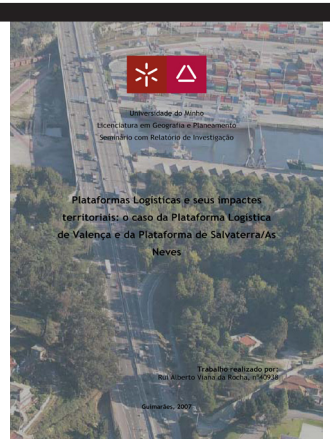
O COMBOIO EM PORTUGAL

http://ocomboio.net

050 "PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E SEUS IMPACTES TERRITORIAIS: O CASO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE VALENÇA E DA PLATAFORMA DE SALVATERRA/AS NEVES"



RUI ALBERTO VIANA DA ROCHA,
SEMINÁRIO COM RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO.

LICENCIATURA EM GEOGRAFIA E PLANEAMENTO, UNIVERSIDADE DO MINHO.
GUIMARÃES, 2007.

Universidade do Minho
Licenciatura em Geografia e Planeamento
Seminário com Relatório de Investigação

Plataformas Logísticas e seus impactes territoriais: o caso da Plataforma Logística de Valença e da Plataforma de Salvaterra/As Neves

Trabalho realizado por:
Rui Alberto Viana da Rocha, nº40938

Guimarães, 2007

Índice

Introdução 6
Objectivos 8
Metodologia 8
Capitulo 1
Transportes, desenvolvimento do território e logística 11
1.1 Desenvolvimento e transportes 11
1.2 As actividades logísticas e o desenvolvimento territorial 13
Capítulo 2
A logística 16
2.1 A logística na vertente militar 16
2.1 A logística no mundo empresarial – sua evolução, da II Guerra Mundial aos dias de hoje 17
2.3 A logística como vantagem competitiva 18
2.4 Logística integrada e função logística 19
2.5 Apresentação de um caso prático – a Tesco 20
Capítulo 3
Plataformas logísticas 24
3.1 Definição 24
3.2 Condições territoriais para o desenvolvimento de uma plataforma logística 25
3.3 Exemplos de plataformas logísticas na Europa 30
Capítulo 4
Logística e Transportes em Portugal 34
4.1 A situação da logística em Portugal 34
4.2 O sistema actual de transportes em Portugal 35
4.3 A rede de plataformas logísticas portuguesa 44
Capítulo 5
Logística e Transportes em Espanha e na Galiza 50
5.1 A situação da logística em Espanha 50
5.2 O sistema actual de transportes em Espanha 51
Capítulo 6
O Vale do Minho e as suas Plataformas Logísticas: Valença do Minho e Salvaterra/ As Neves 58
6.1 O Vale do Minho Internacional e a sua caracterização 58
6.2 Plataforma Logística de Valença 65
6.3 Plataforma Logística Industrial de Salvaterra/ As Neves 71
6.4 Outras Infra-estruturas comuns às duas plataformas 75
6.5 Duas Plataformas, uma região 77
Capítulo 7
Impactes causados no território pelas plataformas logísticas 79
7.1 Impactes Ambientais 79
7.2 Impactes Económico-Sociais 81
7.3 Impactes Urbanísticos 87
Notas finais 93
Bibliografia 97

Índice de Figuras

Figura 1:	Esquema ilustrativo da cadeia de abastecimento	17
Figura 2:	Aspecto de uma loja Tesco em Liverpool	20
Figura 3:	Aspecto do portal www.tesco.com	21
Figura 4:	Vista aérea virtual da plataforma logística de Álava	30
Figura 5:	Plano Rodoviário Nacional 2000	36
Figura 6:	Mapa da rede ferroviária de mercadorias	38
Figura 7:	Rede de Portos em Portugal Continental	40
Figura 8:	Sistema Aeroportuário Nacional	42
Figura 9:	Principais rotas de transporte marítimo mundial de contentores	45
Figura 10:	Rede de Plataformas Logísticas	47
Figura 11:	Rede de Estradas do Estado Espanhol	50
Figura 12:	Rede de Auto-Estradas Galega	51
Figura 13:	Rede Ferroviária espanhola	52
Figura 14:	Rede de Portos espanhóis	54
Figura 15:	Rede de aeroportos de Espanha e seu volume de tráfego	55
Figura 16:	Aspecto do Vale do Minho	57
Figura 17:	Concelhos do Vale do Minho	58
Figura 18:	Tráfego Medio Diário de Veículos de Passageiros (2003).	59
Figura 19:	Tráfego Médio Diário de Veículos pesados de Mercadorias (2003)	59
Figura 20:	Mapa demonstrativo da população residente nos concelhos do Vale do Minho em 2001	60
Figura 21:	Gráfico Representativo do Grau de Qualificação dos Residentes no Vale do Minho com mais de 15 anos	61
Figura 22:	Mapa representativo da taxa de desemprego nos concelhos do Vale do Minho em 2001	62
Figura 23:	Mapa representativo do Número de Actividades Económicas por Concelho	63
Figura 24:	Aspecto actual do terreno onde se situará a Plataforma Logística de Valença	65
Figura 25:	Planta da Plataforma Logística de Valença	66
Figura 26:	Aspecto actual do local onde será instalada a Plataforma Logística de Salvaterra	71
Figura 27:	Planta da PLISAN	72
Figura 28:	Limites da Rede Natura no Rio Minho à sua passagem no concelho de Valença e delimitações da Plataforma Logística de Valença	78
Figura 29:	Projecto vencedor do concurso internacional lançado pela para a requalificação do porto	88
Figura 30:	Aspecto actual do Porto de Vigo	89

Agradecimentos

Junho de 2007. Finalmente esta obra é uma realidade graças a muito trabalho, dedicação e sacrifício, no entanto estes factores de nada serviriam sem o apoio incondicional do Prof. Dr. João Sarmento. Pela sua paciência, ajuda e orientação o meu muito obrigado.

Quero deixar também uma nota de agradecimento aos meus pais pelo apoio, compreensão e ajuda financeira que este trabalho implicou. Para além deste agradecimento deixo também um abraço sentido ao meu pai por toda a paciência que teve nas inúmeras viagens que fez comigo ao Vale do Minho.

Por todo o material cedido queria agradecer a Domingos Silva da AMAVE; a Miguel Pazos Otón, da Universidade de Santiago de Compostela; a Dolores Rois Orza da Autoridade Portuária de Vigo; a Victor Araújo da Câmara Municipal de Valença, a Vítor Rodrigues do departamento de Sociologia da Universidade do Minho e a Pedro Giestal da União de Empresários do Vale do Minho.

Queria agradecer a todos os autarcas e políticos que deram a sua opinião e assim contribuíram fortemente para a realização desta pesquisa. Nestes agradecimentos está incluído Fernando Nogueira, vereador da Câmara Municipal de Vila Nova de Cerveira; Joaquim Covas vereador na Câmara Municipal de Valença do Minho; Rui Solheiro presidente da Câmara Municipal de Melgaço e da Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho; António Pereira Júnior, presidente da Câmara Municipal de Paredes de Coura; Francisco Araújo, presidente da Câmara Municipal dos Arcos de Valdevez e da Comunidade Intermunicipal do Vale do Lima; Jorge Mendes do Partido Social-democrata de Valença; Alípio Sousa do Partido Comunista Português de Valença; Luís Louro do Bloco de Esquerda de Viana do Castelo. Neste agradecimento incluímos também Arturo Vaqueiro, alcalde de Salvaterra do Minho; Raul Rodriguez, alcalde de As Neves; Manuel Rodriguez, alcalde de Arbo; Daniel Costal, alcalde de Ponteareas; José Rodriguez, alcalde de Salceda de Caselas; Ivan Vaqueiro vereador do ajuntamento de Porrinho; José Prada Alvarez vereador do ajuntamento de Tui; José Luiz Piñeiro do Partido Socialista Obrero Español de Salvaterra do Minho e Carmén Gil da Associação de desenvolvimento rural integrado das comarcas do Condado e Paradanta.

A nível ambiental queria agradecer a Gualdino Correia da COREMA, a Horácio Faria, da Câmara Municipal de Viana do Castelo e a Anxo Saborido da ADENCO.

Foram também muito produtivas as conversas com David Sobrado, da Federação galega de polígonos industriais; com Vítor Alves da Interminho- empresa municipal de concessão da zona industrial de Valença; com Pedro Giestal; Cármen Braga, da Federação de Empresários do Baixo Minho; com Cândido Egido da Associação de Empresários e Comerciantes de Salvaterra do Minho; com António Torres da Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho e com Ricardo Sousa da Comissão Coordenadora de Desenvolvimento da Região Norte e como tal deixo os meus mais sinceros agradecimentos.

Por fim gostaria de agradecer a disponibilidade de Jonas André Henriques Lima e de Vítor Cardadeiro pela disponibilidade que mostraram em dar a sua importante opinião através de correio electrónico.

Introdução

A procura do transporte de mercadorias tem tido e continuará a ter, a médio prazo, um crescimento exponencial acentuado, muito para além do rácio associado á criação de riqueza dos países. (Apresentação do Plano Portugal Logístico - Intervenção MOPTC[1], 2006)

Com efeito, o esbatimento das barreiras proteccionistas à circulação dos bens vai continuar a acentuar um ambiente de comércio livre, provocando a multi-localização a nível mundial, das unidades produtivas, o que vai acarretar um aumento considerável de fluxos. (Apresentação do Plano Portugal Logístico - Intervenção MOPTC, 2006)

A contínua evolução dos processos produtivos a nível internacional, a globalização dos mercados e a necessidade de assegurar cada vez maiores níveis de competitividade torna imprescindível a criação e desenvolvimento de modernos e eficientes instrumentos de suporte ao sistema logístico, no sentido de garantir uma eficaz gestão das cadeias de abastecimento e distribuição. (Apresentação do Plano Portugal Logístico - Intervenção MOPTC, 2006). Estes instrumentos, para alem de canais ferro e rodoviários, portos de mar e aeroportos, são, também, as plataformas logísticas.

É neste contexto de intensa competição e pressão sobre as margens de comercialização que, ganha particular importância o transporte, na medida em que fazendo parte da estrutura de custos e da cadeia de valor dos bens fará sempre variar o seu nível de competitividade. (Apresentação do Plano Portugal Logístico - Intervenção MOPTC, 2006)

Neste sentido, as infra-estruturas de transporte e de coordenação logística são um contributo fundamental para o desenvolvimento económico e territorial. (Apresentação do Plano Portugal Logístico - Intervenção MOPTC, 2006). E são também um meio de planeamento, nomeadamente a nível regional.

A utilização da logística como instrumento para o planeamento regional é relativamente recente nas economias avançadas. A logística é vital para a reestruturação económica, para o aumento de fluxos e redução de *stocks* numa dimensão espacial que vai para além da localização de uma indústria e redefine a região como uma escala óptima de empresa de produção. Esta noção de região é mais adequada para descrever

[1] Ministério das Obras Publicas, Transportes e Comunicação

as várias relações entre as empresas localizadas no mesmo ambiente produtivo, isto é, na região, conectadas por redes de informação e circulação, onde a velocidade é um factor fundamental para competitividade entre estas empresas, bem como para a performance da região. (BECKER, EGLER, 1996). Velocidade essa que só é possível de atingir através das novas tecnologias de informação, bem como das infra-estruturas logísticas acima referidas.

São estas infra-estruturas logísticas, e as suas repercussões no território que irão constituir o tema central da obra que se segue.

Numa primeira fase, iremos fazer uma abordagem sobre os impactes no território provocado pelos transportes e pela logística, bem como a sua importância para as suas populações. Faremos uma reflexão à volta do conceito de logística. Este conceito de logística é um conceito mais virado para o campo da gestão de empresas e da economia. Uma análise da logística neste campo é imprescindível para entendermos a logística e todas as suas vertentes.

Passada esta fase da definição da logística, debruçamo-nos sobre as plataformas logísticas e abordamos temas como a sua definição, objectivos, factores de localização, e experiências internacionais de sucesso. Esta será também a etapa onde faremos uma análise da situação actual da logística em Portugal, bem como a descrição e análise da rede de plataformas logísticas a implementar no nosso pais, proposta pelo Ministério das Obras Publicas, Transportes e Comunicação.

A terceira fase, iniciada pela análise da região envolvente aos concelhos de Valença, Salvaterra e As Neves, será a fase em que iremos fazer uma descrição da plataforma logísticas situadas nestes concelhos. Esta análise passará por um olhar sobre os acessos, sobre as infra-estruturas envolventes, sobre as telecomunicações, mercado etc.

Tentaremos ainda obter outros dados ligados aos objectivos das plataformas, aos seus potenciais como entidades empregadoras, entre outros.

Numa quarta fase efectuaremos entrevistas a representantes de autarquias, associações de municípios, associações ambientais e de empresários entre outros no sentido de saber qual o impacte que as plataformas poderão ter no desenvolvimento da região bem como no seu tecido empresarial, ou seja, se a PLISAN e a Plataforma de Valença poderão ser uma mais valia para a região e para os seus interesses particulares.

Nesta fase, já será também possível efectuar uma comparação a vários níveis entre a plataforma logística portuguesa e a plataforma logística espanhola.

Objectivos

Quando nos propusemos a fazer este trabalho, fizemo-lo para atingir um objectivo principal, que passa pela comparação entre a Plataforma Logística do Alto Minho e a Plataforma galega de Salvaterra. Nesta comparação, foi feita uma abordagem às diferenças e pontos em comum entre as duas plataformas, nomeadamente a nível dos impactes territoriais.

O nosso senso comum e a nossa experiência em comparações entre Portugal e Espanha, levou-nos desde o início a adivinhar grandes diferenças entre as duas plataformas. Porém, tivemos sempre em atenção o seguinte aspecto: a Plataforma Logística de Valença será uma plataforma transfronteiriça e de dimensões reduzidas relativamente a outras plataformas a instalar em Portugal, enquanto que a PLISAN será a segunda maior plataforma logística de Espanha. Este é um dado que estará sempre em cima da mesa quando efectuarmos as comparações.

Estas diferenças a que nos propusemos descobrir, passam, essencialmente, pelo impacte social e ambiental que ambas as plataformas terão na região. Para além das "consequências" dos parques logísticos, estudamos, também, as diferenças ao nível das "causas", ou seja factores de localização e condições destes territórios para receber estas infra-estruturas.

Esta obra tem outros objectivos que consideramos secundários, mas não menos fundamentais para este trabalho, tais como a abordagem a conceitos como logística, plataformas logísticas e factores de localização das mesmas, transportes e desenvolvimento do território.

Metodologia

Para a elaboração deste seminário utilizamos diversas metodologias nas diversas fases que o constituem.

Assim na primeira e segunda fase utilizamos algumas referências bibliográficas, tais como livros, artigos científicos, e documentos de entidades como a Redetral[1] e o MOPTC.

[1] Regional Development and Transport Logistics

Na terceira fase, voltamos a utilizar referências bibliográficas bem como cartografia ou o plano estratégico da UNIMINHO[1], entre outras para descrevermos a região em causa bem como as Plataformas Logísticas em estudo. Nesta fase utilizamos algumas ferramentas no ArcView como o ArcMap e o ArcCatalog.

A quarta fase foi a fase onde entrevistamos os representantes de todas as instituições, empresas, e licenciatura a seguir descriminadas. Para além destas instituições tentamos abordar outras, que seriam igualmente importantes, sem qualquer tipo de sucesso. Há que referir que no período em que efectuamos as entrevistas, estávamos a poucos meses do 27-M, as eleições autárquicas em Espanha de 27 de Maio de 2007. Este cenário pré eleitoral, pode ter tido alguma influência no discurso de autarcas e opositores dos ajuntamentos espanhóis.

Autarquias
- Câmara Municipal de Vila Nova de Cerveira
- Câmara Municipal de Valença
- Câmara Municipal de Melgaço
- Câmara Municipal de Paredes de Coura
- Câmara Municipal de Arcos de Valdevez
- Concello de Ponteareas
- Concello de Salceda de Caselas
- Concello de Tui
- Concello de Salvaterra do Minho
- Concello de As Neves
- Concello de Arbo
- Concello de Porrinho.

Associações de Municípios e de desenvolvimento
- Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho
- Comunidade Intermunicipal do Vale do Lima
- Associação do Vale do Minho transfronteiriço
- Comissão coordenadora de desenvolvimento da região Norte.
- Acociacion para el desarrollo rural integrado de las comarcas del Condado y A Paradanta

Associações empresariais
- Asociacion de comerciantes e industriales de La Guardia
- Federacion de empresários do Baixo Miño
- União empresarial do Vale do Minho
- Asociacion de comerciantes e empresários de Salvaterra de Miño
- Federacion Galega do Polígonos Industriais.

Associações ambientais
- Asociacion naturalista "Baixo Miño"

[1] Associação de municípios do vale do Minho transfronteiriço.

- Asociacion para a Defensa da Natureza do Condado
- Corema
- Engenheiro Horácio Faria

Partidos Políticos
- Partido Social-democrata
- Partido Comunista Português.
- Bloco de Esquerda.
- Partido Socialista Obrero Español

Outras
- Porto de Vigo
- TMC Mario
- Jonas André Rodrigues Henriques de Lima (docente no curso de Distribuição e Logística do Instituto Politécnico de Viana do Castelo)

Estas entrevistas, revelaram-se fundamentais para o desenrolar do trabalho. Foi nestas instituições que obtivemos as respostas que nos permitiram atingir os principais objectivos do nosso trabalho.

Capitulo 1

Transportes, desenvolvimento do território e logística

1.1 Desenvolvimento e transportes

A necessidade de vencer as distâncias entre os diversos pontos de interesse no território resultou em esforços por parte das sociedades no sentido de criar condições para facilitar as deslocações, processo consolidado, ao longo do tempo, numa relação cada vez mais complexa entre os transportes e as formas de organização espacial. Assim sendo, a própria evolução nos padrões de ocupação do território, ao revelar lógicas distintas, também na relação entre os transportes e a distribuição dos outros usos do solo, suscitou várias reflexões no âmbito da economia espacial e de outras ciências, nomeadamente a Geografia (PACHECO, 2004).

Assim ao olharmos para História verificamos um sem número de povos que privilegiaram o contacto com outros povos de modo a adquirirem mercadorias. Temos o exemplo dos povos conhecedores dos mares, como os gregos e os fenícios que dominavam o comércio no Mediterrâneo (DIAS, 2004), ou mais tarde os portugueses e espanhóis que deram a conhecer aos seus povos o arroz e a batata vindos do oriente e Américas respectivamente.

Os Romanos que construíram uma rede de vias de comunicação por todo o seu império para ligar as principais cidades (Vias Romanas do Mediterrâneo[1]), são também um exemplo do uso das acessibilidades e da mobilidade como forma de desenvolvimento do território em tempos mais remotos.

População e respectivas actividades distribuem-se no território disputando localizações mais próximas dos recursos e/ou actividades que precisam e/ou desejam, num quadro geográfico cuja densificação é, portanto, resultado da competição pelos usos do solo, competição essa à qual parece não ser alheia a valorização decorrente das condições de acessibilidade, como causa – efeito do desenvolvimento (PACHECO, 2004).

Constituindo uma forma particular de uso do solo, os sistemas de transportes apresentam-se no território com características diversificadas e, em particular nas áreas de maior densidade de ocupação, podem até sugerir alguma contradição: sendo uma actividade económica subsidiária de todas as outras desenvolvidas pela população, evolui a par das restantes de forma encadeada. Ora assim sendo, pode estar-se perante

[1] www.viaromanae.org

um ciclo vicioso, dado que mais e melhores condições de acessibilidade, ao proporcionarem um ambiente de trocas mais fluído, geram sucessivos acréscimos nas deslocações, aumentam o congestionamento e, novamente, a necessidade de mais e melhores condições de circulação, pelo que, as necessidades e exigências em matéria de transporte decorrem, entre outras causas, do sucesso que se verifica na utilização do sistema (PACHECO, 2004).

Assim sendo, se admitirmos que as condições de acesso a bens de consumo, de cultura, de lazer, ao ensino e à investigação, enformam o conceito de qualidade de vida actual (e de desenvolvimento) e definem os níveis de competitividade do território, uma melhoria no sistema de transportes resulta no aumento da competição entre os aglomerados de dimensão e de características diferentes, com alguns deles a reforçarem o seu dinamismo e vantagem competitiva, enquanto outros, por não terem os recursos necessários para entrar neste jogo de forma equitativa, por falta de "massa crítica", apostam na especialização e/ou apresentam dificuldades de reacção/afirmação nos novos contextos territoriais (PACHECO, 2004).

Segundo esta autora, o conceito de desenvolvimento passa pelo acesso a determinados bens e serviços supra mencionados, e só uma boa rede de transportes em constante evolução, juntamente com a sociedade, pode garantir o acesso a esse mesmo desenvolvimento. E ficou também claro que as regiões que estão fora da rede, dificilmente têm acesso aos factores de desenvolvimento.

Nenhuma região ou cidade no mundo consegue produzir e efectuar no seu território todos os bens e serviços necessários ao seu desenvolvimento. Por exemplo, não é possível numa determinada área termos universidades, hospitais, laboratórios, industrias e espaços destinados á agricultura e pecuária. Nem tão pouco é possível, por maiores que sejam os níveis de desenvolvimento, haver determinadas infra-estruturas, dos mais diversos tipos, em todas as cidades e povoações. No entanto é possível, levar as populações de todo o território ás infra-estruturas, e levar os produtos de todo o tipo a toda a região *just in time* através dos transportes e vias de comunicação. (LUZ, 2004)

Uma cidade com vocação eminentemente turística, muitas vezes carece de produtos básicos ou boas instituições educacionais. Já a cidade vizinha – sem nenhum atractivo turístico, possui boas escolas. A proposta é levantar esses pontos positivos e/ou negativos, a fim de que essas cidades possam se desenvolver em conjunto, fazendo com que a competição deixe de existir e levando o desenvolvimento à toda a região (LUZ, 2004).

A citação anterior do Engenheiro Nyssio Ferreira Luz, num dos seus artigos no portal do Instituto Brasileiro de Logística resume bem aquilo que está supra mencionado e dá-nos o mote para abordarmos no item 1.2 a relação das actividades logísticas com o desenvolvimento territorial.

1.2 As actividades logísticas e o desenvolvimento territorial

No capítulo 2 abordaremos o conceito de logística de forma mais profunda, todavia podemos afirmar desde já, de modo a alcançar um fio condutor com o sub-capítulo anterior, que os serviços logísticos gerais estão directamente associados aos transportes. E tal como verificamos no item 1.1 os transportes são fulcrais para o desenvolvimento de um território. Arriscamos mesmo a dizer que nos tempos que correm, os transportes e as suas infra-estruturas são vitais para a sobrevivência de um território.

Para além da sua associação directa aos transportes e aos seus benefícios inerentes, as actividades logísticas tem outros efeitos benéficos sobre o território onde estão localizadas.

Analisaremos então esses efeitos. Como iremos verificar no seguinte capítulo, uma boa gestão logística é fundamental para o aumento da produção numa empresa (CARVALHO, 2004). Ao analisarmos este facto a nível territorial, verificamos que toda a área em si aumenta a produção tornando o território mais próspero e atractivo para novas actividades económicas, que por sua vez vai fazer com que as autoridades do poder, sejam eles municípios ou governos, arrecadem mais impostos (CARVALHO, 1996), aumentando assim a sua receita que poderá ser canalizada para o investimento em serviços e infra-estruturas para servir a população.

O aumento das actividades logísticas vai fazer surgir novos investimentos ao nível de infra-estruturas de transportes e comunicações, como terminais, plataformas logísticas, banda larga, abastecimento de água, tratamento de resíduos e acessibilidades. Estes investimentos para além dos benefícios supracitados ainda vão proporcionar algum emprego. Neste nível, o do emprego, podemos dizer que a actividade logística ao atrair e fidelizar tráfego, influencia o próprio emprego estrutural, associado ao aumento do fluxo de mercadorias. As actividades logísticas contribuem, também, para o aumento do valor acrescentado regional e nacional e, portanto, também do rendimento público (SOUSA, 2006)

Vejamos de seguida os exemplos de Lyon e Zaragoza.

*"Em 2001, o impacto económico das actividades logísticas na região de Lyon foi estimado em mais de 1,4 mil milhões de euros; 46 plataformas com mais de 10.000 m2 foram criadas em 5 anos, das quais resultou a criação de 4.000 postos de trabalho***"**

Fonte: FranceTech [1]

"Estima-se que o projecto Plaza (Plataforma Logística de Zaragoza) servirá de localização a cerca de 350 empresas, com 7.000 pessoas a trabalhar nas suas instalações, e que tratará cerca de 5 milhões de toneladas de mercadorias por ano"

Fonte: Instituto Municipal de Empleo y Fomento Empresarial de Zaragoza [2]

Estes dados relativos a estas duas cidades levam-nos a concluir que quando uma cidade ou região tem sua estratégia de desenvolvimento virada para a logística territorial, portanto mais dinâmica, e aproveitando de modo mais racional e eficiente o seu espaço, torna-se automaticamente alvo de interesse. O resultado é a migração de empresas para essa área, acarretando os benefícios conhecidos, sem a necessidade de uma politica de incentivos fiscais. Hoje, assistimos a uma verdadeira guerra fiscal, resultado da falta de planeamento logístico. Os governos cedem áreas e oferecem incentivos que nem sempre são suficientes, porque a região não corresponde a todas as condições que a empresa necessita para se instalar. Com isto, esses territórios acabam por obter dois tipos de problemas a médio e longo prazo. Em primeiro lugar as regiões podem arranjar problemas para sustentar o desenvolvimento provocado pela migração desordenada de empresas, tais como o desgaste das vias de acesso, o aumento dos gastos com segurança e a falta de capacidade para actuar em áreas importantes para a população como o saneamento básico, a habitação, a saúde e educação. Em segundo lugar, as próprias empresas acabam por concluir que os incentivos fiscais já não representam um factor de diferença competitiva que necessitam e instalar-se-ão noutras regiões mais atractivas. (LUZ, 2004)

As actividades logísticas têm também efeitos indirectos sobre o território. Estes efeitos consistem na procura, por parte das actividades logísticas, de bens e serviços produzidos por outros sectores, que podem ser locais. Inclui-se ainda neste grupo, o

[1] PRIETO, (2006)

[2] PRIETO, (2006)

emprego e vendas resultantes dos gastos dos salários das empresas logísticas e também das que prestam serviços aquelas (SOUSA, 2006)

Em suma, as actividades logísticas vão trazer benefícios ao nível da criação de lucro e riqueza, na fixação e criação de emprego, nas acessibilidades e infra-estruturas, no ambiente, bem como noutros campos socio-económicos, urbanísticos e ambientais.

Neste primeiro capitulo ficamos então com uma noção da importância dos transportes e da logística para o desenvolvimento regional.

Capítulo 2

A logística

2.1 A logística na vertente militar

Muito antes de o Homem de negócios se aperceber das potencialidades da logística no mundo empresarial, já esta estava associada ao âmbito militar (armazenamentos, movimentações de exércitos, abastecimentos, …). Efectivamente, e em várias ocasiões, os grandes homens de guerra deram provas inequívocas de mestria e engenho na forma como foram tirando partido da logística como uma "arma letal". (CARVALHO, 1996)

Seguidamente iremos focar alguns episódios da Historia de guerra que nos mostram a utilidade da logística. Só uma enorme operação logística permitia o desembarque dos aliados com 326000 homens, 54000 veículos e 104000 toneladas de reservas, em plenas praias na Normandia, sem o apoio de um porto marítimo (CARVALHO, 1996).

