolvimento das plataformas logísticas cuja concretização seja realizada com recurso primordial à iniciativa privada”, lê-se no Plano Estratégico de Transportes (PET), apresentado pelo atual Governo. Hoje, mantém-se a incerteza quanto ao desenvolvimento futuro das plataformas logísticas em Portugal. A maioria dos promotores prefere não avançar novidades e optou por não dar resposta ao pedido de balanço feito pela LOGÍSTICA & TRANSPORTES HOJE. Os utilizadores das plataformas mostram o seu ceticismo, como é visível no testemunho do Presidente do Conselho de Administração da Rangel, um dos operadores logísticos a atuar em Portugal: “O Portugal Logístico era um projeto megalómano que, em lugar de, em conjunto com os operadores, definir

o que era importante e avançar com projetos viáveis, optou por projetar em função dos interesses das grandes empresas de construção”, critica Eduardo Rangel. “O projeto deu o resultado que deu: as poucas que se fizeram estão falidas ou em processo de reconversão, com exceção das aeroportuárias. As que tinham viabilidade económica, como as de Leixões e Poceirão, ainda hoje não se sabe que destino vão ter, perante esta terrível recessão económica e financeira que não permitirá que nada se faça nos próximos 10 anos”.

### À espera de melhores dias

As duas maiores plataformas logísticas projetadas, nas zonas Norte e Sul de Lisboa, mantêm-se paradas, à espera de melhores dias. Adjudicada à espanhola Abertis Logística, a plataforma de Castanheira do Ribatejo previa ocupar 100 hectares e criar 17 500 postos de trabalho, dos quais 5000 diretos. Os primeiros armazéns deveriam ter começado a ser comercializados em 2011, ➤



amos durante o mês de Outubro mudar para as novas instalações situadas em Olival a 1,5 km da A32, a 5 km da nacional 1 e a 10 kms da A1.

O espaço totaliza 1.800 m<sup>2</sup> cobertos e 2.500 m<sup>2</sup> de logradouro. Com cerca de 300 m<sup>2</sup> de escritórios 200 m<sup>2</sup> dos quais para aluguer.

Temos disponíveis espaço de armazenamento desde 50 m<sup>2</sup> a 1.700 m<sup>2</sup> ambiente.

**CONVIDO OS A VISITAR O LOCAL E A DIVULGAR A POTENCIAIS INTERESSADOS NO ESPAÇO.**

mas face à falta de clientes, nenhum dos pavilhões previstos foi construído e apenas avançaram as obras de acessos. Entretanto, o projeto está a cargo da Saba - Parques Logísticos, uma filial da Abertis.

A Plataforma Logística do Poceirão, localizada no concelho de Palmela, previa duas etapas, uma primeira de duzentos hectares, que podia alargar-se a outros tantos, servindo a área metropolitana de Lisboa e sobretudo os portos de Lisboa, Sines e Setúbal. Iria beneficiar da ligação ferroviária em Alta Velocidade e do Novo Aeroporto de Lisboa, obras públicas entretanto adiadas. O investimento de 500 milhões de euros permitiria criar cinco mil postos de emprego diretos e sete mil indiretos.

A conceção, financiamento e exploração desta plataforma foi entregue ao consórcio constituído pela Mota-Engil, Bento Pedrosa Construções, BES e OPWAY. Em entrevista à Logística & Transportes Hoje (ver nesta edição), o CEO da Tertir, Eduardo Pimentel, confirma o congelamento do projeto: "Face à situação de crise, não existe motivação para as empresas logísticas avançarem com este tipo de investimento, que implica mudança de instalações, construção de novos armazéns, etc. Face à ausência de clientes, a LOGZ tem dificuldade em avançar com o projeto, que está em stand by, à espera de melhores tempos. Eu continuo a acreditar no conceito, mas não é a altura para fazer esse investimento".

### Leixões avança

Um caso positivo tem sido a Plataforma Logística de Leixões, uma das inseridas no plano Portugal Logístico. Os responsáveis da APDL confirmam que o Estado português tem aprovado os investimentos propostos para a construção desta plataforma. "Ainda na Assembleia-Geral realizada em maio passado, os projetos para o Pólo 2 - Gatões / Guifões de construção de duas naves logísticas, com uma área total de 20.000 m<sup>2</sup>, e da primeira fase de construção de infraestruturas receberam luz verde, não obstante o Governo ter anunciado a intenção de rever o Programa Portugal Logístico". Também no caso

desta plataforma logística houve atrasos e uma execução mais lenta do que inicialmente previsto. Mas o projeto está a andar. Atualmente, a Plataforma Logística de Leixões dispõe de licenciamento ambiental, foi mobilizada a totalidade dos terrenos necessários à construção e encontra-se no Tribunal de Contas, para obtenção de visto, o contrato da empreitada de construção das infraestruturas do Pólo 1 - Gonçalves. O início da empreitada estava previsto para julho de 2012, tendo a duração de 1 ano.

Os trabalhos a levar a cabo têm como objetivo a criação das condições necessárias à instalação dos espaços logísticos, com o estabelecimento dos terra-plenos, a construção dos arruamentos, passeios, áreas de estacionamento, portarias e redes de fornecimento de água, saneamento, eletricidade, gás e telecomunicações, assim como o tratamento paisagístico do espaço envolvente. A construção das naves logísticas será efetuada "de forma faseada, em função da procura de espaços que o mercado vier a manifestar", confirmam os responsáveis. De momento, encontram-se em fase de projeto cinco armazéns a serem construídos no Pólo 1 e dois armazéns a edificar no Pólo 2, para instalação de um cliente âncora.