Na guerra do Golfo em 1991, havendo um equilíbrio de forças suficiente para arrastar o conflito durante mais tempo, porque será que os aliados venceram em seis semanas? Três factores foram decisivos para esta vitória. Estes mesmos factores são hoje encontrados em termos empresariais. A aliança militar (em termos empresariais, o *partnership)*, a redução de tempo de guerra (em termos empresariais, a diminuição dos *time-to-market* e *time-to-costumer*) e a concentração de esforços e centralização do comando num só meio de ataque, o aéreo (em termos empresariais, centralização das operações). A logística permitiu o desenrolar da acção. O Iraque apenas resistiu seis semanas porque a sua organização logística era descentralizada, dispersa e enterrada. (CARVALHO, 1996)

No ataque norte-americano ao Afeganistão em 2001, enaltecemos apenas que em apenas três semanas volvidas sobre os ataques de 11 de Setembro [1] os americanos lançaram uma enorme operação militar, sem o apoio de nenhum país na região, que também durou pouco tempo, atendendo ás condições físicas do terreno e á complexidade da operação (CARVALHO, 2004)

Estes três exemplos referidos são relativamente recentes, mas podemos constatar que neste campo, o militar, a logística, teve grandes avanços. Basta olharmos para o

[1] Neste caso partimos do princípio que os ataques de 11 de Setembro foram o mote para o ataque ao Afeganistão

simples facto de um soldado romano combater e sobreviver com 1kg de abastecimentos por dia, e em 1943 um soldado precisar de 30 kg para o mesmo efeito. Este valor nos dias de hoje ronda a casa dos 100 kg. (CARVALHO, 1996)

Constatamos então a importância da logística na vertente militar, bem como a sua relação estreita com o mundo empresarial.

2.1 A logística no mundo empresarial – sua evolução, da II Guerra Mundial aos dias de hoje

No mundo empresarial a logística começou por exprimir uma função da organização relativa ao abastecimento e á formação de stock. Após a II Guerra Mundial algumas empresas e Universidades começam a aplicar e a desenvolver os conceitos de logística, que nesta altura estava apenas associada á distribuição física dos produtos. Em 1963 é criado o *U.S Council of Logistics Management*, uma organização que reunia todos os profissionais ligados á actividade logística, tendo como objectivo divulgar e disseminar o conhecimento neste domínio. No início dos anos 70 os produtores desenvolvem as suas próprias redes de distribuição de forma a controlarem o abastecimento dos mercados de destino, a garantirem um elevado nível elevado de serviço a clientes e a reduzirem os custos e stocks. Nos anos seguintes verificou-se a consolidação das funções de distribuição, movimentação de materiais e planeamento de produção sob a perspectiva de logística integrada. (REGO, 2004)

No nosso país, só a partir do início da década anterior é que a função logística passou a ser reconhecida ao nível da direcção das empresas. (REGO, 2004)

Nos dias de hoje a logística é mais do que distribuição física – como acontecia no passado – mais do que gestão de materiais, mais do que abastecimento. A logística apresenta-se como um sistema ou conjunto de sistemas de actividades integradas, de planeamento, implementação e controlo dos fluxos de produtos, serviços e informação relacionada, desde a origem ao ponto de consumo – cadeia de abastecimento –, e vice versa (*Reverse Logistics*[1]), capazes de responder no tempo certo, com a quantidade correcta nos locais mais apropriados (REGO, 2004; CARVALHO, 1996).

A figura 1 retrata de modo muito simples o funcionamento do *pipeline*[2] logístico.

[1] *Reverse logistics* é a cadeia de abastecimento no sentido inverso, isso é, no sentido cliente – fornecedor. Como exemplo de reverse logistics temos o exemplo de produtos reclamados ou devolvidos ou de vasilhames. No caso de produtos como o vasilhame chamamos *green logistics*.

[2] Por *pipeline* logístico entendemos o processo a que o produto é submetido desde da sua extracção até chegar ao cliente.

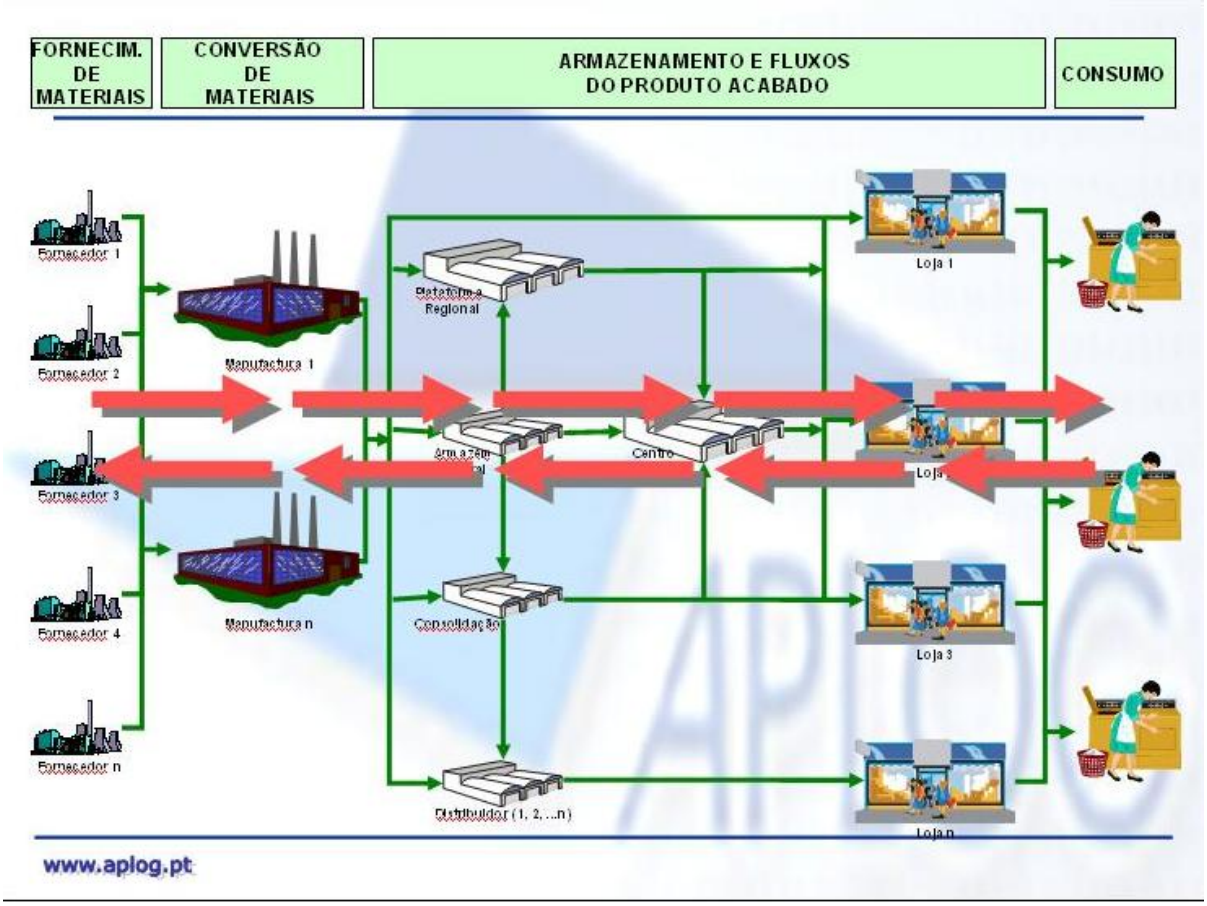


Figura 5 Esquema ilustrativo da cadeia de abastecimento.
Fonte: Associação Portuguesa de Logística.[1] Outubro 2006

2.3 A logística como vantagem competitiva

Ficou subentendido no item anterior a importância da logística para o mundo empresarial. Há autores que defendem mesmo que a logística assume uma importância tal na empresa que a sua presença só é notada quando há falhas, uma vez que o sucesso da sua função já assume uma certa naturalidade. …*é fácil reconhecer quando algo relacionado com a logística funciona mal, porque leva a frequentes roturas de stock, a ordens de encomenda desencontradas, a baixas performances, a disponibilizações erradas de produtos ou serviços, com colocações fora de tempo, em locais incorrectos ou em quantidades pouco indicadas. Mas tradicionalmente (…) quando funciona bem* (a cadeia logística), *entre as causas de sucesso divulgadas para o exterior não figura a logística…* (CARVALHO, 1996).

Para além de fundamental para a sobrevivência da empresa, a logística pode apresentar-se também como um dos muitos factores de vantagem competitiva, vital para a permanência da empresa no mercado cada vez mais feroz, complexo e global. A

[1] www.aplog.pt

pergunta que se impõe é: de que modo a logística se pode tornar uma escolha lógica e oportuna para ajudar a empresa a fazer frente a um mercado com as características supra mencionadas?

Depois do seu processo evolutivo, a logística apresenta-se hoje como uma disciplina multifuncional e, assim, contribui para a eficácia e eficiência da gestão, alem disso pode dar cobertura ás necessidades internas da empresa, bem como voltar atenções às pretensões do cliente. Com o tempo a logística aumentou também os seus objectivos, isto é, começou-se a preocupar com outras actividades, passando de um mero objecto operacional para ser um objecto estratégico, por isso, a logística deve ser tomada em conta nas decisões importantes da empresa. (REGO, 2004)

A logística permite uma visão global da empresa, da cadeia produtiva e também de toda a cadeia de abastecimento, permitindo assim analisar cada passo das respectivas cadeias mas com um pensamento global, de modo a criarmos uma sinergia entre estes de maneira a termos uma cadeia mais funcional.(REGO, 2004)

A logística, trata da gestão dos fluxos, sejam eles de materiais ou de informação. Então, pela sincronização e racionalização destes fluxos, procura-se, simultaneamente, a redução de *stocks*, que são consumidores de recursos, e o aumento da disponibilidade dos produtos. Essa sinergia favorece, também, o fluxo financeiro da empresa.

Ao ser correctamente e entendida, a logística, permite desenvolver estratégias para a redução de custos e o aumento do nível de serviço oferecido ao cliente. Estas duas condições, isoladas ou em conjunto, constituem factores que fazem a diferença a nível competitivo. Assim justifica-se que seja este o caminho escolhido por um número cada vez maior de empresas para arrecadar vantagens sobre as empresas concorrentes. (CARVALHO, 1996)

Pegando no que foi dito no capítulo 1 acerca de desenvolvimento do território, podemos dizer que as empresas ao ganharem competitividade, os territórios, onde estas estão implantadas, automaticamente sairão também beneficiados.

2.4 Logística integrada e função logística

2.4.1 Logística integrada

Logística integrada é uma variante da logística, que consiste na organização, planeamento, controle e execução do fluxo dos produtos desde o seu desenvolvimento, através da produção e da distribuição, até ao consumidor final de forma a satisfazer os requisitos de mercado, a um custo e investimento mínimos. (REGO, 2004)

Segundo Nazaré Rego as funções da logística integrada consistem no seguinte:

• Gestão global dos *stocks* de produtos acabados, semi – acabados, em curso – fabrico e matéria – prima.

• Gestão da logística do serviço a clientes. Exemplo: prazos de entrega e atendimento.

• Gestão dos canais logísticos – segmentos de mercado – e gestão dos transportes.

• Gestão física dos armazéns. Exemplo: definição do *layout* do armazém ao nível de equipamentos, estantes, empilhadoras, etc.…

• Recepção e acompanhamento de encomendas.

• Embalagem e expedição. (existem casos em que exigem certos cuidados, no que toca á sua conservação e transporte, como é o caso dos congelados)

• Planeamento agregado da produção

2.4.2 Função Logística

Nesta área podemos distinguir três funções da logística: a logística de aprovisionamentos, a logística da produção e a logística de distribuição. (REGO, 2004)

Na logística de aprovisionamentos, é efectuado o planeamento das necessidades de aprovisionamento, o aprovisionamento e transporte de materiais e componentes, a colocação e seguimentos de encomendas a fornecedores e a gestão de *stocks*. (REGO, 2004)

Na logística da produção é feito o planeamento do agregado da produção, o *layout* fabril (orientação do processo de produção), a movimentação de materiais e componentes, gestão de armazéns e *stocks* (produtos intermédios e semi – acabados) e a embalagem. (REGO, 2004)

Quando o produto está terminado temos de canaliza-lo ao retalhista ou á entidade que está a jusante da entidade produtora. É aqui que entra a logística de distribuição. Nesta fase são planeadas as vendas, é feita a gestão das encomendas, são atendidos os clientes, são geridos os armazém e os *stocks* (produtos acabados) e por fim é efectuada a gestão de transportes. (REGO, 2004)

2.5 Apresentação de um caso prático – a Tesco

Para terminar a este capítulo da logística mais ligado à gestão, apresentaremos de seguida um caso prático que deve o seu sucesso às actividades logísticas. Procedemos a este método da demonstração de um caso prático com o objectivo de verificarmos o quanto é importante a função logística e a cadeia logística bem como para nos apercebermos das vantagens competitivas encontradas através da logística e da circulação de informação.

Passemos então á análise do caso concreto. Abordaremos a Tesco[1], uma empresa que se dedica ao ramo alimentar e de *non-food* sedeada na cidade escocesa de Dundee, que, em 2003 contava com 1982 lojas (Figura 2), 221000 empregados, uma marca própria com 1200 linhas de produtos. Esta é uma empresa que conta com um volume de negócios a rondar os 32098 M€ e dispõe de mais de 40000 artigos em SKUs[2]. A Tesco tem como alvo "*criar valor para os clientes de forma a fidelizar os mesmos*" e tem a capacidade de abastecer todas as suas lojas duas vezes por dia durante todos os sete dias da semana. (REGO, 2004)

Figura 6 Aspecto de uma loja Tesco em Liverpool.
Fonte: Própria. 30/11/2006

O portal www.tesco.com (Figura 3) é o maior *e-grocer* e o retalhista on-line mais lucrativo do mundo, com um volume de 443M£, e um lucro de 12M£. Através deste portal são entregues mais de 110000 encomendas por semana, cobrindo cerca 65% do mercado retalhista do Reino Unido. (REGO, 2004)

[1] Www.tesco.com
[2] *Stock keeping units*

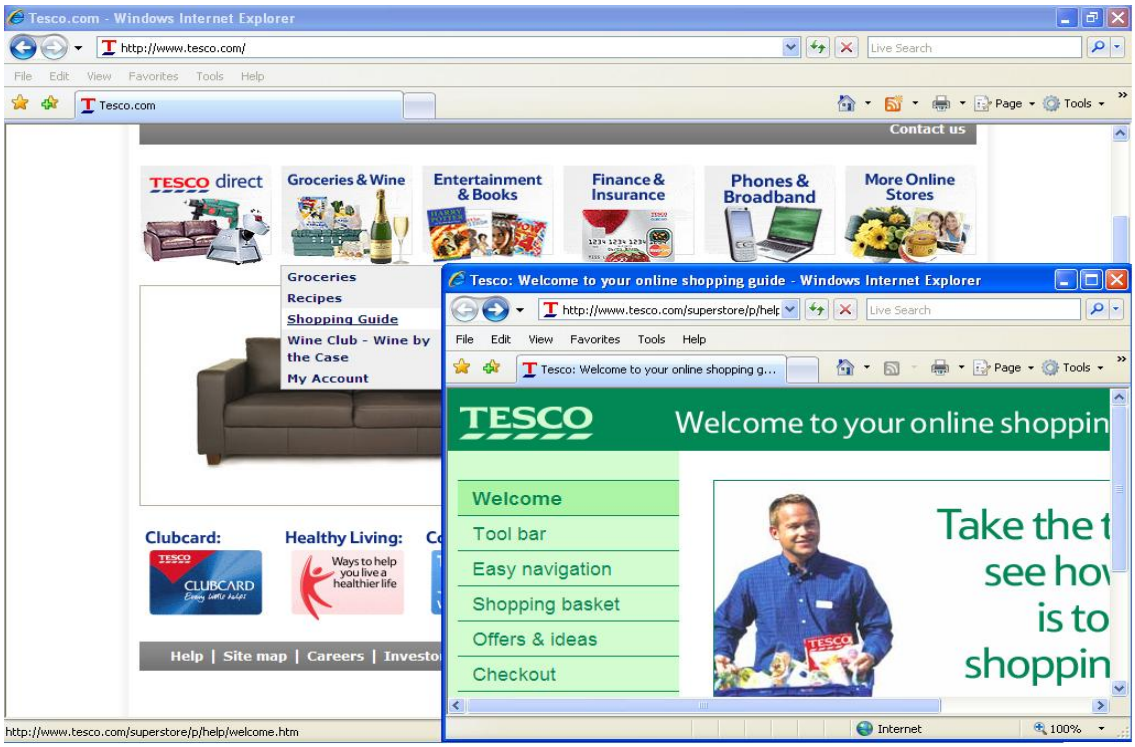


Figura 7 Aspecto do portal www.tesco.com
Fonte: www.tesco.com. Janeiro 2007

No passado, esta empresa teve graves problemas a nível logístico.

Com o crescimento da empresa ao longo dos anos, foi sendo necessário proceder a reformulações. Então numa primeira reforma das operações, as entregas dos fornecedores passaram a ser feitas para centros de distribuição em vez de directamente para as lojas, e a distribuição para os retalhistas era feita a partir de 26 depósitos. Estes depósitos operavam a uma única temperatura em eram pequenos e ineficientes. As entregas demoravam muito tempo e não era economicamente viável fazer entregas diárias. Os bens que necessitavam de temperaturas diferentes, tinham de ser transportados em diferentes tipos de veículos. Cada grupo de produtos possuía um diferente sistema de encomendas. Assim, a rede de depósitos, não conseguia lidar com o aumento do volume de negócios, nem com as exigências crescentes em termos de controlo de temperatura. (REGO, 2004)

Para resolver estes problemas foi necessário criar uma nova estratégia de distribuição. Muitos dos entrepostos mais pequenos, sem possibilidade de controlar a temperatura, foram substituídos por outros depósitos maiores e capazes de lidar com uma mistura de produtos que exigem diferentes temperaturas, designados por Centros

de Distribuição Regional[1]. Tal facto, permitiu efectuar entregas diárias, a um custo razoável para todas as lojas do grupo. (REGO, 2004)

Foram adquiridos novas viaturas com vários compartimentos que permitiam o transporte simultâneo de produtos com diferentes temperaturas. Porém com o crescimento da empresa, surge um novo problema, desta vez nos retalhistas. As lojas mostram-se incapazes de elaborar encomendas consoantes as suas necessidades, devido ao vastíssimo leque de produtos ao dispor. (REGO, 2004)

Para ultrapassar este problema, a Tesco recorreu ás tecnologias de informação, então implementaram-se os EPOS – sistemas de ponto de venda electrónico – que registam todas as vendas por SKU, através de códigos de barra. A cada quatro horas são actualizadas as vendas no TIE – Tesco *Information Exchange*, sistema baseado na Internet e que permite á empresa comunicar com os fornecedores. (REGO, 2004)

Este sistema tem a vantagem de reduzir os tempos de resposta dos fornecedores e de aumentar a disponibilidade de produtos nas prateleiras das lojas. Consegue-se também melhorar a introdução de novos produtos, promoções etc. e monitorizar os níveis de serviço alcançados. (REGO, 2004)

As encomendas são feitas aos fornecedores através do EDI – *Electronic Data Interactive* – em função das previsões de vendas. (REGO, 2004)

Ao analisar este caso, verificamos que esta empresa adaptou-se às novas realidades do mercado e mesmo da sociedade, sempre apoiando-se na logística e nas novas tecnologias (podemos ter um sem número de artigos à distância de um click no portal www.tesco.com), dando nos então a entender a importância desta para o mundo empresarial.

[1] Um CDR típico, tem três áreas de temperatura: congelados, frescos, e ambiente. Cada uma destas unidades serve cerca de 50 retalhistas.

Capítulo 3

Plataformas logísticas

3.1 Definição

Uma plataforma logística é uma área definida que contém todas as actividades relacionadas com o transporte, logística e distribuição de bens para trânsito nacional ou internacional e são executadas por vários operadores. Estes operadores podem ser proprietários ou inquilinos dos edifícios e instalações (armazéns, áreas de armazenamento, escritórios, parques de automóveis, etc.) que estão construídos na plataforma. (Appendix to the Statute of Euro platforms E.E.I.G, 2004)

Uma plataforma logística, deve permitir o acesso a todas as companhias envolvidas nas actividades acima mencionadas, de forma a poder haver uma livre competição. Um parque logístico deve estar também equipada com todas as instalações e serviços públicos de modo a executar as actividades logísticas e servir os funcionários e equipamentos dos operadores. (Appendix to the Statute of Euro platforms E.E.I.G, 2004)

De forma a encorajar o transporte intermodal para o manuseamento dos bens, uma plataforma logística deve, de preferência, ser servida por uma multiplicidade de meios de transporte (rodoviário, ferroviário, porto de mar, aeroporto, canal de água). (Appendix to the Statute of Euro platforms E.E.I.G, 2004)

Finalmente, é imperativo que a plataforma logística, seja comandada por uma única entidade, seja ela pública ou privada. (Appendix to the Statute of Euro platforms E.E.I.G, 2004)

Iniciamos este terceiro capítulo com a definição de plataformas logísticas retirada do portal do *Europlatforms.* Esta definição dá-nos a noção de um espaço delimitado onde vingam as actividades ligadas ao transporte, logística e distribuição de mercadorias. Estas actividades podem ser de âmbito nacional ou internacional. As plataformas logísticas são ainda caracterizadas pela presença de vários operadores que podem ou não ser detentores dos edifícios e outras infra-estruturas dentro do espaço logístico. Tal como é referido por esta entidade europeia, as plataformas logísticas são espaços que favorecem a inter modalidade de transportes, devendo então ser servida por vários modos de transporte. Por fim, estes espaços têm a particularidade de serem geridos por uma única entidade, que pode ser pública ou privada.

3.2 Condições territoriais para o desenvolvimento de uma plataforma logística

Por toda a Europa existem várias maneiras de abordar as plataformas logísticas. Estas, nos diversos países europeus, têm diferentes nomes (*freight viilages, interporto, plate form logistiques*), diferentes graus de importância, diferentes graus de alcance (internacional, nacional, regional, local). (Component 2 of General strategy – Redetral, 2005)

Porem, os impactes no território das infra-estruturas logísticas, bem como os seus factores de localização são comuns nos vários países do Velho Continente. No primeiro capítulo desta obra debruçamo-nos nos impactes que a logística tem no território, agora iremos abordar os factores que devem ser considerados para a instalação de um parque logístico num determinado território.

Assim, para a instalação de uma plataforma logística, devemos ter em conta factores como as infra-estruturas ligadas aos transportes, infra-estruturas ligadas as energias, telecomunicações e acção social, mão de obra qualificada, mercados, ambiente e ecologia, uso e planeamento do espaço (incluindo a disponibilidade da área). (Component 2 of General strategy – Redetral, 2005)

A segunda componente da estratégia geral da Redetral dá-nos de seguida alguns factores chave que condicionam a localização de uma plataforma logística.

3.2.1 Infra – estruturas de transportes

A capacidade e qualidade das infra-estruturas dos transportes são a chave técnica para o desenvolvimento das plataformas logísticas e são o elemento mais importante da estrutura da plataforma.

3.2.1.1 Transporte rodoviário

Nos dias de hoje, o transporte rodoviário e as suas infra – estruturas, são os mais utilizados no acesso aos parques logísticos. Este tipo de transporte constitui, normalmente, a parte inicial e final do transporte inter modal. Por isto mesmo, uma plataforma logística deve estar localizada dentro de um corredor nacional estratégico de auto-estradas; fácil acesso á rede de estradas internacional e a outras estradas regionais ou locais que dão acesso ás principais ligações intra e inter regionais.

3.2.1.2 Transporte ferroviário

Em termos de carga o comboio tem muitas vantagens:

- Elevada capacidade de carga e frequência de serviço
- Ideal para mercadoria pesada e volumosa
- Percorre distâncias longas rápida e economicamente

• Consome pouca energia e é pouco poluente.

Este meio de transporte apresenta também as suas desvantagens:

• Para ser viável economicamente é necessário uma distância mínima entre os 400 e os 500km.

• O desenvolvimento do transporte ferroviário exige muito tempo e capital financeiro.

As plataformas logísticas, geralmente necessitam de infra-estruturas ferroviárias e dão a oportunidade de o transporte deste género competir com o transporte rodoviário.

3.2.1.3 Transporte aéreo.

Ao contrário do transporte rodoviário, e mesmo do ferroviário, o transporte aéreo não é fulcral para o funcionamento de uma plataforma logística. No entanto a existência de um aeroporto numa determinada região é certamente uma vantagem para a mesma, no que toca a atracção de investimentos como uma plataforma logística. Na existência de um aeroporto, devido ás suas necessidades especiais, as actividades relacionadas com a logística devem estar localizadas muito próximo destes terminais aéreos, ou mesmo dentro dos mesmos. Um aeroporto e uma plataforma logística necessitam de ligações ao resto da região, que normalmente são efectuadas por estrada. Se estas duas infra-estruturas estiverem localizadas uma ao lado da outra, existe a possibilidade de utilizarem ambas as mesmas estradas, diminuindo assim o investimento.

3.2.1.4 Transporte por água/Portos de mar

Os portos de Mar devido ao seu tamanho e diversidade de operações no mercado de carga, já funcionam como um espaço logístico. Tal como acontece com os aeroportos, as plataformas logísticas não tem os portos de mar como condição determinante para o seu funcionamento, porem um porto de mar ou um canal aquático navegável é sempre um factor que se pode tornar decisivo para a implementação de um parque logístico numa certa região. Os canais navegáveis são convenientes para produtos de baixo valor, volumosos e não perecíveis. De qualquer forma, e tal como acontecia no caso do aeroporto, é sempre necessário uma via terrestre para levar os produtos porta a porta. O relevo da região também irá condicionar a navegabilidade dos canais interiores, bem como a sua construção.

3.2.1.4 Transporte intermodal

Multimodal, Intermodal e Transporte combinado são termos usados com alguma frequência para descrever o percurso dos bens efectuado em dois ou mais meios de

transporte. Este tipo de transporte deve ser encorajado pelas plataformas logísticas, mais, a inter modalidade é uma característica base de uma infra – estrutura deste tipo.

Este tipo de transporte apresenta vantagens para a sociedade tais como, a redução do trânsito nas estradas e dos impactes ambientais. Para os utilizadores e operadores, a inter modalidade tem a vantagem de reduzir os tempos e custos de viagem.

3.2.2 Infra-Estruturas de telecomunicações

O avanço e o desenvolvimento no campo da informação e nas tecnologias de comunicação tem se mostrado fundamentais para a logística. São cada vez mais as empresas que utilizam sistemas informáticos e de redes para o seu processamento logístico. Uma rede de telecomunicações capaz de gerir fluxos significativos de dados e informação é portanto, um requisito fundamental para uma plataforma logística. As redes de telecomunicações devem exibir um determinado número de características que satisfaçam as necessidades da logística, como a gestão dos *stocks*, as entregas *just-in – time*, etc. tais como: acesso a banda larga, fibra óptica, rede de telemóvel, livre acesso a todas as operadoras de forma a permitir a livre competição, etc.

3.2.3 Infra-Estruturas de energia

Todas as transformações e distribuições de bens usam a electricidade.

Surgem então questões ligadas aos custos de energia e à probabilidade de cortes. A forte utilização de energia eléctrica exige o recurso ás mais diversas fontes de energia, sendo que algumas delas tem preços mais elevados do que outras.

Quando construímos uma plataforma logística devemos ter em conta as iniciativas nacionais e internacionais que limitam a emissão de gases que provocam o efeito de estufa e encorajam a utilização de recursos energéticos renováveis. Estas limitações e encorajamentos devem partir também das autoridades (locais ou regionais), dos concessionários das plataformas, dos produtores de energia e das agências reguladoras.

3.2.4 Factores sociais e educacionais

As condições regionais têm impactos directos na implantação de uma plataforma logística. No entanto, factores como a qualidade de vida, assumem também um papel importante para determinar o poder atractivo de uma área como local de vida e de negócios. As pessoas, as associações, as empresas e o investimento, são frequentemente atraídos para áreas e regiões onde existe uma vida social e cultural vibrante, acompanhada de um vasto leque de serviços de educação, saúde, entretenimento, etc.

Ainda a nível social, podemos dizer que, uma plataforma logística, tal como qualquer equipamento industrial, antes de se localizar, tem de ter em conta a quantidade e qualidade de mão-de-obra disponível na região.

No caso das plataformas logísticas, a força de trabalho está divida em dois grandes ramos: a força de trabalho não qualificada e a qualificada. A mão-de-obra sem qualificações, ou com habilitações literárias reduzidas são necessárias para trabalhos manuais, de manutenção, e outros trabalhos pesados e fáceis de efectuar. Em instalações como os parques logísticos, este tipo de mão-de-obra é a que predomina. Para os trabalhos mais complexos de foro logístico, financeiro, informático, tecnológico, comercial, entre outros, é necessária a presença de mão-de-obra qualificada.

Por este motivo, as plataformas logísticas devem estar situadas nas proximidades de estabelecimentos de ensino superior, de modo a ter por perto um *stock* de graduados pronto a trabalhar. As plataformas, podem ainda, criar parcerias com as Universidades e instituições de ensino superior próximas. Com estas parcerias, os alunos vão ganhando experiência e conhecimentos dentro da logística, estando assim melhor preparados para executar funções num parque logístico.

3.2.5 Mercado

Deve ou não, uma plataforma logística estar próxima dos mercados?

A escala de operação da plataforma vai fazer depender a resposta a esta questão, isto é, quando estas infra-estruturas operam a uma escala internacional ou multi-centrica, não necessitam de estar próximas dos mercados. As empresas, que usam este tipo de instalações, fazem-no com o objectivo de reduzir as distâncias para os vários destinos. Portanto, a localização da plataforma em “parte nenhuma”, mas com boas infra-estruturas de transportes, pode ser a solução.

Por outro lado, as plataformas logísticas que operam a nível regional ou local, necessitam de estar relativamente próximas dos seus nichos de mercado ou dos centros urbanos. Neste caso, a localização junto a meios de transporte ferro e rodoviário é imperativa.

3.2.6 Ambiente

Uma plataforma logística apresenta muitos problemas ambientais significantes que requerem níveis consideráveis de gestão e controle. Pobres níveis de gestão ambientais vão acarretar pouca eficiência no funcionamento da plataforma, e conflitos com os vizinhos (habitações, comercio, industrias etc.) e com organizações ambientais do governo.

São vários os tipos de impactes ambientais que as plataformas logísticas provocam, e que requerem atenção especial por parte dos seus proponentes. Destacamos as seguintes:

• As emissões causadas pelos transportes, nomeadamente os de estrada, que são atenuadas através de taxas por emissões de CO_2, por restrições à velocidade, por encorajamentos à utilização do transporte ferroviário, entre outras.

• Tratamento de lixos, reduzindo assim os desperdícios e aumentando o número de materiais reutilizáveis.

• Poluição sonora típica de plataformas logísticas, que tem fortes impactes nas áreas vizinhas. Portanto é importante que este assunto seja examinado ao pormenor quando ainda nos encontramos na fase de planeamento da plataforma.

No geral, as plataformas logísticas, devido ao seu tamanho e natureza deve ter uma gestão cuidada no que toca ao ambiente de modo a evitar comportamentos que constituam atentados ao ambiente.

3.2.7 Planeamento territorial

O desenvolvimento de uma plataforma logística deve ser efectuado de acordo com planos que tenham em conta o desenvolvimento da área envolvente. Da mesma forma, só um plano e um uso do solo claros e sem ambiguidades, permite o desenvolvimento adequado da plataforma. O planeamento é também importante na medida em que estabelece regras para um potencial desenvolvimento da plataforma no futuro. Um plano para o desenvolvimento de um parque logístico deve incluir elementos como:

• O zonamento do solo, de forma a alcançar um planeamento adequado e um desenvolvimento sustentável para a área.

• A instalação de infra-estruturas de transportes, de energia, de comunicação, de abastecimento de água e de reutilização dos resíduos.

• A conservação e protecção do ambiente.

• O desenvolvimento e renovação das áreas em necessidade da regeneração.

Para as plataformas logísticas, como factor de desenvolvimento, torna-se particularmente importante a integração do planeamento do espaço e dos transportes, por razões de coesão económica e social, energia, preservação dos recursos e sustentabilidade. A implantação de uma plataforma logística, vai fazer crescer a necessidade de efectuar viagens na área e fornecimento de serviços de transportes, o que por sua vez vai aumentar a actividade económica, bem como as transformações do uso do solo. A chave para uma real integração dos transportes e usos do solo é o

fornecimento do planeamento e serviços dos vários meios de transporte coordenados pelas respectivas entidades.

Para os benefícios dos níveis de integração serem máximos, o processo de planeamento de transportes deve estar estreitamente ligado ao processo de planeamento do espaço de modo a que os serviços de transporte sejam geridos a um nível estratégico. Isto vai exigir a reserva de solos apropriados, afim de obter no futuro um maior leque de opções de alargamento das infra-estruturas de transporte. O desafio do processo de planeamento é obter planos equilibrados e que tenham em conta a flexibilidade em respeito do zonamento dos solos e das infra-estruturas de transporte.

Estão assim definidas, pela segunda componente da estratégia geral da Redetral, os principais factores de localização de uma plataforma logística. Verificamos que, para a localização óptima de uma infra-estrutura deste género, é preciso a conjugação de vários factores. E verificamos, também, que à grande parte dos factores estão associados os transportes e toda a sua envolvente, revelando assim a sua importância no contexto de infra-estruturas logísticas.

3.3 Exemplos de plataformas logísticas na Europa

Neste ponto, iremos abordar alguns exemplos internacionais de plataformas logísticas, para termos uma melhor noção do seu funcionamento. Vejamos então os exemplos gerais das redes espanhola, italiana e francesa, e das plataformas de Álava e de Turim, apresentados por Eugénio Prieto em Maio de 2004

3.3.1 Espanha

Em Espanha, as plataformas logísticas tem vindo a ser construídas em redor das principais cidades industriais. São plataformas, que se caracterizam pelas suas actividades de transporte, de logística e de distribuição de mercadorias, mas que tem um reduzido desenvolvimento ferroviário.

No país vizinho, as plataformas logísticas são de vários tipos, e por isso tem também localizações diferentes.

Temos então centros de distribuição nacional, que estão concentrados no eixo: Madrid – Zaragoza – Barcelona; ZAL's[1] anexas aos principais portos; Centros de carga aérea em Barcelona, Madrid e Vitoria; e centros de transporte e distribuição regional nas principais províncias espanholas.

[1] ZAL – Zona de actividades logísticas. (www.zal.es)

A plataforma de Álava (Figura 4) é (de momento) a segunda maior plataforma logística de Espanha, com 166ha e expansíveis até aos 200ha. Esta plataforma dá apoio aos portos do País Basco e serve os principais fluxos entre a Península Ibérica e o resto da Europa. Esta infra-estrutura tem como objectivo contribuir para o desenvolvimento económico e social e para a coesão económica e social potenciando eixos de comunicação e integração no mercado europeu. Este empreendimento de Álava, situa-se no nordeste espanhol, a 20 km do aeroporto de Foronda (o 3º maior aeroporto de carga de Espanha) e a 65 km do porto de Bilbao e sobre os eixos ferroviários: Madrid – Irún e Bilbao – Barcelona. Num raio de 100 km temos 4,5 milhões de habitantes (12% do PIB espanhol).

A nível de funcionalidades, encontramos em Álava o seguinte:

• Área de apoio às actividades portuárias e aéreas.

• Armazenagem, regulação e distribuição.

• Naves monocliente com escritório integrado.

• Terminal intermodal e acesso ferroviário às naves.

• Centro de transito internacional com alfandega.

• Centro administrativo e industrial

Figura 8 Vista aérea virtual da plataforma logística de Álava
Fonte: www.arasur.es Janeiro 2007

As principais empresas aqui instaladas correspondem a empresas de distribuição, como é o caso da *Azkar*, *TNT* e *DHL*.

3.3.2 Itália

A Itália promoveu o desenvolvimento da rede de plataformas logísticas através da administração central. Os parques logísticos italianos são parques multimodais, com pelo menos um terminal de carga ferroviário e uma ligação com portos, aeroportos e importantes vias rodoviárias. Nestes parques efectuam-se actividades de logística de valor acrescentado.

As plataformas logísticas italianas situam-se maioritariamente no norte do país, onde a procura é mais elevada e a rede de infra-estruturas é mais densa, e tem tendência a localizar-se na periferia dos centros urbanos.

A plataforma logística é uma plataforma com 150ha e com 280ha expansíveis e movimenta cerca de 2 milhões de toneladas por ano. Este espaço logístico, localiza-se no extremo sul do principal eixo industrial europeu: Norte de Itália – Reino Unido, junto à área metropolitana de Turim, a 25 km do aeroporto mais próximo e a 140 km da cidade de Milão. O parque logístico de Turim, que influencia uma área com 2,2 milhões de habitantes, tem como principais objectivos apoiar os portos de Génova, La Spezia e Savona e minimizar os impactes ambientais, reduzindo a poluição atmosférica e sonora, contribuindo para o reordenamento, recuperação e desenvolvimento de áreas urbanas.

As funcionalidades contidas no *interporto* de Turim são as seguintes:

• Áreas logísticas multifunções, especializadas e de transformação.

• Terminal intermodal (ferroviário e rodoviário) e ligação directa aos portos da região.

• Serviços alfandegários.

• Serviços às empresas que incluem bancos, seguradoras, entre outros.

• Serviços de limpeza e descontaminação de cisternas e contentores alimentares.

As principais empresas aqui instaladas são, tal como na plataforma de Álava, empresas de distribuição como, a *DHL* ou a *TNT*. No entanto também estão presentes empresas do ramo alimentar e do ramo dos combustíveis, temos como exemplo a *Kraft* e a Q8 respectivamente.

3.3.3 França

A França desenvolveu a sua rede de plataformas num sistema radial. Ao contrário do italiano, o estado francês não investiu directamente na rede, mas deu subsídios a quem o fez.

As plataformas logísticas francesas estão estrategicamente localizadas para servir as costas do Atlântico, Mediterrâneo e Canal da Mancha, principais aeroportos e vias rodoviárias. Verifica-se também a localização na periferia dos centros urbanos.

3.3.4 Conclusão

Depois de analisarmos o caso destes três países de das duas plataformas logísticas de Álava e de Turim, podemos tirar algumas conclusões.

Constatamos, então, que em termos de localização existe uma proximidade à concentração da procura/ produção e no seio das infra-estruturas de transporte.

Quanto á sua configuração, verifica-se um compromisso entre a concentração de actividades logísticas em localizações centrais (tanto a nível local como nacional) e o desenvolvimento de uma rede radial (regional), de modo a servir as necessidades mais locais. Verifica-se também que existem funcionalidades adequadas ao tipo de tráfego e ao enquadramento global da plataforma, bem como serviços administrativos, complementares e de infra-estruturas comuns, permitindo explorar economias de escala.

Constata-se também que o acesso multimodal e o desenvolvimento que considera áreas de expansão, são uma constante nos casos supra citados. A logística de valor acrescentado (consolidação/desconsolidação, armazenagem, *picking*, etiquetagem, embalagem, …), com naves adequadas às necessidades dos clientes, está também presente nestes casos estudados.

Verificamos então alguns exemplos de experiências internacionais de plataformas logísticas, assim como das redes onde estão inseridas. No próximo capítulo iremos fazer uma abordagem à rede portuguesa.

Capítulo 4

Logística e Transportes em Portugal

4.1 A situação da logística em Portugal

A situação, em termos de infra-estruturas logísticas em Portugal é deficitária, tendo em consideração as actuais exigências neste sector e quando comparada com os nossos principais parceiros comunitários, quer seja em termos qualitativos quer seja em termos quantitativos, a que se deve juntar um forte desequilíbrio modal e territorial que penaliza o nosso sistema empresarial face aos seus mais directos concorrentes europeus. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

As actividades logísticas, têm vindo a adquirir uma importância cada vez mais relevante. Sendo Portugal uma economia aberta e extrovertida, fortemente importadora e exportadora, a expansão da logística adquire uma importância relativa ainda maior. (CABRAL; DOMINGUES; PORTAS, 2003)

Tradicionalmente, as politicas urbanas não consideravam a especificidade destas actividades, sujeitando-se aos critérios de zonamento (zonas e loteamentos industriais). Em matéria de infra – estruturas logísticas persistem as lógicas sectoriais geridas por entidades próprias, com um claro défice de articulação institucional ao nível local e regional. Basta lembrar que em Portugal não existe ainda nenhuma plataforma multimodal de mercadorias. Acresce que estas actividades produzem cargas urbanas apreciáveis, que tendem a localizar-se na proximidade das grandes aglomerações urbanas e industriais e que, por isso, exigem uma forte articulação com o planeamento urbano. (CABRAL; DOMINGUES; PORTAS, 2003)

Quando temos presente que o custo do processo logístico na sua globalidade pode ultrapassar os 12 a 15% do custo de produção nas pequenas e médias empresas, é notório que a manter-se um cenário de desarticulação e desordenamento do sistema logístico, toda a capacidade competitiva do sector industrial português poderá ser posta em causa a médio prazo. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

Em termos organizacionais, a situação actual do sistema logístico em Portugal apresenta marcadas diferenças. De um lado temos o subsistema logístico de apoio ao consumo, que tem revelado um apreciável grau de desenvolvimento, através da implantação de bases de distribuição vocacionadas para apoiar todo o território nacional e com suporte a modernos sistemas de informação e gestão. No outro lado temos o subsistema logístico de apoio à produção, que apresenta como debilidade mais notória a

falta de consistência traduzida em estruturas deficientes e pouco articuladas, o que impede a obtenção dos ganhos de competitividade propiciados por um funcionamento correcto em rede. Esta debilidade está em clara contradição com o que se vem registando no resto da Europa, nomeadamente em Espanha, onde existe já uma rede muito robusta de plataformas logísticas. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

Também em Portugal, é de assinalar a existência de pontos de concentração de cargas importantes, os quais apresentam dificuldades no tratamento de mercadorias por não terem numa segunda linha, instalações onde se possam desenvolver funções complementares. Essa lacuna é maioritariamente ultrapassada em baldios logísticos[1]. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006).

Esta dispersão territorial cria outra desvantagem que decorre da impossibilidade das empresas desfrutarem de uma redução de custos de operação de operação obtida pela partilha de serviços comuns entre várias empresas vizinhas. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006).

Este trecho da brochura que apresenta o plano logístico português, dá-nos a ideia de que, a nível logístico, ainda há muito trabalho a efectuar no nosso país e dá-nos o mote para a rede de plataformas logísticas a implantar em Portugal.

Em 1996, José Mexia Crespo de Carvalho, traça, na sua obra "logística", um quadro sobre a situação dos transportes em Portugal, identificando também várias carências e lacunas. No entanto, passados dez anos, houve algumas transformações nessa área, nomeadamente ao nível das infra-estruturas de transporte rodoviário. Abordaremos, então, no ponto seguinte, o panorama actual dos vários tipo de transporte no nosso país.

4.2 O sistema actual de transportes em Portugal

4.2.1 Transporte rodoviário

Em 1996, Portugal conta, ainda com uma rede de estradas obsoleta e demasiadamente extensa. Faltando ainda construir 10000 km de vias estruturantes e complementares. (CARVALHO, 1996).

Passados dez anos, (e com um novo Plano Rodoviário Nacional mais extenso) faltam construir 2605km de vias estruturantes (LINO, 2006). Na figura 5 podemos

[1] Instalações disseminadas e desordenadas cuja localização é função do baixo valor do solo, e como consequência, não usufruem de boas condições de acesso.

constatar que, a situação sofreu alterações entre 1996 e a actualidade. Apesar de o Plano Rodoviário de 2000 não estar totalmente concluído, já é possível, por exemplo, ir de Valença a Vila Real de Santo António em auto-estrada (A3, A1, A2 e A22). O interior e o litoral estão hoje mais próximos. Cidades como Beja, Évora, Chaves, Castelo Branco, Viseu e Guarda[1] estão a poucas horas dos principais centros do litoral, o que não acontecia em 1996, devido as auto-estradas A2, A6, A7, A23, A24, e A25[2].

Permanecem, no entanto, discrepâncias entre litoral e interior. Verificamos um maior número de vias na faixa Caminha – Setúbal, faixa essa que corresponde à área que alberga a maior parte da população em Portugal (PNPOT, 2006), quatro dos cinco portos de mar mais importantes, dois aeroportos, nove cidades capital de distrito e duas áreas metropolitanas, isto é, a faixa Caminha – Setúbal conta com uma série de centros e infra-estruturas que são passíveis de serem ligados por IP´s e IC´s. (FALCÃO, GABRIEL, MAYA, SILVA, 2000) Enquanto que, continuam a haver áreas do interior que não são contempladas com qualquer via estruturante no PRN de 2000. Temos, também, o exemplo da cidade de Portalegre, capital de distrito no Alentejo Norte, que vê se abrangida no PRN 2000, pela IC13 e IP2, no entanto nenhuma destas vias é em perfil de auto-estrada.

[1] Bragança, em 2012 ficará também ligada pela A4 (Apresentação das acessibilidades a Trás-os-Montes e Alto Douro, 2006)

[2] www.brisa.pt/ www.nortscut.com/www.lusoscutbla.pt/www.viamichelin.com/ www.estradasdeportugal.pt

Figura 5 Plano Rodoviário Nacional 2000
Fonte: Modificado a partir de
www.estradasdeportugal.pt. Janeiro 2007

As ligações à fronteira com Espanha são também privilegiadas com seis ligações em AE[1].

Constata-se também a existência de dois tipos de corredores. Os longitudinais, efectuados pelo IP1 no litoral e IP2 no interior. E os transversais efectuados pelo IP4, IP5, IP6, IP7, IP8 e IP9.

Todos os Itinerários Principais e complementares com perfil de auto-estrada são concessionados por uma ou mais empresas na mesma via, recebendo a designação de A. Por exemplo, na IP1, entre Valença e Vila Real de Santo António, existem quatro Auto – estradas, a A1, A2, A3 e A22, sendo que as três primeiras são concessionadas pela *Brisa* e A22 pela *Euroscut* (Instituto de estradas de Portugal, 2007).

Não podemos esquecer, as inúmeras estradas nacionais, entretanto, algumas desclassificadas e nas mãos do poder local, que abrangem todo o território nacional.

[1] AE – Auto – estrada.

Ficou então claro que, Portugal, teve uma grande evolução nos últimos anos no capítulo das infra-estruturas rodoviárias, contando actualmente com uma moderna rede de estradas e auto – estradas que cobre uma parte razoável do nosso país.

4.2.2 Transporte ferroviário

A rede de caminhos-de-ferro em Portugal começou a ser construída tarde, e o seu desenvolvimento foi lento. Em 1856 abriu a primeira linha entre Lisboa e o Carregado (SARMENTO, 2003) de uma rede que ficou concluída em 1938 com a conclusão da linha de Guimarães (Comboios de Portugal, 2005).

Entre a década de 80 e 90, em resultado da forte competição imposta pelo transporte rodoviário, público e privado, e nomeadamente devido ao investimento na construção de estradas juntamente com a falta de investimento na modernização, várias linhas fecharam. (SARMENTO, 2003).

No final de 2005, a rede contava com uma extensão de 2839 km com trânsito ferroviário, servindo uma população da ordem dos 8,5 milhões de habitantes (Orientações estratégicas para o sector ferroviário, 2006).

A actual rede ferroviária nacional caracteriza-se pela existência de dois tipos de bitola[1], a Ibérica e a Métrica. A designada bitola Ibérica, que prevalece em Portugal e em Espanha, constitui um dos principais obstáculos à interoperabilidade da rede ferroviária de ambos os países com a rede ferroviária da maioria dos países europeus, caracterizada pela existência da designada bitola europeia. (Orientações estratégicas para o sector ferroviário, 2006).

Em relação a modernização e electrificação, aproximadamente 50% da rede está electrificada, e tem instalado sofisticados sistemas de segurança de circulação e de controlo e comando de circulação. (Orientações estratégicas para o sector ferroviário, 2006).

A quase totalidade da rede ferroviária está apta para o transporte de mercadorias (Figura 6), quer nacional, quer internacional. A rede ferroviária, serve as principais fronteiras com Espanha e quatro dos cinco principais portos nacionais. A rede ferroviária é ainda complementada por um conjunto de terminais localizados ao longo do país, geridos maioritariamente pela CP, onde actualmente se desenvolvem as actividades de integração logística com operadores complementares, seja por via marítima ou rodoviária. (Orientações estratégicas para o sector ferroviário, 2006).

[1] Distância entre carris medida em alinhamento recto

Ao analisarmos a rede ferroviária de mercadorias, na figura 6, constatamos que não é tão densa como a rede de estradas, deixando uma grande parte do território nacional (nomeadamente o Norte e o Centro) longe das vias que permitem o transporte de mercadoria, no entanto não se verificam grandes diferenças entre o litoral e o interior, no que respeita a sua distribuição. Nota-se, também, a ausência de um corredor longitudinal no interior, tornando assim inviáveis as ligações entre o interior norte e o

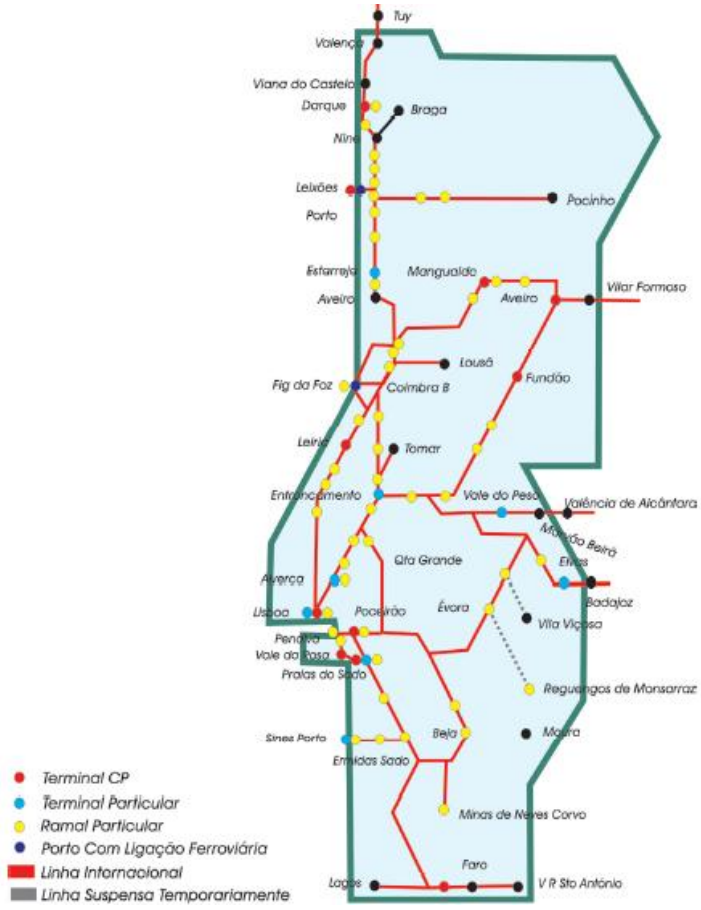


Figura 6 Mapa da rede ferroviária de mercadorias.
Fonte: www.cp.pt. Janeiro 2007

interior centro e sul, bem como uma tendência de ligar todos os pontos da rede à capital Lisboa.

A rede ferroviária nacional, conta ainda com o grande projecto de alta velocidade. Irão ser construídas novas linhas em bitola europeia, que permitam a circulação de comboios que atinjam altas velocidades. Essas linhas, irão privilegiar os seguintes corredores: Lisboa – Porto – Vigo, Lisboa – Badajoz, Évora – Faro – Huelva e Aveiro – Salamanca. (PARDAL, 2005).

A rede de alta velocidade dará também importância a cidades como Évora, Leiria, Coimbra e Aveiro[1] e também ao Aeroporto da Ota[2] e ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto (PARDAL, 2005)

Este projecto, tal como o do novo Aeroporto da Ota, gera alguma polémica devido aos avultados investimentos que são exigidos para a sua execução e à actual situação da economia portuguesa. Algumas figuras, tais como políticos ou jornalistas alegam que existem outras prioridades para a aplicação do investimento. No entanto, o estado afirma que tais projectos são essenciais para Portugal atenuar a sua situação periférica[3].

O sistema de transporte ferroviário em Portugal é razoável, havendo, no entanto um longo caminho a percorrer até atingir a qualidade de outros países europeus e a cobertura da rede de estradas. No entanto, segundo o documento acima citado, apenas estão previstas modernizações em algumas linhas, e a expansão da rede convencional está fora dos planos, pelo menos até ao ano de 2015[4]. Apenas estão projectadas novas linhas no âmbito do projecto de alta velocidade.

4.2.3 Infra-estruturas portuárias

O território continental dispõe de nove portos comerciais, dos quais cinco constituem o sistema principal (Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sesimbra, e Sines) e são administrados por Administrações Portuárias com o estatuto de sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos (AP's) e quatro portos secundários (Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro e Portimão), administrados pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM). (Orientações Estratégicas Para o Sector Marítimo e Portuário, 2006)

[1] Em relação à cidade de Braga, esta apenas se constitui como uma possível paragem do comboio de alta velocidade na comunicação social. Como por exemplo no Jornal de Noticias de 18 de Novembro de 2006.
[2] Novo aeroporto a construir na área de Lisboa. No item 4.2.4 voltaremos a abordar esta nova infra-estrutura.
[3] Na edição de 4/11/2005 do Jornal Público, o primeiro-ministro José Sócrates, afirma que Portugal não pode desistir de estar na rede de alta velocidade na Europa porque isso seria acentuar a nossa periferia e ficar para trás no processo de desenvolvimento. Portugal não desiste do seu futuro.
[4] A última vez que se assistiu à construção de novos troços de linha ferroviária foi na primeira metade do século XX.