### 50 milhões investidos

A APDL pretende que a Plataforma Logística de Leixões constitua um suporte complementar ao porto no que se

refere às cadeias logísticas que passam por Leixões. Por outro lado, atendendo à localização face aos principais eixos rodoviários que servem a Área Metropolitana do Porto, a Plataforma também poderá vir a constituir um elemento importante para a logística do Grande Porto, servindo de interface para a distribuição capilar.

Esta plataforma logística é formada por dois pólos. O Pólo 1 - Gonçalves, situado junto às instalações concessionadas à Silos de Leixões, terá uma área bruta de construção de 8,3 hectares, num total de 31 hectares. O Pólo 2 - Gatões / Guifões, situado sobre o nó da VRI - Via Regional Interior que dá acesso ao porto de Leixões, terá 7,7 hectares, num total de 35 hectares. Os acessos rodoviários apoiam-se na VRI, autoestrada que estabelece a ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à A4 e autoestrada Matosinhos - Bragança. Encontra-se prevista a construção de um terminal ferroviário de mercadorias, junto ao Pólo 2, com ligação à Linha de Leixões.

O investimento global que a APDL prevê fazer na plataforma logística ascende a cerca de 180 milhões de euros. Até ao momento foram despendidos cerca de 50 milhões, essencialmente na aquisição de terrenos e na elaboração de projetos.

### Setúbal aguarda Poceirão

Atualmente, o porto de Setúbal dispõe de quatro terminais portuários de serviço público, com capacidade ainda disponível e com zonas de expansão, direcionados às várias tipologias de carga (contentores, veículos, carga fracionada e graneis).

No seu hinterland, o porto é servido por importantes parques logísticos, numa sinergia que "tem sido capaz de dar resposta às necessidades atuais em todos os segmentos de carga movimentados pelo porto", de acordo com Carlos Gouveia Lopes, Presidente do Conselho de Administração da APSS - Administração Portuária de Setúbal e Sesimbra.

A PL7- Plataforma Logístico-Portuária de Setúbal é constituída pelas seguintes plataformas: Parque Industrial da Autoeuropa; SAPEC Bay - Parque

**As duas maiores plataformas logísticas projetadas, nas zonas Norte e Sul de Lisboa, mantêm-se paradas, à espera de melhores dias. Face à crise, "não é a altura para fazer o investimento"**



Industrial e Logístico; SPC Multiusos – Terminal Rodó-Ferroviário de Setúbal; BlueBiz Global Parques; TVT – Terminal Multimodal de Vale do Tejo; Parque Industrial de Vendas Novas; Quimiparque Parques Empresariais, SA.

Carlos Gouveia Lopes confirma que o porto de Setúbal “acompanha com interesse o desenvolvimento da Plataforma Logística do Poceirão, devido à sua localização geográfica estratégica, a apenas 11 quilómetros dos terminais portuários, e pelas futuras ligações diretas a Espanha e ao resto da Europa que a irão eventualmente servir”. Por sua vez, não tem previsto nem está ligado a qualquer projeto de construção de infraestruturas logísticas na sua área. A APSS considera que, neste momento, “a oferta existente satisfaz as necessidades atuais e futuras dos clientes do porto e dos seus parceiros”.

Para Carlos Gouveia Lopes, o porto de Setúbal assume-se como “um porto exportador com modernas e amplas infraestruturas, que dão resposta às

necessidades atuais em todos os segmentos de carga. No seu hinterland, é apoiado pelas importantes áreas logísticas já instaladas, sendo paralelamente servido por uma rede ferro-rodoviária que o liga, direta e rapidamente, desde os terminais e áreas logísticas a qualquer ponto do país ou a Espanha, com cerca de 22 comboios por dia. O porto é, deste modo, uma das partes mais visíveis da rede logística de transporte do grande polo industrial da região de Setúbal, sendo a maior porta de entrada das matérias-primas e de saída das exportações das empresas instaladas na sua área de influência”.

### Sines equipado

O porto de Sines está desde há vários anos equipado em termos de infraestruturas logísticas de apoio. Ao contrário de outros portos nacionais, não enfrenta constrangimentos espaciais: a Zils Global Parques - Zona Industrial e Logística de Sines possui uma área de cerca de dois mil hectares. Este

parque empresarial compreende ainda a Zalsines, uma plataforma logística integrada no Portugal Logístico, com duas áreas. A primeira, com 30 hectares, localiza-se na zona intraportuária e é administrada pela APS – Administração Portuária de Sines, sendo uma estrutura adjacente ao Porto de Sines e estando equipada com vias de comunicação marítimas, rodo e ferroviárias. A segunda, localizada na zona extraportuária, a cerca de dois quilómetros, tem uma extensão de 215 hectares e é gerida pela aicep Global Parques, participada em mais de 90% pela aicep Portugal Global e, no restante, pelo IAPMEI, Câmara Municipal de Sines e Caixa Geral de Depósitos.

No parque industrial e logístico de Sines, que possui áreas vocacionadas para a indústria, logística e serviços, estão localizadas algumas das maiores empresas nacionais: Repsol, Carbogal, CLC, EDP, Euroresinas, Ibera, Metalsines, Optimus, Mossines, Shell, Petrogal, Recipneu e Vodafone. ✕

Industry by MANITOU

O essencial  
no serviço  
da sua eficácia!



MANITOU parceira dos seus objetivos industriais!

Equipamentos de armazenagem, empilhadores industriais e semi-industriais, empilhadores embarcados ou ainda plataformas elevatórias... A MANITOU oferece-lhe uma vasta gama de soluções de movimentação de cargas ao serviço da sua eficácia. MANITOU representa também a experiência e o profissionalismo de uma rede de concessionários, líder em movimentação de cargas.

Obtenha mais sobre a gama Indústria em:

[www.manitou.com](http://www.manitou.com)

 **MANITOU**