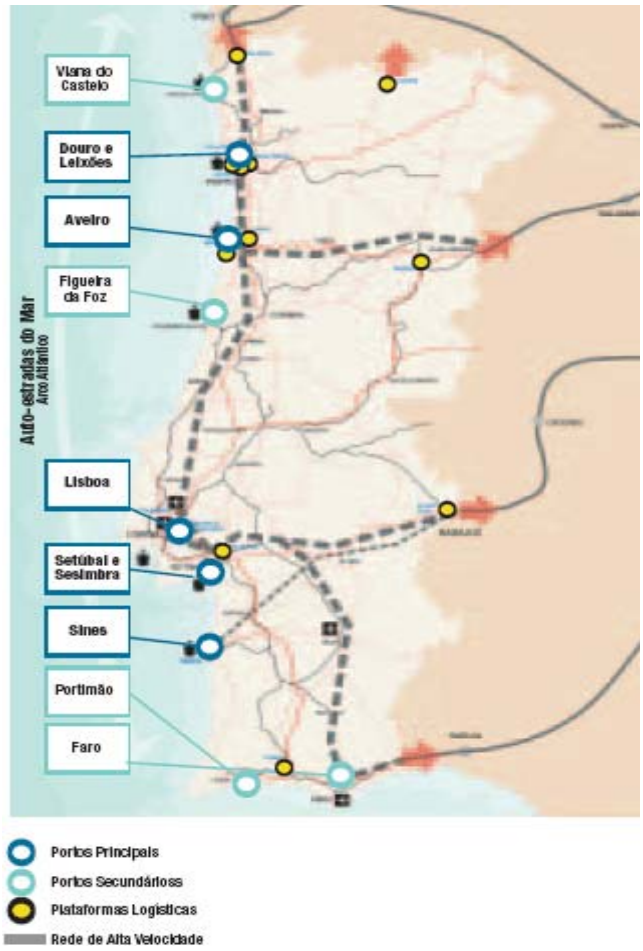


Figura 7 Rede de Portos em Portugal Continental
Fonte: MOPTC. Janeiro 2007

A rede de portos apresenta-se bem distribuída tendo em conta a distribuição dos principais centros urbanos. Todos os portos nacionais, sejam principais ou secundários, estão servidos por auto-estradas, e a maioria por linha ferroviária. O que proporciona ligações aos principais centros urbanos e a Espanha.

Os portos de mar, desfrutam da posição de Portugal que se encontra na convergência das principais rotas transatlânticas e da recente modernização a que foram sujeitas as suas infra – estruturas. Os nossos portos, tem também terreno disponível para se expandirem. (Orientações Estratégicas Para o Sector Marítimo e Portuário, 2006)

Por outro lado, o nosso sistema de portos apresenta diversas falhas, entre elas estão: a pouca especialização, reduzida fiabilidade, flexibilidade e eficiência, conflitos com a área urbana envolvente em alguns portos, ausência de boas acessibilidades ferroviárias, falta de integração das cadeias logísticas e condições desfavoráveis á navegabilidade fluvial. (Orientações Estratégicas Para o Sector Marítimo e Portuário, 2006)

Tal como sucede no transporte ferroviário, ainda há um longo caminho a percorrer, de modo a alcançarmos um patamar ao nível dos nossos parceiros europeus. No entanto, para alem da sua óptima localização atlântica, terão uma nova oportunidade aquando a consolidação da nova rede de plataformas logísticas.

4.2.4 Infra-estruturas aeroportuárias

Depois de analisarmos os transportes terrestres e marítimos, abordaremos de seguida a situação actual dos transportes aéreos e as suas infra-estruturas no território português.

O sistema aeroportuário nacional integra actualmente 99 infra-estruturas (figura 8), contando com cinco aeroportos principais – Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada – dez infra-estruturas insulares complementares e 84 infra-estruturas continentais complementares como aeródromos, heliportos e bases militares. (Orientações Estratégicas Para o Sistema Aeroportuário Nacional, 2006)

Portugal apresenta uma cobertura razoável, quando comparada com outros países da União Europeia, como a França, o Reino Unido, a Espanha e a Dinamarca. (Orientações Estratégicas Para o Sistema Aeroportuário Nacional, 2006)

A utilização dos aeroportos nacionais tem crescido nos últimos anos e estima-se que em 2025 duplique, tanto em passageiros como em carga[1]. Este aumento estimado para o transporte de carga deve-se a um planeamento a longo prazo inerente ao projecto da Ota[2]. (Orientações Estratégicas Para o Sistema Aeroportuário Nacional, 2006)

[1] Este aumento, em aeroportos como o Francisco Sá Carneiro dá-se também devido ao aparecimento das companhias denominadas *low-cost*. Estas companhias geraram 700 mil passageiros durante o ano de 2006. (Jornal de Noticias, 14 de Janeiro de 2007)

[2] Em 2017 o novo aeroporto a ser localizado na Ota, irá substituir o aeroporto de Lisboa e permitirá cobrir a procura prevista para a *catchment area* de Lisboa a partir dessa data. O novo aeroporto terá como vocação o tráfego internacional de negócios e de turismo, actuando como *Hub* (Aeroporto que funcionam como uma plataforma de escalas para vários destinos. Exemplo: aeroporto de Atlanta, nos Estados Unidos) para Portugal. (Orientações Estratégicas Para o Sistema Aeroportuário Nacional, 2006)

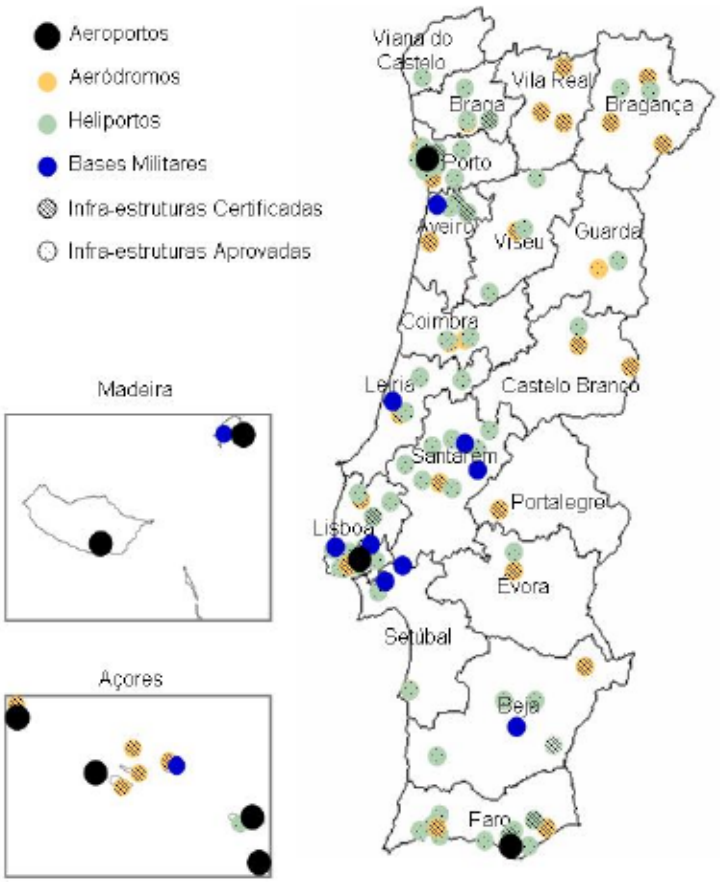


Figura 8 Sistema Aeroportuário Nacional.
Fonte: MOPTC. Janeiro 2007

Portugal conta ainda com 31 aeródromos e 59 heliportos que estão vocacionados para funções específicas como protecção civil, emergência médica, trabalho aéreo, aviação desportiva. A sua gestão corresponde entidades que podem ser públicas (regionais ou municipais) ou privadas. (Orientações Estratégicas Para o Sistema Aeroportuário Nacional, 2006).

A nível de projectos futuros, para alem do novo aeroporto da Ota, a base de Beja irá em 2008, iniciar-se nos voos comerciais. (Orientações Estratégicas Para o Sistema Aeroportuário Nacional, 2006).

Podemos então constatar que o sistema aeroportuário de Portugal, apresenta níveis satisfatórios, e tem tendência a crescer.

Depois de analisados mais importantes meios de transporte a operar em Portugal, concluímos que o nosso país está, em diversos itens, sensivelmente atrasado em relação aos seus parceiros europeus. Nota-se, no entanto, uma clara melhoria nos últimos anos que tende a continuar no futuro.

4.3 A rede de plataformas logísticas portuguesa

4.3.1 Necessidades e Estratégias

Tal como referimos anteriormente, em diversos pontos de Portugal, vão ser instaladas plataformas logísticas, de forma a criar uma rede nacional.

O Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, o ministério responsável pelo projecto " Portugal Logístico", através da brochura de apresentação desse mesmo projecto, aponta esta rede como fundamental uma vez que Portugal necessita de:

• Racionalizar a actividade logística e contribuir para o ordenamento do território, criando condições para a atracção de novos agentes de mercado.

• Fomentar a intermodalidade, valorizando as estruturas e redes existentes e criando condições para o desenvolvimento do transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada.

• Promover ganhos ambientais através da redução das emissões atmosféricas e da concentração territorial de actividades que se encontram dispersas e mal localizadas.

• Transformar a oportunidade que decorre da nossa posição geo-estratégica num efectivo factor de competitividade, através da promoção de estruturas que potenciem o desenvolvimento da actividade de transportes, nomeadamente o alargamento do *hinterland* dos portos nacionais.

Estas necessidades do nosso país, as quais já havíamos feito referencia nesta obra, deixam também subentendido as vantagens das infra-estruturas logísticas, as quais, também, já havíamos referenciado.

O governo de Portugal, através do MOPTC, pretende desenvolver uma estratégia que provoque uma profunda mudança em todo o sistema logístico, que contribua para a constituição de um novo *cluster* de actividade, criador de emprego e riqueza, que, gerando vantagens ambientais seja um factor de competitividade acrescido para diversos sectores da economia e promova a captação de novos investimentos. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

Ao lermos a brochura de apresentação do programa "Portugal Logístico" verificamos que esta estratégia passa pelas seguintes premissas:

• O desenvolvimento de uma actividade logística centrada no mercado é fundamental para a afirmação da economia nacional, tanto ao nível das exportações, como para o aumento da satisfação da procura interna, com ganhos ao nível da criação de riqueza e de emprego directo e indirecto.

• A necessidade de criar espaços de concentração de actividades logísticas, situados estrategicamente em relação às infra-estruturas e redes existentes e dotados de estruturas e serviços diferenciadores, é determinante para o desenvolvimento e ordenamento da actividade.

• O aproveitamento da localização de Portugal em termos de comunicações intercontinentais Atlânticas em relação à Europa, nomeadamente com a América Latina e Africa (Figura 9), complementando-se com a oferta portuária existente com infra-estruturas e serviços logísticos de primeiro nível que alarguem a nossa área de influencia.

• A criação, no nosso país, de efectivas vantagens competitivas ao nível da gestão da cadeia de abastecimento proporcionando melhor aproximação às necessidades dos mercados e a facilitação dos inerentes fluxos de informação e financeiros.

• A resposta eficaz ás necessidades de redução de tempos e custos dos ciclos dos fluxos dos produtos, englobando encomenda, aprovisionamento, fornecimento de base e de componentes, produção, distribuição, comercialização e pós venda.

• A potenciação dos grandes eixos de acessibilidades rodoviária e ferroviária, em que se inclui a futura ligação de alta velocidade entre Lisboa e Madrid, permitirão assegurar elevados níveis de serviço e qualidade.

• Assegurar uma adequada intermodalidade que tire partido das melhores "*performances*" ambientais dos transportes ferroviários e marítimos e da especial vocação do caminho-de-ferro para o transporte em massa a distâncias de médio e longo curso, favorecendo-se um modelo de desenvolvimento económico e social mais sustentável de que resulte a redução das emissões poluentes, consumos energéticos, tempos de percurso e sinistralidade.

Constituído as infra-estruturas apenas um meio, importa alicerçar o Sistema Logístico Nacional num contexto de desenvolvimento de bens e serviços de valor acrescentado e na atracção de investimentos reprodutíveis orientados para a internacionalização das nossas actividades económicas. Torna-se assim crucial um correcto planeamento do Sistema Logístico Nacional, nomeadamente no que se refere à sua criação. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

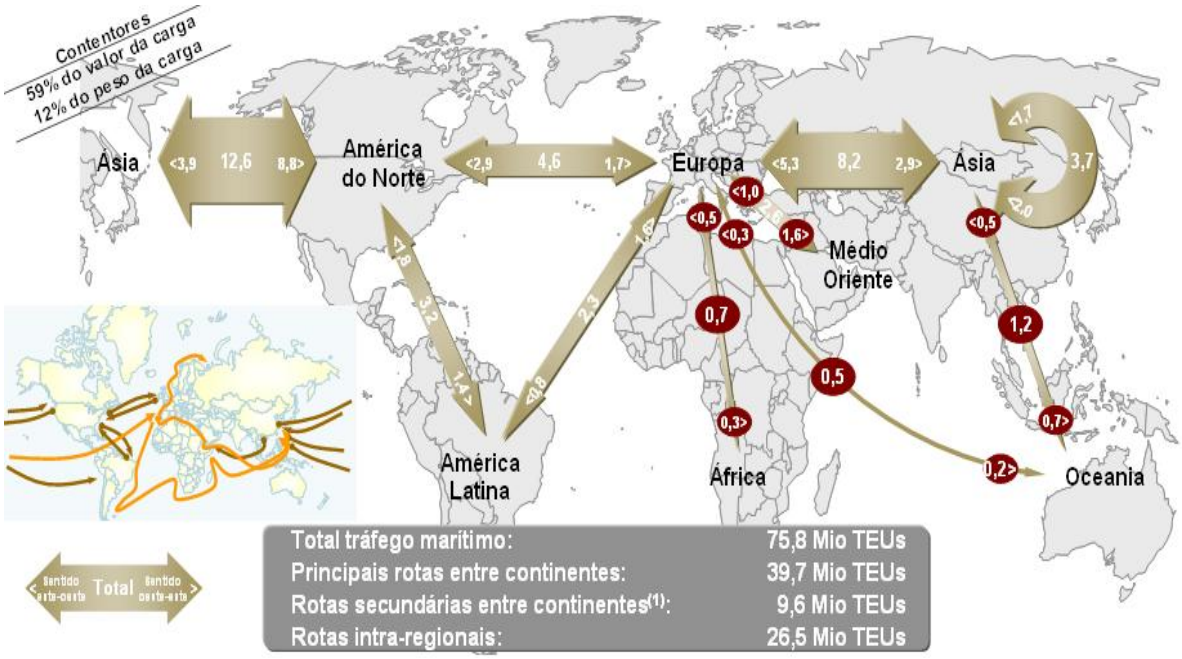


Figura 9 Principais rotas de transporte marítimo mundial de contentores, incluindo as principais rotas marítimas.
Fonte: MOPTC. Fevereiro 2007

4.3.1 A rede

Em Portugal serão, então criadas onze plataformas logísticas e dois centros de carga aérea (CCA). Estas plataformas, para além da localização, também diferem umas das outras no que toca ao seu tipo e objectivos.

Recentemente a este grupo, o MOPTC juntou a Plataforma Logística da Figueira da Foz (Jornal de Negócios, 2007)

Temos então as plataformas urbanas nacionais, de média ou grande dimensão, que têm como principais objectivos a dinamização da actividade económica do país através da criação de grandes centros de distribuição e o reordenamento logístico e dos fluxos de transporte. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

Temos então duas plataformas, localizadas perifericamente às duas principais áreas metropolitanas de Portugal, Lisboa e Porto (Figura 10). Beneficiam da proximidade a nós completos do sistema nacional e internacional de transportes, incluindo o transporte aéreo. Estão particularmente vocacionadas como grandes centros de distribuição. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

Seguidamente surgem as plataformas portuárias. Estas plataformas, apresentam uma média ou grande dimensão, e localizam-se na proximidade dos principais portos nacionais. Os seus objectivos consistem em potenciar a actividade portuária e expandir a sua área de influência, nomeadamente para Espanha, bem como fomentar a intermodalidade e a utilização do transporte ferroviário. Quatro plataformas localizadas

na imediação dos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Sines (Figura 10), todas elas polinucleadas e desenvolvidas com uma forte participação das respectivas administrações portuárias. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

A apresentar uma pequena ou média dimensão, temos as plataformas logísticas transfronteiriças. Estas plataformas, por vezes estão dependentes apenas de um modo de transporte. Procuram dinamizar a economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais, bem como estender a Espanha os actuais *hinterlands* portuários. Junto à fronteira com Espanha, ficarão localizadas quatro plataformas logísticas, naqueles que são os principais eixos de fluxos com o exterior. São as plataformas logísticas de Valença, Chaves, Guarda e Elvas/Caia. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

Com as mesmas dimensões que as plataformas transfronteiriças, as plataformas logísticas regionais têm como principal objectivo, o reordenamento logístico e dos fluxos de transporte, integradas numa estratégia de coesão da rede. Em Tunes (concelho de Silves [www.jf-tunes.com]) será construída uma plataforma de âmbito regional que pretende servir a região do Algarve e estabelecer princípios de equilíbrio territorial no conjunto do país. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

De seguida, apresentamos os Centros de Carga Aérea. Estes centros, localizados em Lisboa e Porto, têm como objectivo aumentar a capacidade actual de processamento de carga aérea e concentrar as operações num mesmo local, agilizando as e reduzindo substancialmente os tempos envolvidos. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006).

O CCA do Porto será desenvolvido, na primeira fase, numa área com cerca de 18ha, enquanto que o de Lisboa, na mesma fase, ocupará uma área de cerca de 12ha. No novo aeroporto da Ota, a área da logística, merecerá igualmente um lugar de destaque. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006).

Esta rede, que se pretende implementar, não é uma rede fechada nem exclusiva. Existem outras intenções e pré existências que se podem considerar como complementares da rede que se apresenta. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006).

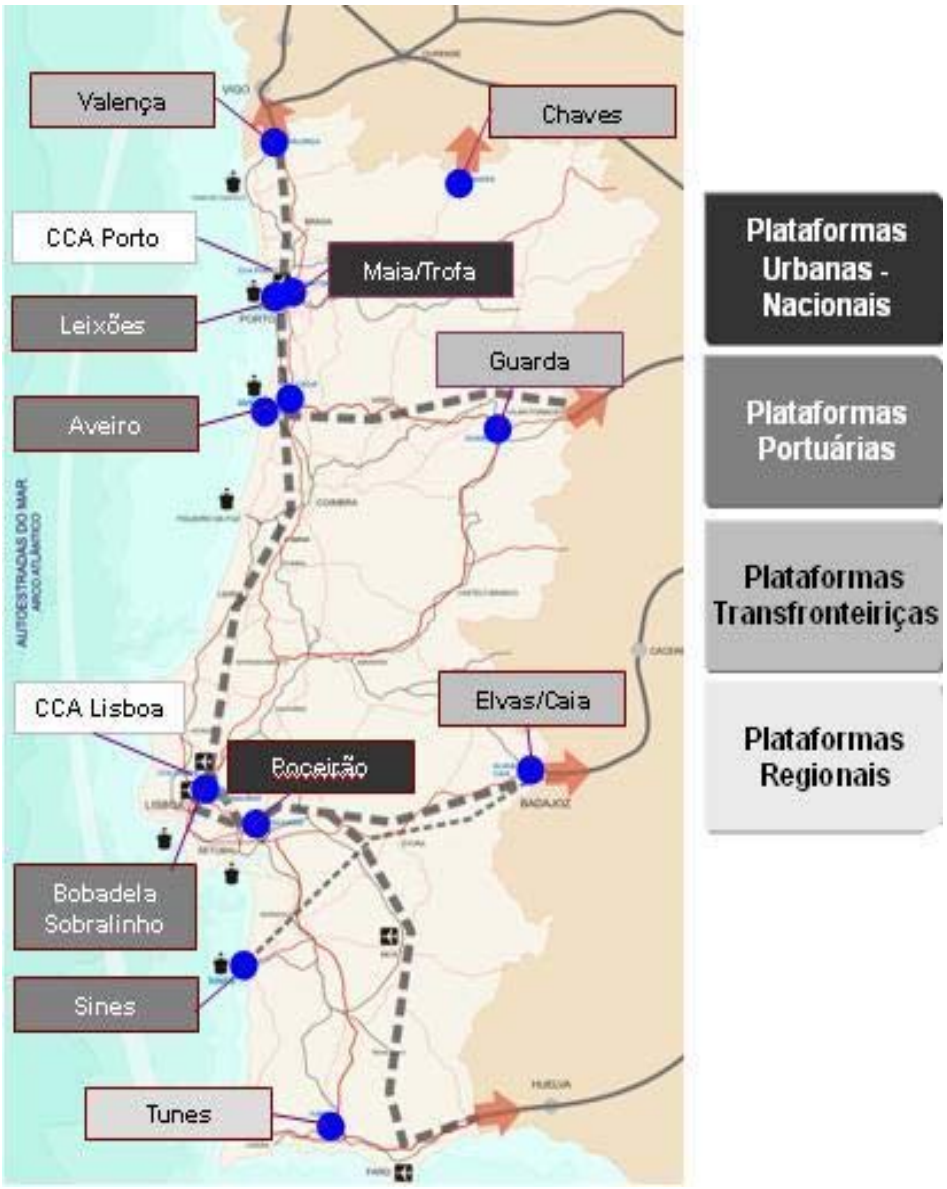


Figura 10 Rede de Plataformas Logísticas.
Fonte: MOPTC. Fevereiro de 2007

A figura 10, representa a localização das diversas plataformas logística. Na imagem podemos ver que, devido à sua natureza, as plataformas localizam-se maioritariamente no litoral. As plataformas urbanas, dizem respeito às áreas metropolitanas situadas no litoral. As plataformas portuárias, por servirem de apoio aos portos marítimos, é imperativo que se situem perto dos mesmos. A única plataforma regional, irá ser igualmente construída no litoral, no Algarve. Por fim, os centros de carga aérea, associados aos aeroportos do Porto e de Lisboa, estão, por este motivo, perto do Atlântico. Apenas no âmbito das plataformas transfronteiriças é que o interior do país é contemplado com plataformas logísticas, nomeadamente, no Alto Alentejo, Beira Interior e Trás – os – Montes.

Na figura 10 verificamos também que, todas as plataformas têm acesso por auto-estrada, e apenas a plataforma logística de Chaves não tem acesso ferroviário. Esta plataforma, juntamente com a plataforma de Tunes, não será contemplada na futura rede de alta velocidade.

Todas as plataformas estarão também interligadas por um sistema informático, à semelhança do que já está previsto para os portos de mar, que integre as autorizações alfandegárias à exportação e importação de mercadorias, bem como as restantes autorizações administrativas à entrada e saída de bens no país, (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006) contribuindo assim para a criação de uma janela única logística.

Esta rede permite transformar Portugal numa Plataforma Atlântica de entrada de movimentos internacionais no mercado ibérico e elevar o país no *ranking* dos centros de distribuição logística europeus. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

Com o desenvolvimento desta rede, 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. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

A rede de plataformas logísticas vai trazer outros benefícios ao país, tais como a criação de 5 mil postos de trabalho, a captação de novos tráfegos, a melhoria da competitividade da indústria e do comércio bem como a criação factores de implementação destes. (Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas, 2006)

No final deste capítulo ficamos com uma noção da actual situação logística em Portugal, bem como das infra-estruturas inerentes às suas actividades. E percebemos que no nosso país há um atraso em relação aos parceiros europeus que têm vindo a ser atenuado nos últimos anos. No entanto, há mais investimentos previsto para recuperar o atraso, nomeadamente a nível ferroviário e portuário. Para além desses investimentos, há também que contar com o projecto “Portugal Logístico” que consiste na construção de onze plataformas logísticas e dois centros de carga aérea. Esta rede, para além dos CCA, conta com plataformas de várias naturezas, que se dividem em plataformas: urbanas, regionais, portuárias e transfronteiriças.

Capítulo 5

Logística e Transportes em Espanha e na Galiza

Neste capítulo, iremos tentar abordar a situação dos transportes e logística em Espanha tentando nos cingir ao caso particular da Galiza, à semelhança do que fizemos no capítulo anterior para o caso português. No entanto, convêm referir que em Espanha, não se procedeu a um programa específico para as plataformas logísticas, tal como aconteceu no nosso país.

Foi-nos também impossível encontrar informação com a mesma abundância que encontramos para o capítulo anterior, tanto para a região galega como para o resto do estado espanhol.

5.1 A situação da logística em Espanha

A situação competitiva da logística em Espanha enquadra-se nos recentes movimentos de fusões e aquisições que se efectuaram à escala internacional, e que produziu grandes mudanças a nível logístico, ao mesmo tempo que transformou a Espanha num mercado chave nesta nova distribuição de poderes na logística internacional (DOMINGUEZ, 2004).

O estudo da situação actual do mercado logístico espanhol no âmbito da actividade logística internacional adquire uma especial relevância por tratar-se de uma economia media, integrada no maior bloco comercial do planeta, cujo tecido empresarial sofreu uma mudança “histórica” e “revolucionária” nos últimos vinte anos. Em linhas gerais pode-se afirmar que os rasgos principais da logística em Espanha, caracterizam-se por um alto grau de concentração, onde um pequeno grupo de empresas representa mais de 80% do mercado, por uma distribuição desigual do mercado entre os operadores logísticos, por uma forte presença de empresas multinacionais, por uma forte taxa de crescimento que atraíram investidores estrangeiros e pela quinta posição ocupada nos mercados logísticos europeus (DOMINGUEZ, 2004).

A logística em Espanha, apresenta certos sinais de debilidade e escasso desenvolvimento a nível internacional, que só podem superar-se através de alianças sólidas e equilibradas com os grandes operadores logísticos. No entanto apresenta também algumas potencialidades, tal como a estreita ligação à economia da América Latina (DOMINGUEZ, 2004).

Constatamos então que a situação económica e geográfica da Espanha, aliado ao forte investimento estrangeiro, às boas relações com os países sul-americanos e à avançada rede de plataformas logísticas, colocam a Espanha numa situação relativamente confortável em relação à logística, tanto nacional como internacional. No entanto, e tal como referimos anteriormente, a localização das actividades logísticas dá-se essencialmente no corredor Madrid – Zaragoza – Barcelona, deixando regiões como a Galiza um pouco à margem.

5.2 O sistema actual de transportes em Espanha

5.2.1 Transporte rodoviário

A actual rede estruturante de estradas do território espanhol (Figura 10), é constituída por 24797 km de estradas da *Red de Carreteras del Estado* dos quais 8700 (cerca de 35%) são em perfil de auto-estrada. A estes km de auto-estrada devem ainda somar-se 2500 km de auto-estradas pertencentes às comunidades autónomas.(Plan Estratégico de Infraestructuras y transporte, 2004)

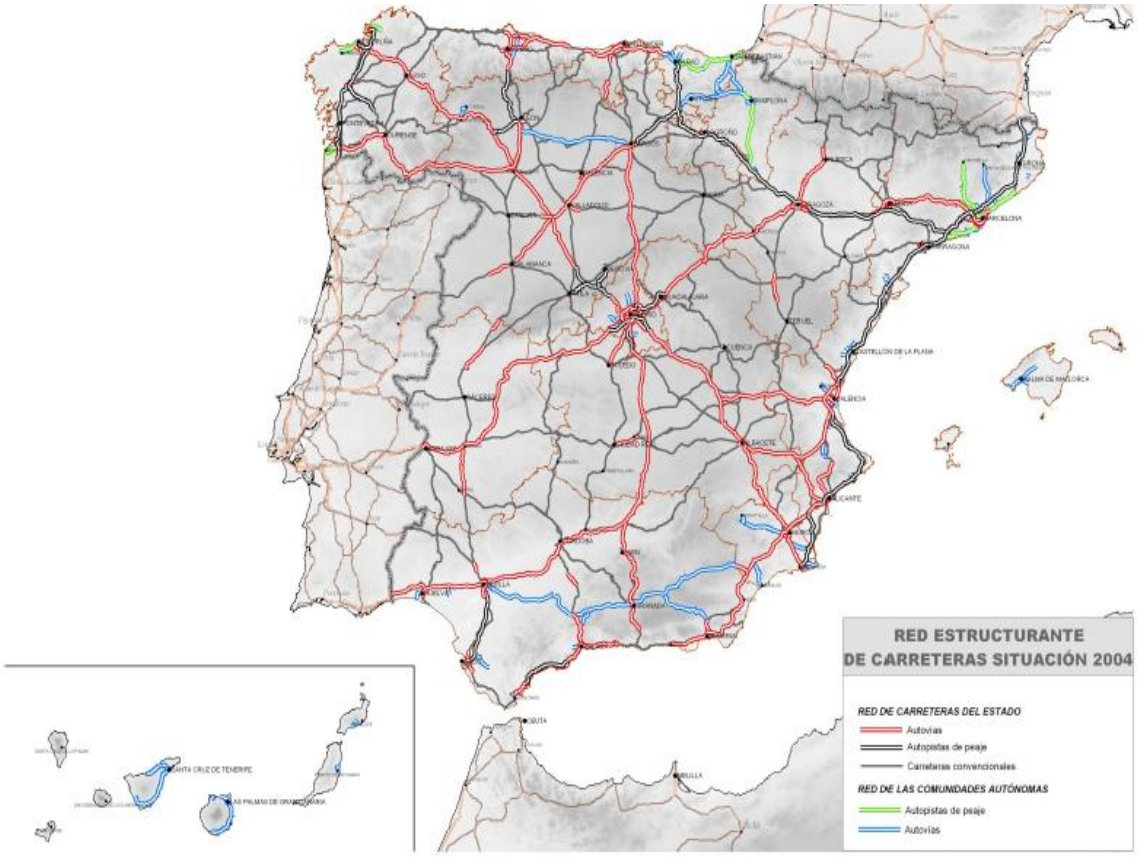


Figura 11 Rede de Estradas do Estado Espanhol
Fonte: PEIT. Fevereiro 2007

Na análise das características desta rede, o PEIT destaca os seguintes aspectos:

• O carácter claramente radial da rede de auto-estradas do estado.

• O início da constituição de uma malha que não está ainda totalmente fechada, apresentando algumas descontinuidades.

• A persistência de um deficit de acessibilidades a algumas partes do território, que é necessário corrigir.

• Parâmetros de segurança inadequados e obsoletos numa parte significativa da rede de auto-estradas da primeira geração e de estradas convencionais.

• A generalização de soluções "standard", que é preciso flexibilizar para adequar melhor cada lanço à sua envolvente e às necessidades dos utilizadores.

Em relação à Galiza e à sua rede de auto-estradas (Figura 11) podemos constatar que estamos na presença de uma rede que serve principalmente a faixa atlântica entre Ferrol e Tui. Nota-se também uma forte tendência de ligar essa faixa às cidades galegas do interior como Lugo e Orense, bem como à região leste de Espanha e a Madrid.

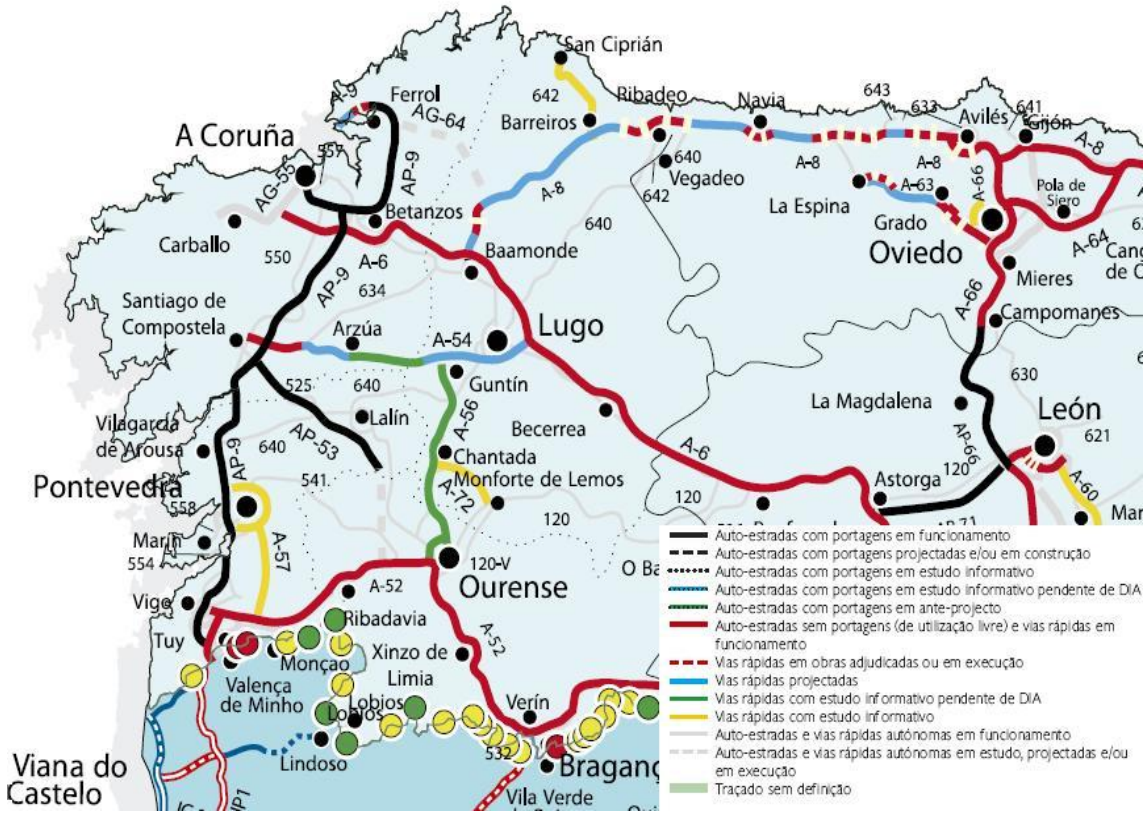


Figura 12 Rede de Auto-Estradas Galega
Fonte: Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal. Fevereiro 2007

Faltam, no entanto, as ligações a outras pequenas cidades do interior galego e que proporcionam os fechos de malha. Está também por concluir a ligação ás cidades do nordeste espanhol como Oviedo, Santander ou Bilbao e à fronteira de Hendaye.

Constatamos então que o território espanhol, apresenta uma boa rede de estradas e auto-estradas, que apenas precisa de algumas correcções nas vias de primeira geração e de fechar a malha em alguns pontos.

5.2.2 Transporte Ferroviário

A rede ferroviária a operar aproxima-se dos 15000 km de longitude (Figura 12), sendo que mais do que mil km correspondem a linhas de alta velocidade, com um lanço de via que funciona como espinha dorsal na diagonal Sevilha – Madrid – Zaragoza-Lleida/Huesca, mas ainda incompleta (PEIT, 2004) .

Figura 13 Rede Ferroviária espanhola.
Fonte: PEIT. Fevereiro 2007

A rede electrificada encontra-se numa extensão de quase 3000 km, no entanto, em 5500 km os serviços prestam-se sobre uma rede única e por electrificar (PEIT, 2004).

O *Plan Estratégico de Infraesctructuras y Transporte* destaca alguns dos elementos mais importantes da situação actual da rede ferroviária espanhola:

• As notáveis diferenças de níveis de dotação, em termos de qualidade e segurança entre as diversas linhas da rede.

• A existência de lanços e linhas com tráfico débil.

• As dificuldades de integração da rede no marco internacional, sendo a diferença de bitola um dos principais problemas, porém não o único.

• A existência de conflitos entre o crescimento urbano das cidades e o desenvolvimento das linhas. Nas principais áreas urbanas, adiciona-se ainda o importante desenvolvimento da rede de *cercanias*.

No que toca à Galiza, existe um atraso relativamente ao resto da Espanha. Só existe electrificação entre Vigo e Monforte de Lemos. A nível de serviços há uma clara beneficiação do eixo atlântico, no entanto, denota-se alguma ausência de serviços regionais e urbanos. Prevê-se, no entanto uma melhoria neste sentido, nomeadamente com a ampliação da linha de alta velocidade, que nunca chegará à Galiza antes de 2010, altura em que a Espanha poderá ser o país com a maior rede de alta velocidade do mundo.[1]

Há ainda algum trabalho a fazer em Espanha, no que diz respeito ao transporte ferroviário, no entanto, este pais caminha a passos largos para o nível dos seus parceiros europeus.

5.2.3 Infra-estruturas portuárias

A rede de portos de interesse gera do estado está formada por 27 Autoridades portuárias coordenadas pelo EPPE[2] (Figura 13) que gozam de grande autonomia operativa e financeira. O sistema portuário constitui a principal via de entrada e saída de mercadorias que a Espanha importa ou exporta. (PEIT, 2004)

Na última década registou-se um aumento contínuo do tráfico portuário, alcançando em 2003 um volume agregado total de 380 Milhões de toneladas. Há uma certa concentração destas mercadorias nos portos de maior dimensão, como Algeciras, Barcelona ou Valência, ainda que no geral, cada porto conta com o seu próprio mercado específico. (PEIT, 2004)

Mais do que a capacidade das infra-estruturas marítimas, as principais condicionantes para o desenvolvimento da actividade portuária passam pela necessidade

[1] La voz de Galicia, 14 de Fevereiro de 2007.
[2] EPPE – Ente Público Puertos de Estado.

de adaptar as suas instalações e serviços às novas realidades de volume de carga e pela dotação proporcionada de acessos terrestres (rodo e ferroviários). Em muitos casos, existe também a necessidade de melhorar a integração urbana dos portos.

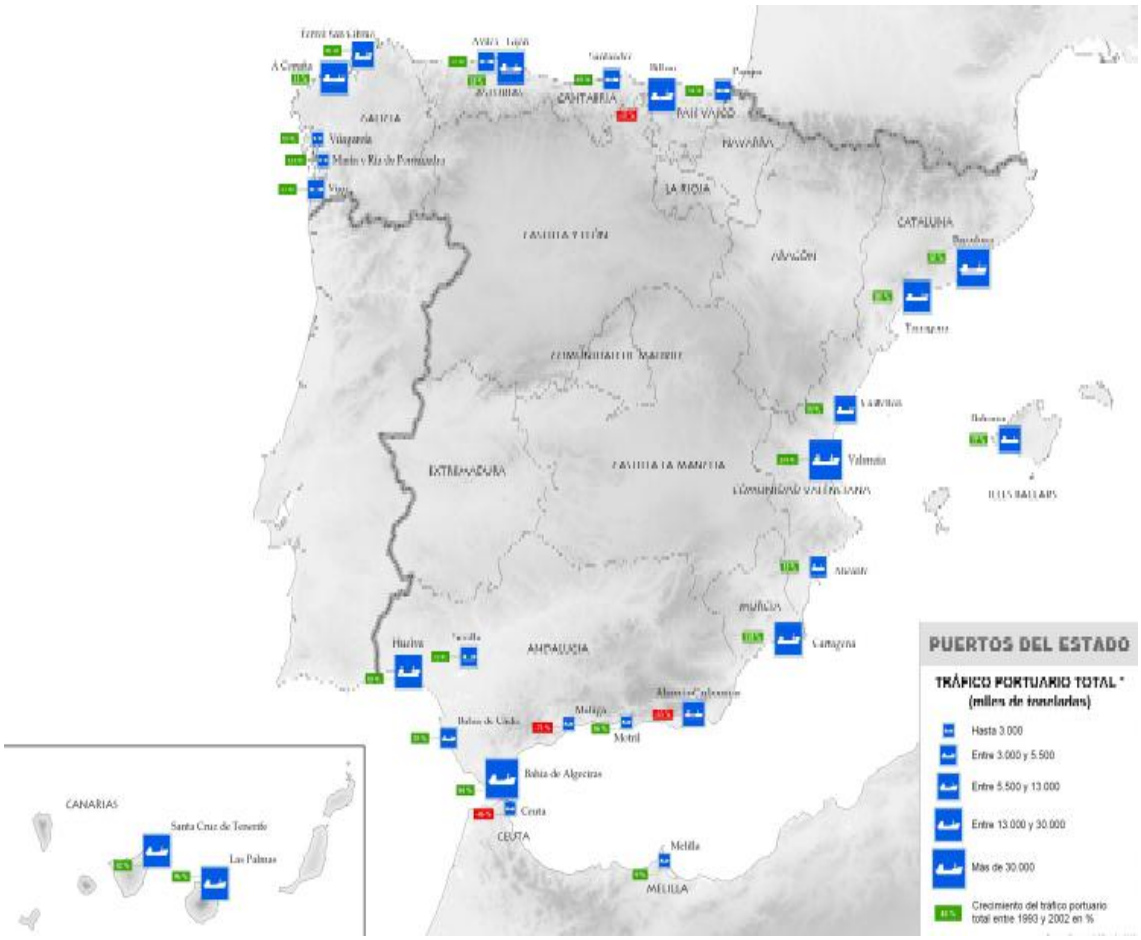


Figura 14 Rede de Portos espanhóis
Fonte: PEIT. Fevereiro 2007

A região Galega, aproveitando a sua frente atlântica, apresenta cinco portos de mar, o que faz desta região a segunda de Espanha com mais portos, logo atrás da Andaluzia.

Temos então, o porto da Corunha, que se assume como o porto galego com o maior volume de carga, seguido do porto de Ferrol, Vigo, Marin y Ria de Pontevedra e por fim Vilagarcia de Arousa. Dentro deste grupo, o Porto de Marin y Ria de Pontevedra foi o que cresceu mais nos últimos anos (Plano de Infra-Estruturas do Eixo Atlântico, 2000)

A Espanha, a nível portuário tem um grande potencial, uma vez que tem uma grande costa Atlântica e Mediterrânea toda munida de portos. Sendo assim, parece-nos

bem afirmar que este país Ibérico se apresenta numa posição favorável no que diz respeito às infra-estruturas portuárias.

5.2.4 Infra-estruturas aeroportuárias

Os aeroportos de interesse geral, geridos pela AENA[1], são 48 no total (Figura 14), incluindo as bases aéreas abertas ao tráfego civil e o heliporto de Ceuta. Apesar deste número, a actividade concentra-se num pequeno número de aeroportos. De acordo com os dados de 2004, no aeroporto de Barajas em Madrid passou quase ¼ do tráfico de passageiros em Espanha. E entre este e os aeroportos de Barcelona e Palma de Mallorca, supera-se a marca dos 50% do total de viajantes que passam por Espanha, e com tendência a aumentar (PEIT, 2004).

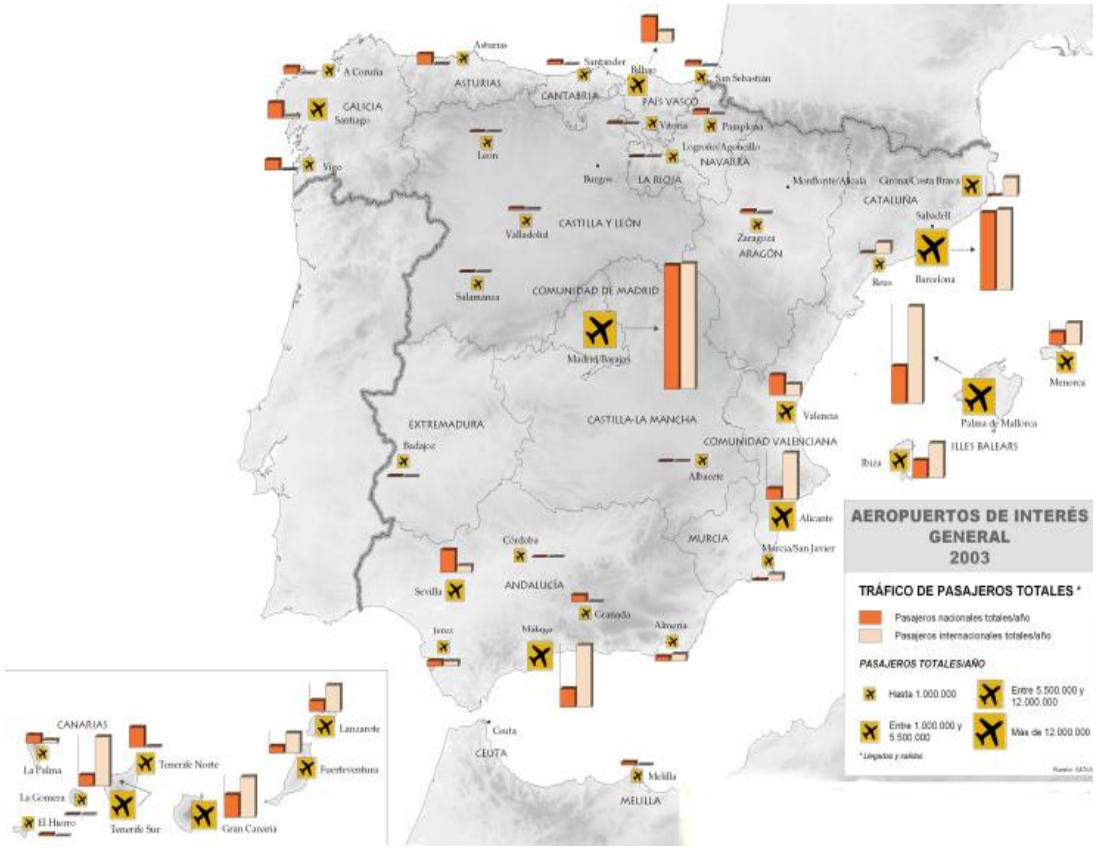


Figura 15 Rede de aeroportos de Espanha e seu volume de tráfego.
Fonte: PEIT. Fevereiro 2007

O funcionamento em rede dos serviços de transporte aéreo favorece esta evolução, uma vez que permite aumentar a acessibilidade ao meio aéreo à maioria da população. As infra-estruturas aeroportuárias constituem a principal via de acesso desde e para o exterior, no entanto, o transporte aéreo tem também significado nas viagens domésticas

[1] AENA – *Aeropuertos Españoles y Navegacion Aérea*

de media e alta distancias e afirma-se como essencial nas viagens para os territórios não continentais, como Ceuta, Melilla e os arquipélagos das Canárias e Baleares (PEIT, 2004).

Na Galiza, temos um sistema aeroportuário concentrado essencialmente no Faixa Atlântica. Assim, temos um aeroporto em cada uma destas cidades: Vigo, Santiago de Compostela e A Corunha, sendo o aeroporto de Santiago o mais concorrido. (Figura 14). Para alem destes aeroportos temos também um aeródromo na cidade do Lugo. (Sistema Aeroportuário do Eixo Atlântico, 2006).

Tudo isto leva-nos a constatar que tanto a Espanha como a região da Galiza tem uma rede razoável de aeroportos com tendência a servir as cidades litorais mais ligadas ao turismo como Barcelona e Santiago (na Galiza) e os grandes aglomerados urbanos como Madrid ou Vigo.

Neste capítulo 5, ficamos com a noção que apesar de a Espanha, levar algum avanço em alguns pontos, nomeadamente no transporte ferroviário e na própria logística, em relação a Portugal, tal como no nosso país, ainda há algum trabalho a fazer para igualar os níveis da União Europeia.

Capítulo 6

O Vale do Minho e as suas Plataformas Logísticas: Valença do Minho e Salvaterra/ As Neves

6.1 O Vale do Minho Internacional e a sua caracterização

A região do Vale do Minho Internacional, situa-se no centro da euro região Galiza -Norte de Portugal, no noroeste da Península Ibérica.

Figura 16 Aspecto do Vale do Minho
Fonte: Tatiana Silva. Fevereiro 2005

Esta região é composta pelo concelho de Paredes de Coura, pelos concelhos portugueses banhados pelo Rio Minho e pelos concelhos espanhóis das comarcas da Paradanta, O Condado e Baixo Minho. No entanto, para este estudo daremos maior importância aos concelhos portugueses de Vila Nova de Cerveira, Valença, Paredes de Coura, Monção e Melgaço. Na margem espanhola do Rio Minho, os concelhos contemplados são os concelhos de Tui, Salceda de Caselas, Porrinho, Salvaterra do Minhoo, As Neves, Ponteareas, Arbo, Crecente e A Cañiza. Optamos por estes concelhos por serem os mais próximos das Plataformas Logísticas em estudo, e onde, na nossa perspectiva, os impactos serão mais visíveis e sentidos.

Passaremos então a designar este grupo de concelhos por Vale do Minho. (Figura 16)

Figura 17 Concelhos do Vale do Minho
Fonte: Modificado a partir de UNIMINHO. Março 2007

Na figura anterior, estão expostos todos os concelhos que constituem a região.

Nesta região, apesar de haver um rio entre os dois países, existem várias pontes que vencem este obstáculo hidrográfico: Vila Nova de Cerveira – Goyan (concelho de Tomiño), Valença – Tuy (IP1/A55), Valença – Tuy (Nº13/N550 e Linha do Minho, ponte rodo – ferroviária), Monção – Salvaterra do Minho e Melgaço – Arbo e está também em projecto uma sexta ponte entre a vila de Caminha e La Guardia. Estas pontes tornam esta região, como uma região de fronteira por excelência, sendo que as duas pontes internacionais de Valença – Tui, fazem desta fronteira a mais importante da região e a mais movimentada a nível de passageiros de toda a fronteira entre Portugal e Espanha e umas das principais em termos de transporte de mercadorias (Figuras 17 e 18).

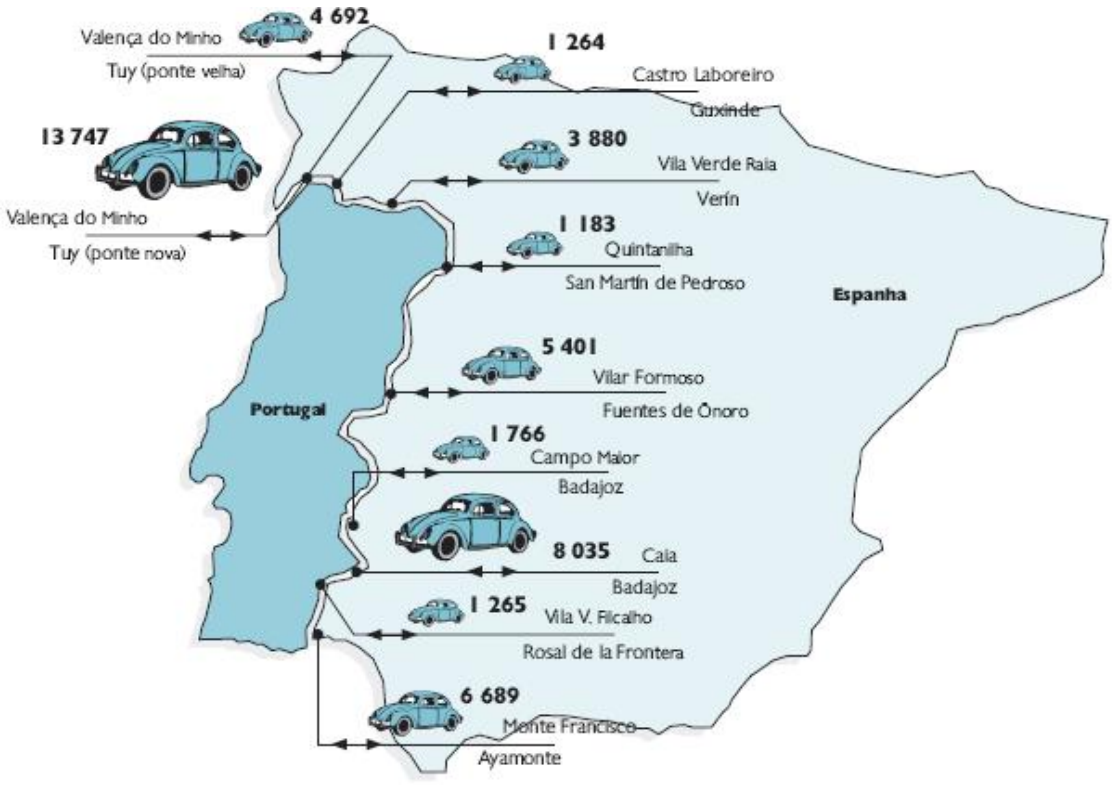


Figura 18 Tráfego Medio Diário de Veículos de Passageiros (2003)
Fonte: IEP. Fevereiro 2007

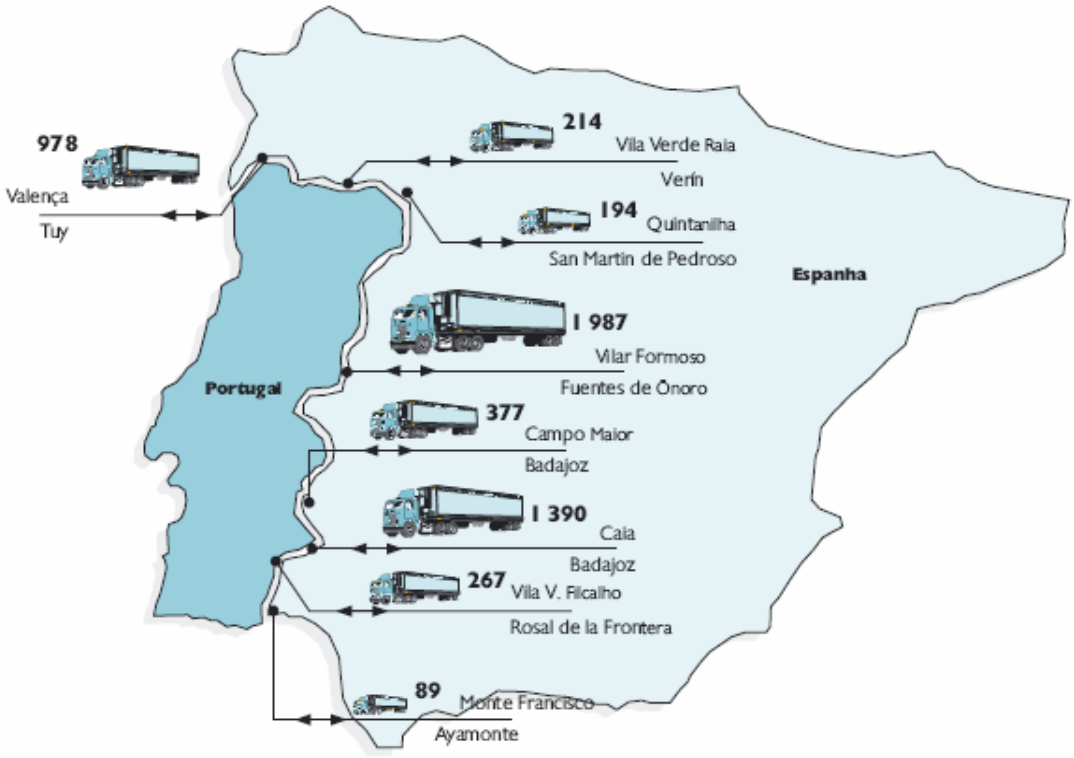


Figura 19 Tráfego Médio Diário de Veículos pesados de Mercadorias (2003)
Fonte: IEP. Fevereiro 2007

Em termos populacionais, o Vale do Minho, conta, nos seus concelhos com 146075 habitantes, sendo que 62523 (48,8%) habita nos concelhos portugueses. Vejamos na figura 19 a população desta região por concelhos.

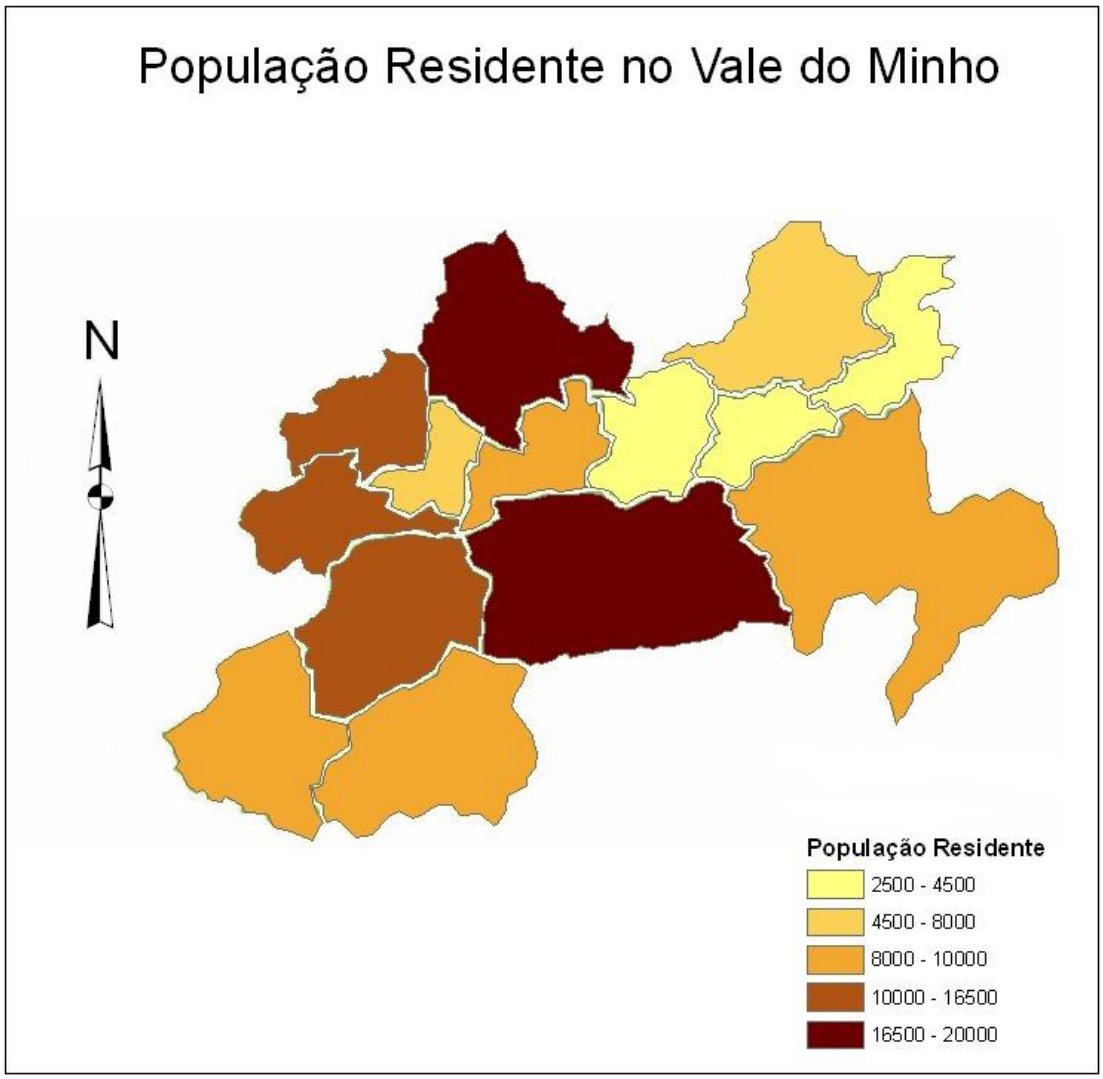


Figura 20 Mapa demonstrativo da população residente nos concelhos do Vale do Minho em 2001. Fonte: Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal. Fevereiro 2007

Ao olharmos para o mapa anterior constatamos que estamos na presença de concelhos com uma população bastante reduzida, onde o concelho mais populoso deste grupo é o concelho de Monção, seguido de Ponteareas e Caminha. Denota-se claramente que os concelhos portugueses, estão nos primeiros classificados. Isto dá-se pelo facto de cada um destes concelhos ocupar uma área muito superior a cada um dos concelhos espanhóis, tal como se pode verificar na figura 16.

Os concelhos do interior com menor área, mais afastados das vias de comunicação, como As Neves, Arbo e Crecente, são os que apresentam uma população mais reduzida.

Seguidamente, na figura 20, deitaremos um olhar sobre o grau de qualificação dos habitantes do Vale do Minho.

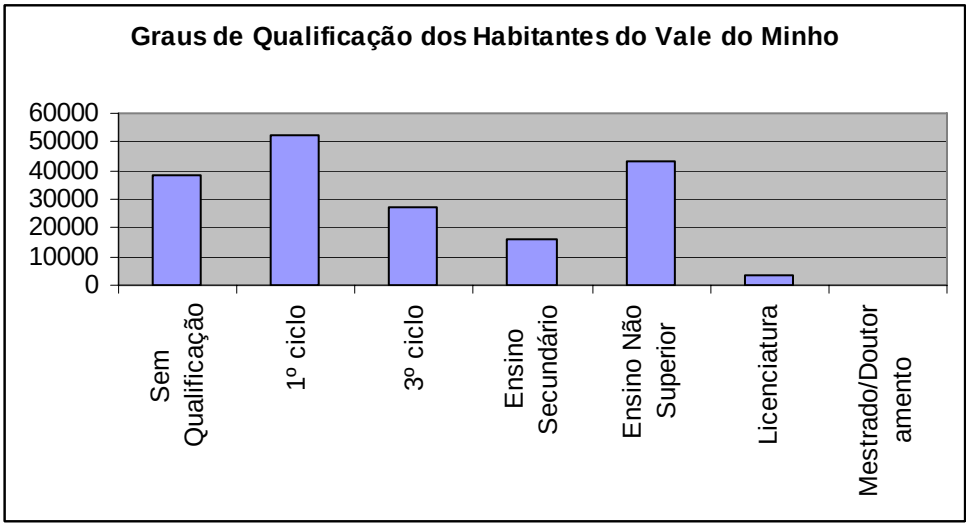


Figura 21 Gráfico Representativo do Grau de Qualificação dos Residentes no Vale do Minho com mais de 15 anos
Fonte: Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal. Fevereiro 2007

Após uma análise ao gráfico anterior, podemos concluir que o número de indivíduos com elevado grau de qualificação não é abundante na região em estudo. Os licenciados, mestres e doutorados, ocupam uma percentagem muito pouco significativa. Existe, no entanto, um número de indivíduos considerável com alguma formação não superior. Por fim, há que salientar que uma parte muito significativa da população do Vale do Minho com mais de 15 anos, não detém qualquer tipo de formação ou detêm apenas o primeiro grau de qualificação.

Na figura 21, temos um mapa que nos mostra a taxa de desemprego de cada concelho desta região em estudo.

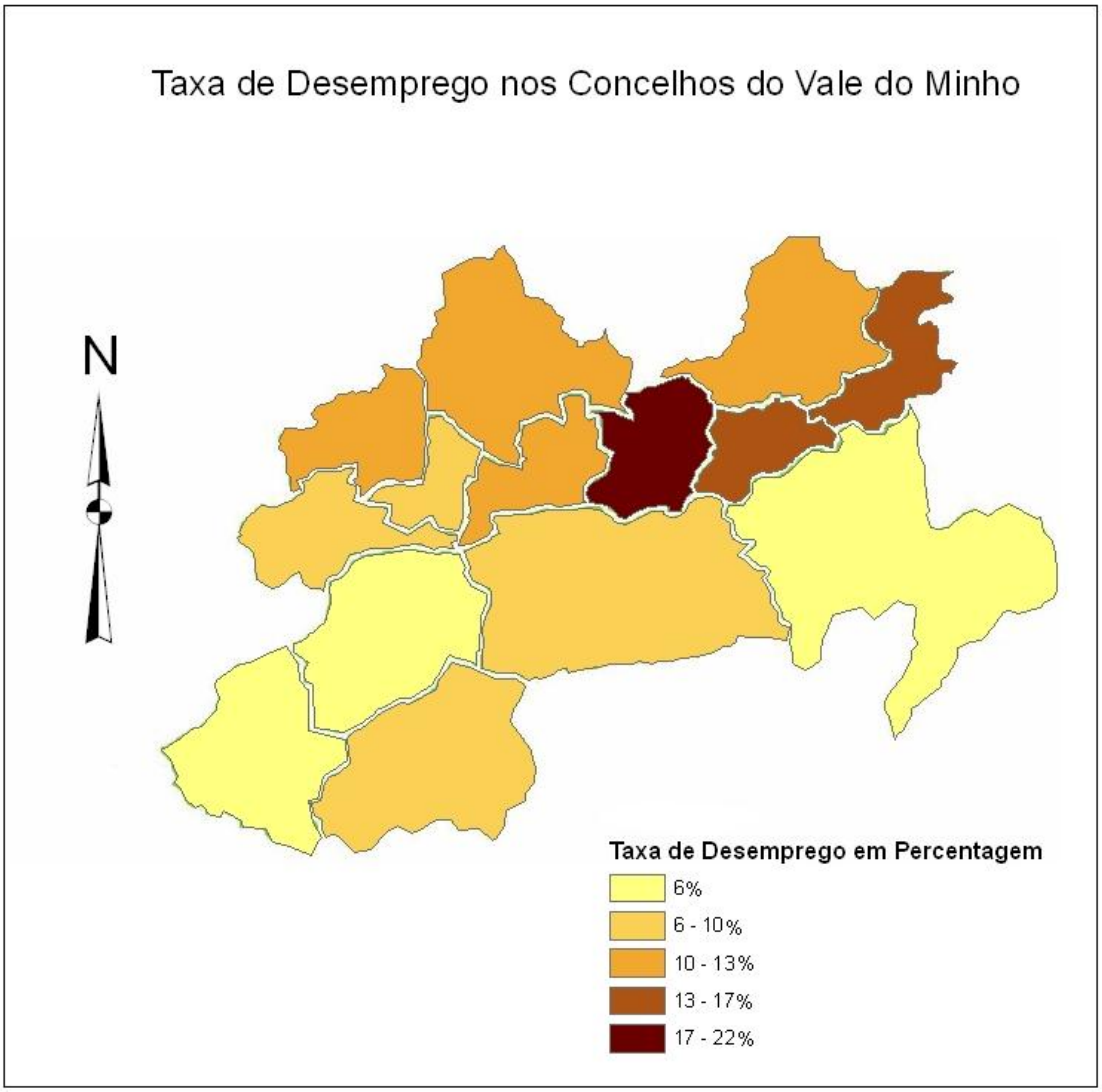


Figura 22 Mapa representativo da taxa de desemprego nos concelhos do Vale do Minho em 2001. Fonte: Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal. Fevereiro 2007

Na figura 21, verificamos que os concelhos galegos do interior e com menos população são os que apresentam as maiores taxas de desemprego, As Neves, Arbo e Crecente são os casos mais flagrantes. No entanto, devido à sua reduzida população, podem ter um número efectivo de desempregados menor do que a média. Verificamos também que os concelhos portugueses são os que apresentam menores taxas de desemprego.

Concluímos então que os concelhos espanhóis, nomeadamente os do interior apresentam fortes taxas de desemprego, algumas delas preocupantes. Enquanto que na parte portuguesa a situação é mais confortável. No entanto, esta falta de desemprego torna-se num problema para a região, uma vez que carece de mão-de-obra disponível.

No que diz respeito ao tecido empresarial, esta é uma região que em 2002 contava com 12406 empresas inseridas nos sectores da Industria, Construção e dos Serviços. O

Vale do Minho e a sua área envolvente é a zona da euro – região Galiza Norte de Portugal, onde o sector que mais se destaca dentro do universo empresarial é o sector industrial (Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal, 2004). O Vale do Minho, conta com diversos parques industriais, sendo os polígonos industriais de As Gandaras e A Granxa no concelho do Porrinho os mais importantes. Para alem de outros parques de menor importância em vários concelhos, destacamos também o parque industrial de Campos, no concelho de Vila Nova de Cerveira.[1]

No mapa da figura 22 podemos constatar a distribuição das actividades empresariais do Vale do Minho por concelho.

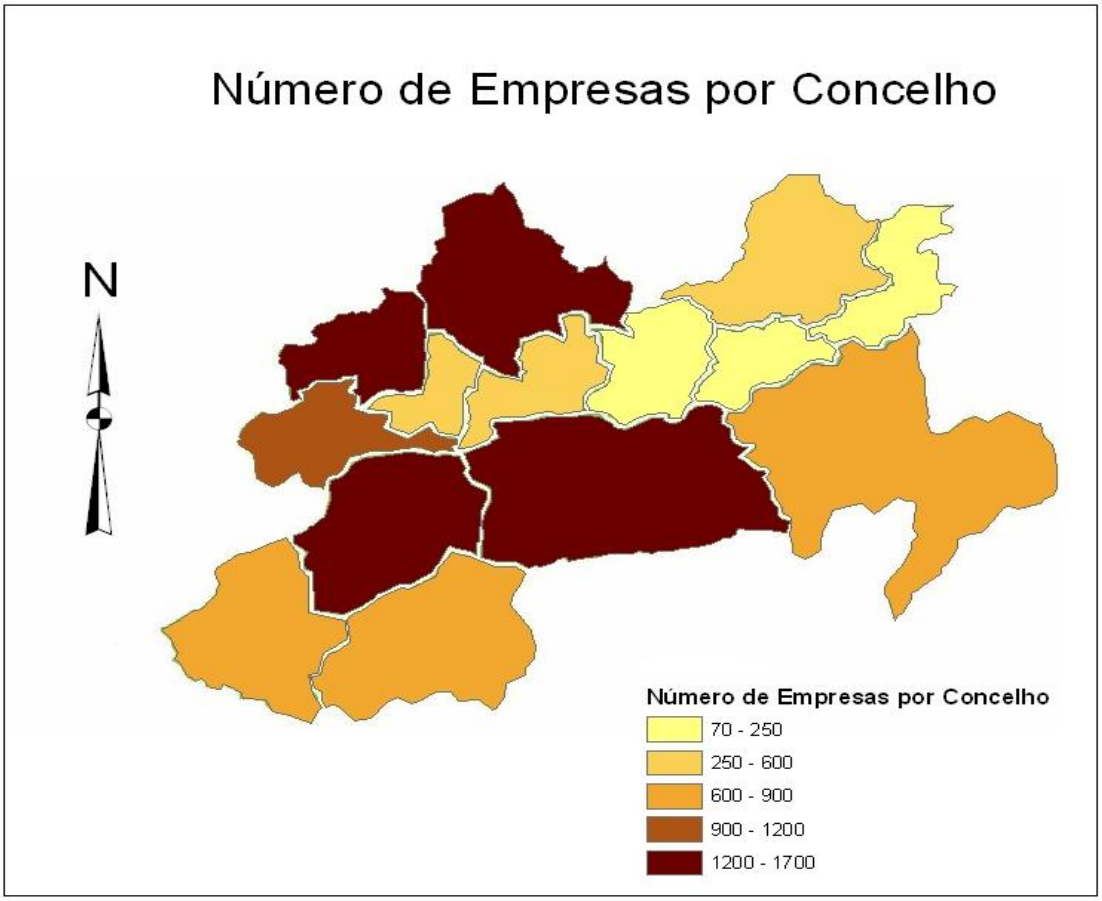


Figura 23 Mapa representativo do Número de Actividades Económicas por Concelho. Fonte: Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal. Fevereiro 2007

Podemos, então, verificar que há grandes disparidades entre os concelhos. Por um lado temos concelhos como o de Monção, Tui, Porrinho e Ponteareas com um número de empresas acima das mil. Por outro temos concelhos do interior como As Neves, Arbo ou Crecente onde o número de actividades empresariais é realmente muito

[1] Este parque industrial será alvo de um processo de requalificação das suas valências. (Câmara Municipal de Vila Nova de Cerveira)

limitado. Verificam-se também algumas diferenças entre os concelhos portugueses e os espanhóis, onde os concelhos da margem esquerda apresentam, no geral, um número mais elevado do que os da margem direita.

No final deste sub-capítulo, ficamos com a noção de que do lado português temos um conjunto de concelhos mais dinâmicos do que os espanhóis. Temos então, concelhos mais populosos, com menor taxa de desemprego, e com mais empresas. No entanto, mais uma vez relembra-mos que os concelhos portugueses têm uma área superior aos concelhos galegos, o que pode contribuir para enviesar os dados relativos à população e ao número de empresas por concelho.

6.2 Plataforma Logística de Valença

6.2.1 Caracterização Geral

Antes de iniciar este sub-capítulo há que referir que não nos foi possível encontrar mais informação do que aquela que dispomos sobre a Plataforma Logística de Valença. Estabelecemos contacto com diversas entidades como a Câmara Municipal de Valença, a Comissão Coordenadora de Desenvolvimento da Região Norte, a Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho, a Gablogis e com o Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicação e apesar da disponibilidade demonstrada não tinham meios para nos fornecer as desejadas informações. Esta falta de informação condicionou também muitas das entrevistas que fizemos, uma vez que as entidades por nós contactadas, também não tinham muito conteúdo para poder expressar uma opinião mais alargada.

A Plataforma Logística de Valença irá ser, em 2013, localizada no concelho com o mesmo nome no coração do Vale do Minho.

Figura 24 Aspecto actual do terreno onde se situará a Plataforma Logística de Valença. Fonte: Própria. Janeiro 2007

Esta plataforma Logística é uma plataforma multimodal (rodo e ferroviária), de apoio à Região Norte e ao Sul da Galiza (Portugal Logístico, 2006) e segundo o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações tem três objectivos principais que passam por alargar o *hinterland* do Porto de Leixões a toda a Região Nordeste da Península Ibérica, por dinamizar a actividade económica do Minho, através da captação de investimento português e galego e da dinamização da industria local, facilitando a distribuição da sua produção, e por reordenar plataformas e tráfegos da região através do modo ferroviário.

O Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicação fala desta plataforma de 48 hectares como uma infra-estrutura munida de uma área logística multifunções, de uma área logística especializada, de uma área logística de transformação, de terminais ferro-rodoviários e ferro-ferroviários e de serviços de apoio a empresas e veículos

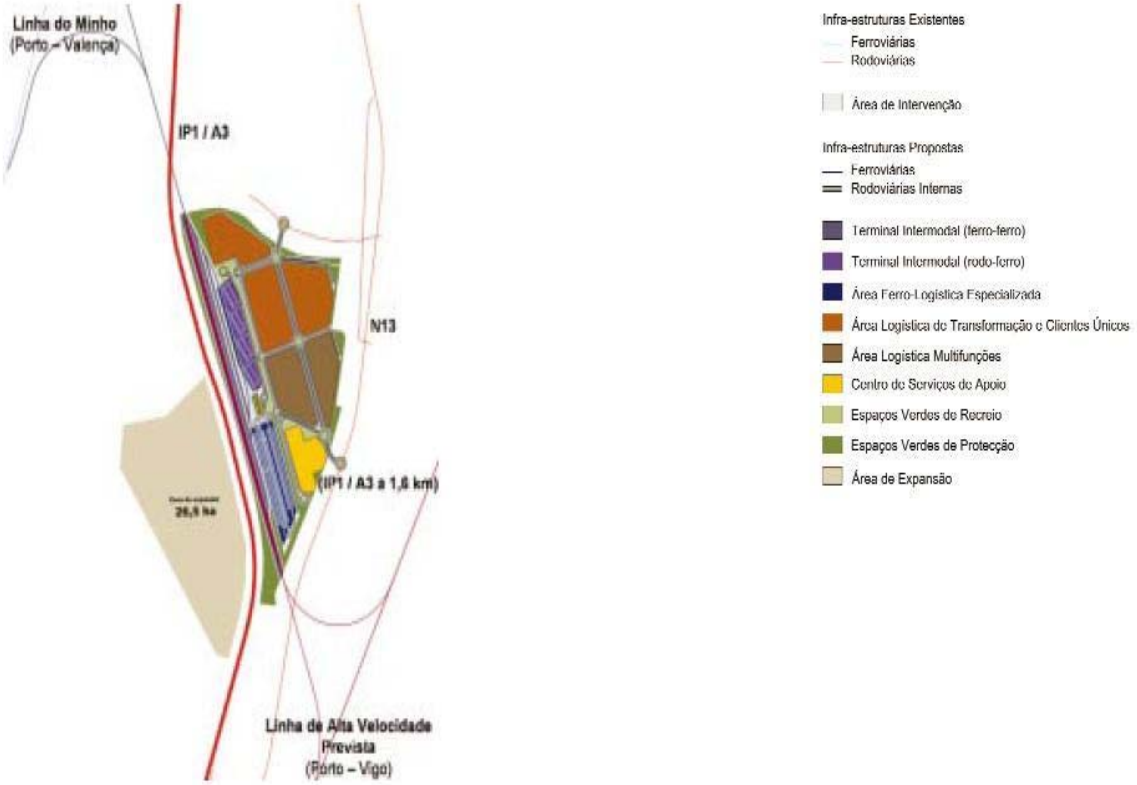


Figura 25 Planta da Plataforma Logística de Valença.
Fonte: MOPTC. Fevereiro 2007

6.2.2 Factores Chave

No capítulo 3 focamos algumas condições chave para a instalação de uma Plataforma Logística num determinado território dadas pela Redetral. Faremos de seguida uma análise a esses mesmos factores no caso de Valença do Minho.

Em relação a infra-estruturas de transportes, a vila de Valença do Minho, actualmente, está razoavelmente bem servida. A nível de transporte rodoviário, conta com a A3 em direcção às cidades do Porto e Braga, com a ponte internacional que dá acesso directo à AP-9 e indirecto à A52 com destino a Vigo, Corunha e Ourense e Madrid respectivamente. Está ainda em fase de estudo a conclusão do troço final da A28 entre Caminha e Valença, o que proporcionará mais uma via de acesso ao Porto e a Viana do Castelo. A nível ferroviário, Valença é servida pela Linha do Minho, uma linha obsoleta de via única e de bitola ibérica em direcção ao Porto e Viana do Castelo. A Linha do Minho, segue depois para a Galiza até Guillarei, onde entronca na linha Vigo – Madrid. Futuramente, (provavelmente em 2013), Valença será servida pela linha de Alta Velocidade Porto – Vigo. No que diz respeito ao transporte marítimo e aéreo, a

vila de Valença do Minho, está a 30 km do Porto de Vigo, a 120 km do Porto de Leixões e a 50 km do Porto de Viana do Castelo. Está também muito próximo do aeroporto Peinador em Vigo e do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Porto.

Ao nível de telecomunicações, Valença conta com as infra-estruturas básicas. Telefone, posto de correios, cobertura de rede móvel e banda larga são serviços que podem ser utilizados sem qualquer tipo de dificuldade. Apenas uma pequena nota para a cobertura de rede que por vezes interfere com a cobertura de rede espanhola e vice-versa. Ainda neste nível, no das comunicações, não podemos deixar de fazer referência ao projecto da Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho, que consiste em fornecer aos concelhos desta comunidade serviços de fibra óptica.

No que diz respeito às energias, tanto o concelho de Valença como os concelhos envolventes estão a fazer fortes apostas na energia eólica. Nesta região, segundo Rui Solheiro presidente da Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho[1], está localizado o maior projecto de energia eólica da Península Ibérica. Estes parques eólicos, à semelhança do que acontece em Espanha, são garantias de abastecimento eléctrico para a região.

Os factores sociais e educacionais são também factores a ter em conta aquando a implantação de uma Plataforma Logística. Em Valença, não se pode falar de um ambiente social vibrante. Pode-se, no entanto, falar de uma agradável qualidade de vida. Valença e a sua área envolvente constituem um território onde se pode beneficiar de algum sossego, tendo, porém, a sua população acesso aos mais diversos serviços devido à proximidade de Vigo, Porto, Braga e Viana do Castelo.

Ainda como factor social, é imperativo no caso da Plataforma Alto-Minhota, abordar o tema da mão-de-obra, uma vez que, conforme está explicito na figura 20, a taxa de desemprego é muito reduzida, e tendo em conta a reduzida população, temos de facto um reduzido número de pessoas dispostas a trabalhar. Há que ter também em atenção que nem todas as pessoas desempregadas têm o perfil indicado para trabalhar numa Plataforma Logística. Entre outras pessoas, também Victor Alves da InterMinho[2], garantiu-nos que a falta de mão-de-obra era de facto um problema para qualquer empresa que se instale nesta região. Prevemos também que esse seja um grave problema com que a futura Plataforma Logística se irá debater.

[1] Para além deste cargo, Rui Solheiro é também presidente da Câmara Municipal de Melgaço, faz parte da direcção da UNIMINHO, e é presidente da comissão distrital de Viana do Castelo do Partido Socialista.
[2] InterMinho – Empresa Municipal de Valença que gere o Parque Empresarial de Valença

A nível educacional, estamos a falar de uma região com diversas escolas secundárias, duas escolas profissionais espalhadas vários pólos – Etap e Eprami. No que toca ao ensino superior, temos em Valença, a Escola de Ciências Empresariais pertencente ao Instituto Politécnico de Viana do Castelo que dispõe de uma licenciatura especializada em distribuição e logística. Temos ainda um pequeno estabelecimento de ensino superior em Vila Nova de Cerveira e um pouco mais afastado, temos a Universidade de Vigo, a Universidade do Minho e os restantes pólos do IPVC[1].

Estará esta plataforma próxima dos seus potenciais mercados? Tal como referimos anteriormente as informações sobre esta infra-estrutura são escassas. No entanto, Alípio Sousa do PCP[2], Jorge Mendes do PSD[3] e Luís Louro do Bloco de Esquerda, têm serias duvidas em relação á existência de mercado na região e á própria necessidade da plataforma, uma vez que o investimento espanhol não vai ser atraído porque dispõe da sua própria plataforma, os principais Portos de Mar, Leixões e Vigo, estão também servidos de Plataformas Logísticas – Trofa e Salvaterra – o tecido industrial da região não é tão forte como noutras áreas próximas e também devido á proximidade da PLISAN. Assim sendo, esta plataforma terá de funcionar a uma escala internacional ou multi-centrica, uma vez que diversas entidades não constatam na região mercado suficiente para a plataforma.

No entanto, Victor Cardadeiro, representante da TMC Mário[4] afirma que a sua empresa, tal como outras do ramo, poderão ser potenciais investidoras na Plataforma Logística.

No que diz respeito aos portos de mar, Amadeu Rocha do Porto de Leixões afirmou, em 15 de Março de 2007 no Fórum Tecnológico II em Monção, que a Plataforma Logística de Valença só será viável se for articulada com o Porto de Viana do Castelo, que será um porto mais movimentado depois da sua gestão estar ao cargo do Porto de Leixões, e com as plataformas logísticas mais próximas, nomeadamente as plataformas associadas ao Porto de Leixões.

Existe também a teoria apresentada por Rui Solheiro e por Ricardo Sousa da CCDRN[5], que defende que a Plataforma Logística de Valença, tal como a Plataforma Logística de Elvas, foi prevista para dar resposta à plataforma logística a ser construída

[1] IPVC – Instituto Politécnico de Viana do Castelo, do qual a Escola de Ciências Empresariais de Valença faz parte
[2] PCP – Partido Comunista Português.
[3] PSD – Partido Social-democrata
[4] Empresa de Transportes e Distribuição de Valença.
[5] CCDRN – Comissão Coordenadora de Desenvolvimento da Região Norte

do lado espanhol, neste caso Salvaterra, no caso de Elvas, foi para dar resposta à Plataforma Logística de Badajoz e assim impedir que a região fronteiriça do lado português fique desguarnecida de serviços logísticos.

Por outro lado temos de ter em conta que a Galiza é o principal destino das exportações portuguesas para Espanha, sendo o maior consumidor de produtos nacionais. A região consegue mesmo ultrapassar gigantes económicos como a Comunidade de Madrid ou a Catalunha. Nos primeiros seis meses do ano passado, Portugal, exportou mais de 1750 milhões de euros para a Galiza (22% do total vendido em Espanha). Se a Galiza fosse um país era o nosso sexto maior cliente, logo atrás do Reino Unido e à frente da Itália e da Holanda (Semanário Expresso, 2007).

No terreno, multiplicam-se os sinais da crescente integração das duas economias. Um dos mais visíveis está nos parques empresariais de Valença e de Vila Nova de Cerveira, onde mais de 70% das empresas e das intenções de investimentos são espanholas. Mas há outras explicações para a forte procura espanhola dos parques empresariais minhotos. Do lado galego "há muitas dificuldade em encontrar terrenos industriais e isso encarece muito os preços em Espanha", admitem dirigentes associativos dos dois países. Um artigo recente do diário "El País" referia que há mais de duas mil empresas com novos projectos para a Galiza pendentes de local e autorização administrativa, avaliando em 5 mil milhões o investimento em "fila de espera". Só no parque tecnológico de Vigo terão ficado mais de 300 empresas sem lugar para materializar o seu investimento (Semanário Expresso, 2007).

"E, quando do lado de lá eles estão no limite, nós estamos ainda numa fase emergente ao nível de parques industriais" refere Joaquim Covas, da União Empresarial do Vale do Minho (Semanário Expresso, 2007). É a partir desta falta de espaço na Galiza e nas fortes relações económicas entre o nosso país e a região galega que a Plataforma Logística de Valença pode tirar grandes proveitos. Não nos podemos esquecer também que, apesar de não ser muito abundante nesta região, a"mão-de-obra operária do Norte custa menos 45% do que na Galiza" (Diário de Noticias, 2007).

Para além da integração económica transfronteiriça, há outros factores apontados por José Emílio Moreira, presidente da Câmara Municipal de Monção, que podem ser uma mais valia para a Plataforma Logística de Valença, tais como o poder de atracção de investimento estrangeiro dos concelhos que constituem a comunidade intermunicipal do Vale do Minho e a pretensão de tornar a região num cluster logístico de energia eólica, uma vez que no futuro será uma exportadora de energia.

Resumidamente, podemos dizer que a Plataforma Logística de Valença será razoavelmente bem servida pelas infra-estruturas básicas. Há quem coloque em causa a sua necessidade, e até mesmo quem duvide que venha a ser realmente construída, como é o caso de Luís Louro, devido à falta de mercado, à falta de mão-de-obra, ao contexto da região e essencialmente à fortíssima concorrência oferecida pela PLISAN.

6.3 Plataforma Logística Industrial de Salvaterra/ As Neves

6.2.2 Caracterização Geral

A PLISAN constituirá, em 2009, um complexo multifuncional disposto sobre uma área de 419 hectares, situado estrategicamente nos municípios de Salvaterra e As Neves. (Plataforma Logística del Puerto de Vigo, 2007).

O porto seco configura-se como uma área especializada, de concentração de empresas e de serviços logísticos, transporte de mercadorias e intermodalidade, assim como de actividades industriais, empresariais e serviços gerais associados. Como tal, a plataforma logística está especialmente desenhada e concebida para um desempenho óptimo das suas funções, de forma integrada e sinérgica, com potencialidades de desenvolvimento a curto, médio e logo prazo, tanto para a prestação conjunta de serviços a todo o conjunto do nó logístico do Porto de Vigo, como para potenciar a sua projecção às mais diversas escalas (Plataforma Logística del Puerto de Vigo, 2007).

A autoridade portuária de Vigo (a principal entidade promotora deste projecto, juntamente com o consórcio da Zona Franca de Vigo e o Instituto Galego de Venda e Solo) definiu dois grandes objectivos principais que motivaram a construção da plataforma:

• A satisfação da necessidade existente no Porto de Vigo de serviços logísticos especializados. Entenda-se estes serviços como a correcta gestão dos fluxos de mercadorias e da informação associada às mesmas, como o aproveitamento dos tempos de espera no porto com processos que aumentam o valor do produto.

• Para além da necessidade de solo destinado às actividades logísticas, existem também uma grande falta de solo industrial na área de influência do Porto de Vigo. A plataforma logística, no seu conjunto, soluciona simultaneamente ambos os problemas.

Figura 26 Aspecto actual do local onde será instalada a Plataforma Logística de Salvaterra. Fonte: Própria. Janeiro 2007

Para além destes dois grandes objectivos, as entidades competentes pretendem ainda aumentar consideravelmente a capacidade dos actuais terminais portuários de contentores e de automóveis de forma a poder actuar exclusivamente como plataforma de carga e descarga com um alto grau de rotação da mercadoria, devido à grande diminuição do tempo de permanência da mesma no porto, que passaria para a Plataforma Logística. Pretendem também melhorar a distribuição da riqueza ao localizarem na plataforma uma grande quantidade de empresas, alem das três que actualmente exploram a extracção de minérios. Deste modo, com uma actividade fundamentalmente terciária o emprego estável e de qualidade será mais propicio. Por fim, existe também a intenção, de recuperar ecologicamente o local da plataforma que se encontra actualmente bastante degradado (Plataforma Logística del Puerto de Vigo, 2007).

Actualmente, a Autoridade Portuária de Vigo continua com o seu processo de gestão e planificação do solo portuário de forma racional e eficiente para alcançar os objectivos propostos. Para isso, tenta dar prioridade a implantação de empresas portuárias e a outras que utilizam o porto no desenvolvimento da sua actividade (exportação/importação), para que se contribua para a consolidação e fidelização dos tráficos existentes e da captação de novos tráficos (Plataforma Logística del Puerto de Vigo, 2007).

Depois de tentativas das várias autarquias da região como Ponteareas ou Porrinho, as entidades responsáveis acabaram por escolher o concelho de Salvaterra para a sua

localização, alargando a sua superfície mais tarde ao concelho de As Neves. Estes dois concelhos foram os escolhidos devido à sua proximidade do Porto de Vigo, ao espaço disponível, à proximidade do Norte de Portugal e à conectividade com as vias de comunicação, como as auto-estradas e o caminho-de-ferro.

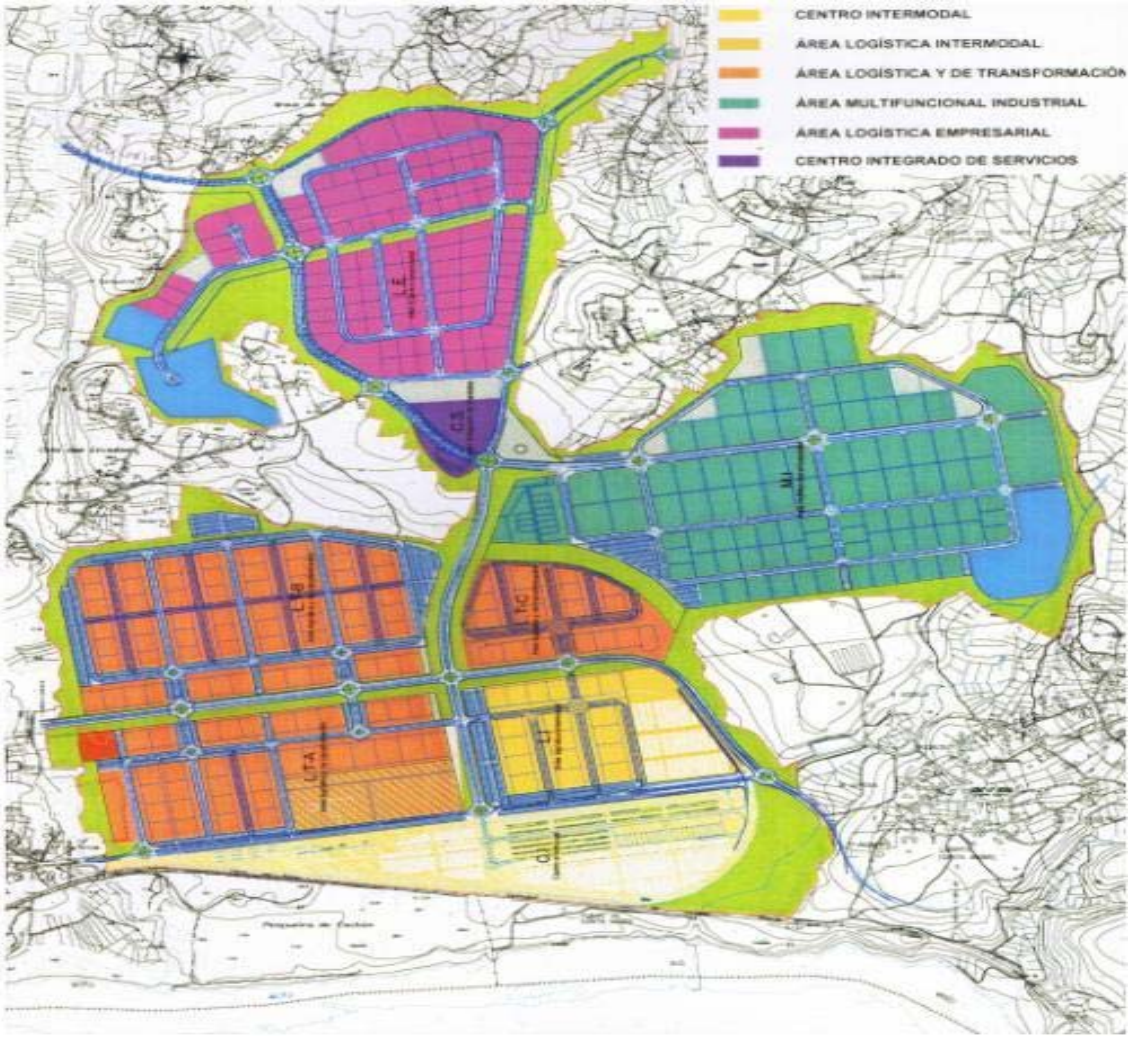


Figura 27 Planta da PLISAN.
Fonte: Ajuntamento de Salvaterra do Minho

6.3.2 Factores Chave

À semelhança do que fizemos para o caso da Plataforma Logística de Valença, iremos agora fazer uma abordagem às condições que esta região oferece para a instalação de uma plataforma logística que vai ocupar uma área aproximada de 4.000.000 m2.

Tal como Valença, as paróquias de Oleiros e Linares[1] estão bem localizadas a nível de transportes. No que diz respeito ao transporte rodoviário, é certo que estas

[1] Freguesias dos concelhos de Salvaterra e As Neves, respectivamente, onde será implantada a PLISAN.

localidades não estão servidas por nenhuma via com perfil de auto-estrada, mas está a poucos km da auto-estrada das Rias Baixas (A52) em direcção a Orense e Madrid, e muito perto também da Auto-estrada do Atlântico (A-9) que faz o corredor Corunha – Santiago – Pontevedra – Vigo – Braga – Porto. É importante referir que está projectada uma nova via entre a plataforma e a A-52, que colocará esta a infra-estrutura a poucos minutos da cidade de Vigo, bem como a beneficiação profunda da estrada PO-404 entre Salvaterra e Tui. A nível ferroviário, e tal como acontece em Valença, a linha ferroviária irá passar no interior da plataforma. Esta é a linha que liga Vigo a Madrid por Monforte de Lemos, trata-se de uma linha electrificada mas obsoleta e sinuosa. No entanto esta linha terá ligação à futura linha de Alta Velocidade entre Porto e Vigo e à linha de Alta Velocidade entre Santiago e Madrid. A nível portuário e aeroportuário, podemos dizer que a proximidade a Vigo favorece grandemente a PLISAN, uma vez que nesta cidade estão situados o aeroporto Peinador e o Porto de Vigo. Ainda respeitante aos portos, estamos também muito próximos dos portos de Leixões e Marin e Arousa e Viana do Castelo como portos mais pequenos. Santiago de Compostela, Corunha e Porto, constituem alternativas aeroportuárias.

No que diz respeito a telecomunicações, a situação é muito idêntica ao que se passa em Valença, sendo que em Salvaterra não temos registo de qualquer projecto de fibra óptica.

A nível energético, a PLISAN, tem duas fontes importantes de abastecimento, de um lado tem um cabo de alta tensão que passa no interior da plataforma e de outro tem um parque eólico muito próximo, o “Montouto 2000”. A Galiza é uma região que apresenta, mesmo, excedentes de energia. Quem o garante é Raul Rodriguez, alcalde de As Neves.

Segundo as autarquias da região, estamos perante uma região com algum desemprego, no entanto existe pouca mão-de-obra qualificada.

Ao contrário do que se passa em Portugal, segundo o Alcalde de Salceda de Caselas, José Rodriguez nem todos os concelhos espanhóis dispõe de escolas secundárias, no entanto, devido à reduzida dimensão dos concelhos e respectiva população, esta situação é perfeitamente justificável. Para alem das escolas profissionais em Tui, Porrinho, Ponteareas e no lado português, há também diversos centros de formação do lado galego, tal como acontece em Salceda de Caselas. No que toca a ensino superior, temos a Universidade de Vigo, com pólos em Vigo, Ourense e Pontevedra.

Em relação ao mercado, esta questão não se coloca da mesma maneira como em Valença, uma vez que a PLISAN foi construída com dois objectivos muito específicos, tal como está supra mencionado. Assim, a principal entidade promotora deste investimento é ao mesmo tempo a principal utilizadora. Para além das actividades portuárias que transitarão de Vigo para Salvaterra, existe também, um grande número de empresas que já solicitaram terrenos no Porto Seco. Desde o início do projecto até ao início de 2007 (aproximadamente cinco anos), a Autoridade Portuária recebeu mais de uma centena de solicitações. Isto pressupõe que já se cobriria a oferta de espaço existente, de facto, esta procura constitui 110,03% da superfície disponível tráficos (Plataforma Logística del Puerto de Vigo, 2007).

Entre outros procedimentos de captação de empresas e de satisfação das mesmas, a Autoridade Portuária considera prioritário a potenciação da linha de caminho-de-ferro, já que existe uma profunda consciência de que este meio será uma das principais chaves para o êxito do Porto Seco. Neste momento a Autoridade Portuária está a fazer estudos noutros portos e plataformas, de forma a ver como estas lidam com o meio ferroviário (Plataforma Logística del Puerto de Vigo, 2007).

6.4 Outras Infra-estruturas comuns às duas plataformas

Em relação a outras infra-estruturas, damo-nos conta que imediatamente próximo das plataformas existem quatro centros de saúde, um em Valença, outro em Salvaterra, outro em Salceda de Caselas e outro em As Neves. Em Porrinho, e em Ponteareas existem serviços de saúde abertos 24 horas por dia e futuramente em Monção haverá um serviço idêntico. Para além destes equipamentos, temos o Centro Hospitalar do Alto Minho em Viana do Castelo e o Hospital do Meixoeiro em Vigo.

Ao nível de hotelaria, temos um pequeno leque de escolhas de alojamentos de 4 estrelas e um de 5, divididos pelas duas margens do Rio Minho. Na tabela seguinte temos uma relação entre os alojamentos, as suas categorias e as localidades onde estão implementados.

Hotel	Categoria	Localidade
Pousada de S. Teotónio	_____	Valença
Pousada de D. Dinis	_____	Vila Nova de Cerveira
Estalagem da Boega	****	Vila Nova de Cerveira
Hotel Império do Minho	****	Vila Nova de Cerveira
Hotel Termas de Monção	****	Monção
Hotel Porta do Sol	****	Caminha
Hotel Monte Prado	****	Melgaço
Hotel Balneário Mondariz	****	Mondariz – Balneário
Hotel Hesperia Vigo	****	Vigo
Hotel NH Palácio Vigo	****	Vigo
Hotel Bahia de Vigo	****	Vigo
Hotel Ciudad de Vigo	****	Vigo
Hotel Palácio Universal	****	Vigo
Pazo los escudos & hotel resort	*****	Vigo

Tabela 1 Alojamentos de 4 e 5 estrelas na região
Fonte: Região de Turismo do Alto Minho e TurGalicia. Fevereiro 2007

Para além destes hotéis, teremos ainda mais um hotel no interior da PLISAN e outros hotéis de 4 e 5 estrelas mais afastados da região.

Existem também nesta região vários restaurantes bem como empresas de catering que terão, certamente, disponibilidade para trabalhar em conjunto com as Plataformas Logísticas.

Estas duas plataformas logísticas se estivessem já construídas, teriam um grande problema no que toca aos transportes públicos. Apenas há dois eixos que se podem gabar de ter uma linha regular constantes de transportes públicos: o eixo La Gaurdia – Tui – Porrinho – Vigo, com as linhas regulares de autocarro, e o eixo: Caminha – Vila Nova de Cerveira – Valença com os comboios da CP. Do lado espanhol, apesar de haver uma linha a passar em Salvaterra e As Neves, servindo também outras localidades próximas, apenas existem três comboios diários que param nestas localidades.

É neste sentido que, segundo Rui Solheiro – principal representante em Portugal da comunidade do Vale do Minho Transfronteiriço, a UNIMINHO – está a ser planeado

e será anunciado em breve um plano de transportes públicos transfronteiriço elaborado por esta mesma instituição.

6.5 Duas Plataformas, uma região

Neste sub-capítulo iremos comparar as duas plataformas e perceber que tipo de convivência poderá vir a existir entre estas duas infra-estruturas.

Ao olharmos para ambos os projectos verificamos, primeiramente, que a PLISAN é um projecto de uma envergadura muito maior, contando com mais de 400 hectares, o que a torna aproximadamente dez vezes maior do que a Plataforma Logística de Valença. Este aspecto está referido no início desta obra onde se diz que a PLISAN é a segunda maior plataforma logística de Espanha atrás da Plataforma Logística de Zaragoza, enquanto que a Plataforma Logística de Valença, apesar de ser a maior plataforma transfronteiriça portuguesa é uma plataforma de tamanho muito reduzido no contexto ibérico e também nacional.

A nível de acessibilidades, existe um sinal mais para Valença em relação a Salvaterra. Tanto hoje, em 2007, como na data prevista de conclusão das duas plataformas, 2013, Valença corresponde a um território servido por auto-estrada em vários sentidos; o mesmo não se passa em Salvaterra. A nível ferroviário, Valença está novamente em vantagem. Apesar de dispor de uma linha obsoleta com composições também obsoletas, esta vila é ponto de paragem obrigatório para todos os comboios de passageiros, enquanto que Salvaterra, apesar de dispor de uma linha um pouco mais avançada, apenas vê uma pequena percentagem de composições pararem na sua estação. Em relação a mercadorias tanto a PLISAN como a Plataforma de Valença, irão dispor de uma paragem de mercadorias no seu interior, sendo que a plataforma portuguesa têm a vantagem de ser servida pela linha de Alta Velocidade.

A nível de outras infra-estruturas, a situação é praticamente idêntica para ambas as infra-estruturas. No que toca a mercados e objectivos, Salvaterra e Valença apresentam-se como duas situações bem diferentes. A PLISAN, foi construída para dar resposta às necessidades de espaço do Porto de Vigo e às necessidades de solo industrial do sudoeste da Galiza, enquanto que o objectivo concreto da Plataforma Logística de Valença ainda não está bem definido e as diversas entidades da região ainda não chegaram a um consenso sobre os mesmos.

Em relação à convivência entre as duas plataformas, existe a dúvida se vão competir entre si ou se vão viver em harmonia e articulação.

Os defensores da concorrência, como Victor Araujo da Câmara Municipal de Valença, António Torres da Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho, e Cármen Braga presidente da FEBAM[1] argumentam que a diferença de área não tem influencia e que Valença será servida pelo comboio de Alta Velocidade e que dispõe de terrenos e mão-de-obra mais barata. A Plataforma portuguesa, poderá ainda aproveitar o facto de apenas ser concluída em 2013 para aproveitar possíveis lacunas da PLISAN.

Por outro lado, a articulação entre as duas plataformas parece ser o cenário mais viável para diversas pessoas como José Luís Piñeiro do PSOE[2] de Salvaterra, Jorge Mendes do PSD Valença, Francisco Araújo da Valimar[3] e Cármen Gil da ADRICONPA[4], bem como para um grande número de entrevistados. Estes argumentam que a concorrência seria uma espécie de luta entre David e Golias, sendo que o papel de Golias caberia à PLISAN que acabaria por abafar qualquer iniciativa vinda de Valença, quer pela sua área quer pelo tipo de projecto e que pelo tipo de empresas a serem implementadas. Sendo assim a cooperação entre estas duas plataformas situadas a 15 km uma da outra parece ser o cenário mais provável, na óptica destas pessoas.

Outros como Jonas André Henriques Lima, docente da licenciatura em Distribuição e Logística na Escola Superior de Ciências Empresariais de Valença do IPVC, refere que os fluxos que poderão existir entre os centros logísticos de Salvaterra e de Valença muito dependerão do tipo de empresas que aí se instalarem. Assim, tanto poderá existir complementaridade como conflitos de interesses. Serão no fundo as características das próprias empresas (mercados, tecnologias, dimensão, estratégias, etc.) que irão ditar as "regras do jogo", pelo menos as iniciais.

No final deste capítulo ficamos com uma melhor percepção da realidade económico-social do Vale do Minho, em capítulos como o da mão-de-obra, do tecido industrial e da população. Ficamos também a conhecer os projectos das duas plataformas logísticas e, dentro dos possíveis, os seus objectivos. Com estes dados pudemos já fazer uma pequena comparação entre as duas infra-estruturas e analisar a possível convivência entre as duas.

No capítulo seguinte iremos fazer uma abordagem aos impactes provocados no território pelas duas plataformas em estudo.

[1] FEBAM – Federação Empresarial do Baixo Minho.
[2] PSOE – Partido Socialista Obrero Español.
[3] Valimar – Comunidade Intermunicipal do Vale do Lima
[4] ADRICONPA – Associação de Desenvolvimento Rural Integrado do Condado e Paradanta.

Capítulo 7

Impactes causados no território pelas plataformas logísticas

7.1 Impactes Ambientais

Este é o derradeiro e vital capítulo desta obra, será nesta fase onde iremos verificar as consequências que a construção das duas plataformas logísticas em estudo vai ter no território do Vale do Minho.

Iniciaremos então a nossa abordagem pelos impactes ambientais, uma vez que, na nossa óptica, qualquer afectação ao património ambiental é mais importante do que qualquer impacte a outros níveis. Não podemos esquecer que a sustentabilidade do nosso planeta depende do ambiente e, na nossa perspectiva, não podemos falar em desenvolvimento se o ambiente não for contemplado nesse processo.

Para abordarmos este assunto, falamos com diversas associações ambientais que expressaram a sua posição acerca dos possíveis impactes causados no meio ambiente pelas plataformas.

7.1.1 Plataforma Logística de Valença

Esta Infra-estrutura, a nível ambiental, é a que apresenta maiores problemas. Para além dos problemas ambientais ligados ao aumento de tráfego existe um problema complexo com o projecto logístico de Valença tal como podemos verificar nas figuras 27 e 28.

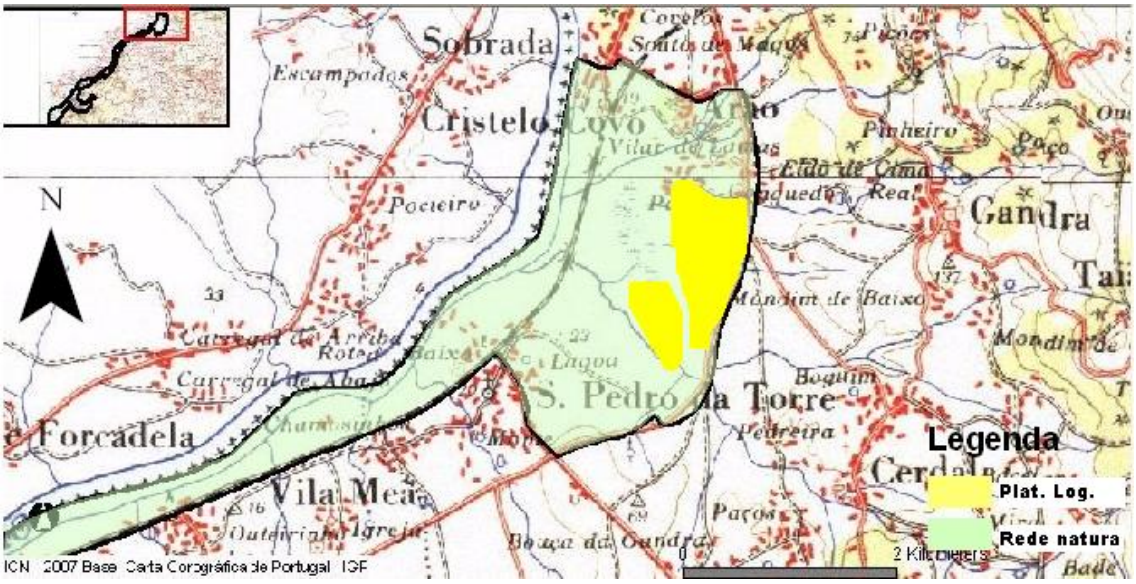


Figura 28 Limites da Rede Natura no Rio Minho à sua passagem no concelho de Valença e delimitações da Plataforma Logística de Valença.
Fonte: Modificado a partir de ICN. Abril 2007

Através destas duas cartografias podemos verificar que a área ocupada pela futura Plataforma Logística está inserida na área ocupada pela Rede Natura 2000[1]. Na Imagem 27 verificamos que o limite a leste da Rede Natura 2000 é a estrada nacional nº 13, e na imagem seguinte constata-se que a plataforma estará localizada a oeste da via. A área expansível da plataforma, a ser construída será a oeste da IP1 (esta via não é contemplada na imagem 27), já muito perto da Zona Húmida do Arão, única do género na Região Norte. A Zona Húmida do Arão corresponde a uma área pantanosa de canavial e de sapal que no Inverno está completamente inundada.

Para além da plataforma em si, será construído um novo ramal na linha do Minho em direcção a centro logístico que cruzará todo o corredor correspondente à Rede Natura 2000.

No entanto, o Sr. Agostin da ANABAM[2] afirma que o terreno que poderá corresponder à área expansível da plataforma, é um terreno mais elevado e que não é alagado no Inverno. Por outro lado, este representante da ANABAM junta-se a Gualdino Correia da Corema, a Horácio Faria e a Jorge Mendes do PSD ao referir que esta infra-estrutura irá ter uma forte influência negativa para a Zona Húmida do Arão, nomeadamente nas espécies que lá habitam como a garça e algumas aves de rapina. Alípio Sousa do PCP[3] afirma mesmo que esta obra irá constituir uma violação ao PDM[4]. Esta influência será visível tanto no decorrer das obras de construção da plataforma logística como durante o seu funcionamento, através de ruídos e das movimentações que uma infra-estrutura deste género acarreta. A Câmara Municipal de Valença, através do vereador Joaquim Covas admite que os impactes ambientais serão de facto uma realidade mas entende que são um mal necessário em prol do desenvolvimento da região.

[1] A Rede Natura 2000 é uma rede de áreas designadas para conservar os habitats naturais e as espécies selvagens raras, ameaçadas ou vulneráveis. Esta rede, representa o empenho dos países europeus na conservação dos seus recursos naturais a partir do ano 2000 e, é constituída por dois tipos de zonas as ZEC (Zonas Especiais de Conservação - incluem habitats naturais e espécies de flora e fauna) e as ZPE (Zonas de Protecção Especial - incluem populações significativas de aves selvagens e respectivos habitats). (Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores)

[2] ANABAM – Associação Naturalista do Baixo Minho

[3] PCP – Partido Comunista Português.

[4] À semelhança do que acontece nos restantes concelhos da Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho, o PDM (Plano Director Municipal) de Valença está em revisão, e a área da plataforma está classificada como solo industrial.

7.1.2 Plataforma Logística de Salvaterra/As Neves

A segunda maior plataforma logística espanhola não irá apresentar grandes problemas a nível ambiental, quem o diz é Anxo Saborido presidente da ADENCO [1]. Anxo Saborido, refere ainda que este projecto foi sujeito a uma avaliação de Impactes Ambientais e teve um parecer favorável. Este ambientalista da região apenas chama atenção para a construção de uma empresa de produção de bio diesel do grupo Portela que irá ter uma produção anual de 600 mil toneladas de combustível e que acarretará a construção de um oleoduto até ao Porto de Vigo e um aumento do fluxo marítimo. Existe também, por parte da ADENCO, o receio de que o funcionamento da PLISAN exija a construção de barragens no Rio Minho, algo que seria muito prejudicial para as espécies deste rio como o sável, o salmão e a lampreia. Esta possibilidade, no entanto, é rejeitada por todas os autarcas da região.

Para a Autoridade Portuária de Vigo, a implantação da Plataforma Logística Industrial de Salvaterra/As Neves vai contribuir para a "recuperação de uma área que actualmente se encontra ecologicamente muito degradada" (Plataforma Logística del Puerto de Vigo, 2007).

Em ambos os casos, nenhuma associação ambiental foi ouvida no decorrer dos projectos: no caso de Valença devido ao projecto ser muito embrionário; no caso de Salvaterra a ADENCO não se mostrou preocupada com esse facto mas garantiam que estão atentos a qualquer problema que possa surgir ligado a este projecto.

7.2 Impactes Económico-Sociais

Os impactes económico-sociais são aqueles que todas as entidades, à excepção das associações ambientais, dão mais ênfase. Aumentos de população, diminuição do desemprego e impulso da economia e da indústria na região são os mais apontados por autarcas e empresários entre outros. Uns com mais optimismo, outros com mais receios, todos são unânimes que estas duas plataformas inerentes a outras obras na região vão ter consequências no quadro económico e social do Vale do Minho.

7.2.1 Plataforma Logística de Valença

Tal como sempre referimos, o Parque Logístico de Valença terá uma dimensão muito inferior ao seu vizinho galego, como tal, os impactes a este nível não serão tão sentidos como os da PLISAN, por isto e pelo desconhecimento do projecto a grande

[1] ADENCO – Associação para a Defesa da Natureza do Condado.

parte das entidades portuguesas não vislumbram grandes impactes positivos trazidos pelo centro logístico de Valença.

i-) No campo da criação de postos de trabalho ainda não podemos falar de números concretos nem de estimativas uma vez que o MOPTC ainda não revelou nada sobre esse assunto, mas ninguém duvida que vão ser criados postos de trabalho. Para Joaquim Covas da Câmara Municipal de Valença e presidente da UEVM[1] a plataforma logística vai ser gerar um grande contingente de emprego, nomeadamente emprego indirecto e poderá ser uma "bolsa de ar" para a falta de emprego qualificado existente na região. Da mesma opinião é Rui Solheiro e António Pereira Júnior, presidente da Câmara Municipal de Paredes de Coura, sendo que este ultimo autarca teme que uma parte significativa da população courense se desloque para o concelho de Valença para dar resposta às necessidades de emprego. Em relação à falta de mão-de-obra verificada na região, todos reconhecem que isso constitui um *handicap*, todavia, Joaquim Covas, Francisco Araújo, Luís Louro, António Torres e Cármen Braga consideram que o défice de mão-de-obra disponível é um problema fácil de resolver através da importação de pessoal de áreas como o Vale do Cavado e Ave, inerente aos novos acessos ferroviários, ou até mesmo de outros países.

Há, no entanto, quem defenda que o problema é mais complexo, defendendo que os movimentos pendulares são pouco viáveis e pouco compensatórios para quem recebe um ordenado pouco mais elevado do que o ordenado mínimo como operário fabril. A solução passará pelo aumento dos ordenados de forma a atrair mão-de-obra, nomeadamente aquela que se desloca regularmente para a indústria espanhola.

As vozes mais cépticas em relação a este projecto defendem que a futura Plataforma Logística de Valença não será uma grande mais valia para a região, muito menos ao nível de emprego uma vez que uma infra-estrutura deste género apenas albergará empresas de armazenagem que exige um número reduzido de trabalhadores. Existe, também, quem defenda, como Jorge Mendes, que a maioria das empresas virá de fora e trará os seus próprios funcionários, aniquilando assim as hipóteses de geração de emprego.

ii-) A nível populacional, ninguém espera um *boom* demográfico na região inerente à Plataforma Logística de Valença. Nem mesmo os mais optimistas crêem num grande crescimento da população residente. Joaquim Covas e Rui Solheiro contam com um aumento populacional mas nunca comparável ao crescimento demográfico esperado

[1] União Empresarial do Vale do Minho

do outro lado da fronteira acarretado pela PLISAN, do qual falaremos mais adiante. O Sr. Presidente da Câmara de Melgaço teme, no entanto, que este crescimento em Valença inerente tanto ao centro logístico como à estação de comboio de Alta Velocidade proporcione um crescimento desordenado no concelho de Valença e nos concelhos vizinhos, colocando em causa a qualidade de vida que é possível desfrutar nesses concelhos.

Por outro lado, temos a maioria das entidades que consideram que o projecto não é tão significativo que possa trazer gente para habitar na região, e pensam que as pessoas que virão de fora trabalhar para a Plataforma Logística de Valença irão efectuar movimentos pendulares.

iii-) No que diz respeito ao campo económico, voltamos a ter dois cenários possíveis. De um lado temos o cenário mais optimista onde se vislumbra para a área de Valença um significativo aumento de fluxos, aumento de negócios, dinamização de zonas industriais e criação de riqueza, do outro temos a ausência de impactes económicos positivos no concelho.

Jonas André Henriques Lima, António Torres, António Júnior, Joaquim Covas, Rui Solheiro, Victor Alves e Victor Cardareiro defendem que a Plataforma Logística será uma mais valia para a região a nível económico e que, para além dos benefícios supra mencionados, vão fomentar a criação de novos serviços de que a região carece e despoletar a criação de mais empresas e negócios. Mais uma vez, todos eles, chamam a atenção que a plataforma logística só faz sentido juntamente com o Comboio de Alta Velocidade, só assim a "região poderá dar o salto nos próximos anos", como prevê Rui Solheiro, presidente da Câmara Municipal de Melgaço e da Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho.

iv-) Na perspectiva industrial, podem se abrir novas portas. Victor Alves refere que o parque logístico será um bom "motor" para o complexo industrial da InterMinho. O mesmo se passa na Zona Industrial de Campos em Vila Nova de Cerveira, onde a autarquia está a fazer um esforço para diversificar e potenciar o parque industrial, como a dotação do mesmo com uma creche, inaugurada recentemente.

Por fim, resta relembrar que todos estes impactes positivos terão sempre de enfrentar o problema da falta de mão-de-obra.

Tal como referimos no início do ponto 7.2.1. existem dois cenários possíveis. Vamos, então, analisar as opiniões mais cépticas acerca dos impactes económicos causados pela Plataforma Logística. Estas opiniões, partem, essencialmente, dos

partidos que estão na oposição. Nas pessoas de Jorge Mendes e de Alípio Sousa, o PSD e o PCP receiam que as mais-valias económicas para a região, nomeadamente para o concelho de Valença, sejam muito escassas. O PCP justifica-se dizendo que a falta de uma estratégia industrial que sempre existiu no Alto Minho traduzida em pequenos parques industriais dificulta as hipóteses de sucesso da Plataforma Logística de Valença como um agente impulsionador da economia regional. Alípio Sousa remata ainda que esta plataforma, como vai ser para servir interesses espanhóis, poucas ou nenhumas divisas vão ficar do lado português.

Do lado do Partido Social-democrata, Jorge Mendes – professor na Escola Secundária de Valença – afirma que, no caso de a plataforma vir a ter sucesso, esta não irá trazer benefícios económicos directos, uma vez que as empresas virão de fora e terão a sua sede notarial e fiscal noutros territórios.

Verificamos então que há dois cenários, onde de um lado se acena ao desenvolvimento económico da região aliado a outros investimentos e ao contexto regional, e de outro lado, temos uma visão mais pessimista que não acredita no desenvolvimento, por não existir uma estratégia adequada.

7.2.2 Plataforma Logística Industrial de Salvaterra/As Neves

Iremos, de seguida, verificar os impactes económico-sociais provocados pela plataforma galega.

i-) Tal como no caso de Valença iremos debruçarmo-nos em primeiro lugar pelo emprego. Uma vez que este projecto é um projecto mais antigo, já existem estimativas acerca do número de trabalhadores, todavia, diferem umas das outras. A autoridade Portuária de Vigo fala em cerca de 6000 empregos directos, no entanto há quem fale em menos de 2000 tal como Luís Fernandez do PSOE de Salvaterra do Minho.

Apesar da discrepância dos números, os autarcas da região estão bastante confiantes que esta infra-estrutura será como uma tábua de salvação para o desemprego existente na região. Assim, podemos afirmar que os concelhos de Salvaterra, As Neves, Salceda de Caselas, Tui, Porrinho e Ponteareas vão ver o seu número de desempregados diminuir. Todos estes alcaldes estão também extremamente optimistas com os inúmeros empregos indirectos associados ao centro logístico de Salvaterra. Apenas o alcalde de Arbo, considerou que a PLISAN, sendo uma plataforma logística, vai trazer apenas empresas de armazenagem e como tal são empresas que não exigem um grande número de mão-de-obra e assim sendo, o concelho de Arbo pouco ou nada tem a ganhar com a construção da PLISAN, ainda assim, este autarca – Manuel Dominguez – teme que

algumas pessoas abandonem os seus trabalhos na agricultura para se dedicarem ao trabalho industrial.

Este optimismo em relação aos postos de trabalho estende-se também à margem sul do Rio Minho, onde Rui Solheiro, presidente da Comunidade Intermunicipal do Vale do Minho, não tem duvidas que os impactes positivos provocados pela PLISAN não vão olhar a fronteiras e facilmente chegarão a Portugal.

ii-) Olhemos, de seguida, para os movimentos migratórios que esta infra-estrutura galega poderá gerar.

Apesar de haver quem tenha dúvidas de que as pessoas se possam fixar em Salvaterra e em As Neves, deixando o estilo de vida de cidades como Vigo ou Ourense, como Luís Louro ou António Torres, os concelhos próximos da PLISAN vão crescer demograficamente.

Arturo Varqueiro, alcalde de Salvaterra do Minho, está a prever um crescimento tal que vai duplicar a população da vila em poucos anos. Também esperando um crescimento populacional estão Raul Rodriguez, alcalde de As Neves, José Rodriguez, alcalde de Salceda de Caselas, Daniel Costal, alcalde de Pontеareas, José Prada Alvarez, vereador no Ajuntamento de Tui, Rui Solheiro, e José Luis Piñeiro do PSOE de Salvaterra.[1]

Este crescimento populacional foi também confirmado por diversos agentes políticos e não políticos. Estes depoimentos, aliados à enorme especulação imobiliária que se faz sentir na região, leva-nos a concluir que o crescimento populacional previsto será de facto uma realidade. No entanto, só futuramente, podemos confirmar em que moldes quantitativos se procede esse crescimento.

iii-) No que diz respeito ao campo económico, a PLISAN, é a grande oportunidade para a região, quem o diz é Cândido Egido, presidente da Associação de Empresários e Comerciantes de Salvaterra do Minho. Cândido chama a atenção para o grande desenvolvimento económico, já sentido, ao nível imobiliário e para a chegada de novas empresas e comercio a Salvaterra que vai obrigar os comerciantes locais a adaptarem-se à nova realidade concorrencial através da modernização e da formação dos seus funcionários.

Há ainda que contar com o acréscimo de serviços de hotelaria e restauração em todo o território do Condado e Paradanta, assim acredita Cármen Gil. Irá haver um

[1] José Luiz Piñeiro para além de prever um crescimento para Salvaterra, prevê, também, o mesmo para a vila de Monção.

acréscimo do turismo e de residências secundárias nos concelhos do Alto-Minho, em Portugal, devido à proximidade da plataforma e ao sossego do seu território, quem o diz são os presidentes da Câmara de Melgaço e de Paredes de Coura.

iv-) Este representante dos comerciantes de Salvaterra, juntamente com Fernando Nogueira, vereador da Câmara Municipal de Vila Nova de Cerveira, David Sobrado, presidente da Federação Galega de Polígonos Industriais e Jorge Mendes alegam que existem empresas espanholas que vão abandonar os concelhos de Vila Nova de Cerveira e de Valença para se localizarem na Plataforma Logística de Salvaterra, o que beneficia a economia espanhola e prejudica a portuguesa.

Para além destas transferências de empresas do lado português para Salvaterra, vão se transferir também empresas do concelho mais industrializado da Galiza, Porrinho, para Salvaterra.[1] Tal cenário é sugerido por David Sobrado, por José Luiz Piñeiro e por um vereador do ajuntamento do Porrinho, Ivan Vaqueiro. No entanto, os dois últimos senhores vêem esta transferência de diferentes perspectivas. Ivan Vaqueiro considera que a deslocalização das indústrias vai depender das comunicações criadas entre As Gandaras e As Granxas (zonas industriais de Porrinho) e Oleiros e Linares nos concelhos de Salvaterra e As Neves. José Luis Fernandez, afirma que um dos objectivos da construção da PLISAN prende-se com a especulação imobiliária à volta dos terrenos de Porrinho, isto é, as empresas transferem as suas unidades de produção para a Plataforma Logística de As Neves mas mantêm o solo em Porrinho na sua posse com o objectivo de o vender mais tarde por um preço mais elevado assim que a PLISAN atingir a sua capacidade máxima.

Ainda no campo industrial, o presidente da Federação Galega de Polígonos Industriais, refere que a PLISAN ainda não vem resolver os problemas de falta de solo logístico e industrial que se faz sentir na área metropolitana de Vigo, embora seja uma ajuda muito significativa.

Em relação aos concelhos vizinhos, vimos já que vão ter um notório crescimento populacional, mas estes, estão também a munir-se de parques industriais que rapidamente ficarão lotados. Cármen Gil e Cármen Braga acreditam que os pequenos parques industriais, serão os grandes beneficiados com a construção da PLISAN. Assim, em Tui, Salceda de Caselas, Monção, Arbo, Porrinho e Ponteareas[2] vão ver

[1] A principal empresa a transferir-se vai ser a Citroen, localizada neste momento na zona industrial das Gandaras em Porrinho.

[2] No caso de Ponteareas não existe ainda solo industrial, uma vez que o concelho está sem PXOM. No entanto, segundo o autarca Daniel Costal, assim que Ponteareas dispor de PXOM terá um parque

novos parques industriais nos seus concelhos ou os seus actuais parques ampliados. Mesmo Francisco Araújo, presidente da Comunidade Intermunicipal do Vale do Lima, considera que os concelhos da VALIMAR, tem tudo a ganhar, a nível industrial com a implantação da PLISAN.[1]

Para finalizar o campo industrial convêm referir que a Plataforma Logística de Salvaterra e d´As Neves vem acabar com as extracções mineiras que estão actualmente implantadas nos terrenos onde está já em construção a PLISAN. José Luiz Piñeiro, para além de representante do PSOE em Salvaterra, é detentor de uma indústria de extracção de areias nos terrenos acima referidos, o "ardidos del Mendo". Apesar de algum litígio inicial entre a Autoridade Portuária de Vigo e José Luiz Piñeiro, as partes chegaram a acordo após a Autoridade ter reconhecido o valor do solo que está classificado como solo mineiro pelo governo central espanhol.

Ao contrário do que verificamos na Plataforma Logística de Valença, na Plataforma de Salvaterra quase nunca encontramos dois cenários. Os níveis de optimismo estão elevados e os agentes económicos da região contam, de facto, com uma grande revolução a nível económico-social.

7.3 Impactes Urbanísticos

Neste sub-capítulo iremos fazer uma reflexão sobre os impactos causados ao nível do ordenamento território pelos dois centros logísticos a ser construídos junto ao Rio Minho.

7.3.1 Plataforma Logística de Valença

Tal como fizemos nos itens anteriores, iniciaremos a nossa análise pela plataforma portuguesa. Tal como nas análises anteriores em relação a Valença voltamo-nos a deparar com o problema prendido com a falta de informação concreta acerca do projecto e a sua pouca idade, que dificulta a visibilidade por parte dos agentes regionais.

Assim sendo torna-se também difícil descortinar os impactos causados ao nível do ordenamento do território. Notar-se-á, no entanto, algumas alterações ao nível dos transportes, a começar nos acessos a Valença e mais propriamente à plataforma, devido ao aumento do fluxo de trânsito rodoviário que se vai fazer sentir após a entrada em

industrial quem ficará repleto em pouco tempo. Aliás, este concelho será um dos mais beneficiados com a PLISAN, uma vez que é o mais importante da comarca do Condado, no entanto a falta de PXOM condiciona muitas das iniciativas programadas pela autarquia.

[1] Os Autarcas do distrito de Viana do Castelo pediram à CCDRN para fazer um estudo sobre os impactos causados pela PLISAN. Esse estudo foi encomendado à *Quaternaire Portugal*.

funcionamento desta. Está também previsto um novo ramal que ligará a actual Linha do Minho à plataforma logística.

No que diz respeito aos acessos ao concelho de Valença, estão previstas duas novas vias que avançariam mesmo sem a plataforma logística, mas que farão mais sentido com a construção desta. Falamos, então, da linha do Comboio de Alta Velocidade e do lanço final da A28 até Caminha e daí para Viana do Castelo e Porto. No que diz respeito à modernização da Linha do Minho, a actual e obsoleta linha ferroviária que liga Valença ao Porto, ninguém acredita que se torne numa realidade e Victor Araújo do Gabinete Técnico Local de Valença chega a ponderar o seu desmantelamento.

A nível de transportes públicos, está definido no plano estratégico da UNIMINHO, segundo Rui Solheiro, um plano de transportes públicos que irá privilegiar as ligações transfronteiriças entre os dois lados do Rio Minho, que de momento se encontra bastante deficitária.

Numa perspectiva macro e dependendo do futuro Aeroporto de Lisboa, traçado do Comboio de Alta Velocidade, e de políticas que se queiram implementar (nomeadamente na gestão do fluxo de mercadorias e passageiros), a plataforma de Valença poderá muito bem promover uma mudança nas características do aeroporto Francisco Sá Carneiro, passando este, talvez, a ser cada vez mais um aeroporto de grandes cargas/mercadorias, quem o diz é Jonas Lima, autor do livro “O impacto do Terrorismo nas Cadeias Globais de Abastecimento", rematando ainda que se por um lado a criação da plataforma poderá fomentar uma melhoria efectiva nas acessibilidades à mesma, não é menos verdade que estas irão ser um dos factores condicionantes do sucesso da plataforma.

Constatamos, então, que no caso de Valença adivinham-se poucos impactos urbanísticos, pelo menos para já enquanto o projecto não é conhecido. As únicas implicações visíveis a este espaço temporal são ao nível dos transportes e suas infra-estruturas.

7.3.2 Plataforma Logística de Salvaterra/As Neves

Na margem direita do Rio Minho, os impactos urbanísticos são muito mais sentidos pelas duas razões conhecidas: maior dimensão da infra-estrutura, e antiguidade do projecto em relação ao de Valença.

Tal como referimos anteriormente, um dos grandes objectivos deste parque logístico prendeu-se com a necessidade de serviços logísticos especializados no Porto

de Vigo, como tal, assim que a Plataforma Logistica estiver em funcionamento, muitos dos serviços abandonarão o porto desta cidade galega e com eles os contentores que "consumiam" uma grande porção de espaço. Assim sendo, o Porto de Vigo, ficará com uma porção de espaço livre e a Autoridade Portuária lançou um concurso público internacional para a requalificação da área, estando os projectos disponíveis num dos edifícios do Porto de Vigo para consulta publica durante um período de tempo já esgotado.

O projecto vencedor (Figura 29) pertence ao arquitecto francês Jean Nouvel, autor da Torre Agbar em Barcelona e da ampliação do museu Reina Sofia em Madrid.

O seu projecto para esta área ribeirinha de Vigo consiste num projecto onde predomina o granito. O grande emblema deste projecto será um hotel luminoso de 90 metros em forma de monólito e um novo molhe para cruzeiros (Faro de Vigo, 2007).

Nas figuras seguintes, podemos comparar o aspecto que o Porto de Vigo vai ter em 2010 e o actual aspecto, e facilmente constatamos as transformações urbanísticas sentidas nesta infra-estrutura galega.

Figura 29 Projecto vencedor do concurso internacional lançado pela Autoridade Portuária de Vigo para a requalificação do porto.
Fonte: Faro de Vigo. Maio 2007

Figura 30 Aspecto actual do Porto de Vigo.
Fonte: Ajuntamento da Corunha. Maio 2007

Verificamos então que a construção da PLISAN, vai ter uma forte influência ao nível do urbanismo e da arquitectura do Porto de Vigo.

Temos também alterações urbanísticas em vários núcleos urbanos à volta da PLISAN. Salvaterra, Arbo, Salceda de Caselas, Ponteareas, Monção, As Neves e Tui são exemplos de localidades que vão ver ou poderão ver os seus cascos urbanos aumentar.

Veremos de seguida, três exemplos particulares: Salvaterra do Minho, Salceda de Caselas e Ponteareas.

Apesar de a PLISAN se situar entre as vilas de Salvaterra e As Neves, será a primeira vila aquela que terá um maior crescimento. É notório, em Salvaterra do Minho, o aparecimento de novas avenidas, de novos edifícios e urbanizações e de mais comercio. Podemos mesmo afirmar, que a vila de Salvaterra do Minho "está em obras". Apesar do actual alcalde Arturo Vaqueiro apenas admitir um crescimento se este for ordenado e gradual, existe quem considere que Salvaterra do Minho apresenta já um crescimento bastante desordenado, como é o caso de Rui Solheiro.

Salceda de Caselas, é uma vila que está a tentar preparar-se o melhor possível para o pleno funcionamento da PLISAN. O seu alcalde, José Rodriguez afirma que está em marcha um esforço de *marketing* territorial para atrair população para a vila, e está prevista no PXOM uma nova área urbanizada no concelho de modo a albergar, de forma ordenada e coerente, as novas pessoas que vão chegar á vila. Os argumentos utilizados pela vila de Salceda de Caselas são a proximidade a Porrinho e Salvaterra e a tranquilidade e tradicionalismo que se vive na vila.

Seguidamente, olhemos o caso de Ponteareas. Esta localidade, é a capital da comarca do condado, como tal nesta localidade concentram-se diversos serviços, como serviços notariais, financeiros e de lazer que não existem em Salvaterra. Assim sendo, Daniel Costal, conta também com um crescimento económico, demográfico e urbanístico em Ponteareas, mas depara-se com um grave *handicap* que se prende no facto de Ponteareas se encontrar sem o principal documento de planeamento territorial, o PXOM, sendo assim, este concelho banhado pelo Rio Tea está condicionado e apenas são permitidas pequenas obras de reforma, estando assim fora de questão qualquer tipo de crescimento enquanto não houver um novo plano.

Com estes três exemplos, verificamos que as localidades da região estão de facto a crescer, mas não de igual forma, e que cada concelho é um caso específico e que vê a PLISAN, embora de forma diferente, como uma grande oportunidade de desenvolvimento.

No que diz respeito aos transportes, a PLISAN, tal como a Plataforma Logística de Valença, vai mexer com o sistema de transportes da região.

Ao nível, de infra-estruturas, a PLISAN vai originar a construção de uma via desde os seus terrenos até à Auto-estrada das Rias Baixas (A52) (Plataforma Logística del Puerto de Vigo, 2007), e segundo José Prada Alvarez, vereador no ajuntamento de Tui, vai ser beneficiada de forma profunda a estrada PO-404 que liga Salvaterra a Tui, ficando assim a PLISAN com um acesso mais facilitado à fronteira com Portugal. Para além dos novos serviços de transportes públicos criados pela UNIMINHO, as autarquias estão a pressionar as entidades competentes no sentido de ser criado um serviço ferroviário regional de modo a servir as populações da área metropolitana de Vigo. Quem o diz é Ivan Vaqueiro, vereador do ajuntamento do Porrinho e candidato à alcaldia da mesma localidade. No seu blog, Ivan Vaqueiro, diz-nos, que o presidente da Xunta da Galiza, Emílio Perez Touriño também propôs o serviço acima descrito.

Tal como referimos anteriormente, no local onde vai ser construída a PLISAN, existem várias empresas mineiras em processo de expropriação. Para além das indústrias mineiras existiam mais 5 mil pequenas propriedades, cujas expropriações foram de extrema dificuldade, uma vez que alguns donos não eram conhecidos, outros estavam emigrados, outros haviam falecido etc. até que foi formada uma comissão de afectados, para negociar entre os afectados e a Autoridade Portuária de Vigo.

Tudo isto para demonstrar que os impactos causados pela PLISAN estão também nos próprios terrenos do empreendimento.

Neste sub-capítulo verificamos que ao nível do ordenamento do território, a PLISAN terá um efeito muito mais forte no terreno do que a Plataforma Logística de Valença. Este sub-capítulo, foi também um espelho de todo o capitulo, onde constatamos que a Plataforma Logística de Salvaterra e As Neves terá um efeito muito mais forte em todos os campos, à excepção do aspecto ambiental, do que a Plataforma Logística de Valença.

Notas finais

Após a elaboração desta obra podemos redigir algumas notas. Faremos uma nota prévia que nos parece pertinente antes da conclusão verdadeiramente dita.

Notas prévias

• O desenvolvimento do território e das sociedades, desde os tempos mais remotos, mantém uma relação muito estreita com os transportes, uma vez que estes são fundamentais para os povos alcançarem os recursos necessários à sua existência.
• Inerente aos transportes estão as actividades logísticas que contribuem para o desenvolvimento do território e constituem um modelo para atingir o mesmo. O aumento das actividades logísticas vai fazer surgir novos investimentos ao nível de infra-estruturas de transportes e comunicações, como terminais, plataformas logísticas, banda larga, abastecimento de água, tratamento de resíduos e acessibilidades. Estes investimentos para além dos benefícios supracitados ainda vão proporcionar algum emprego. Neste nível, o do emprego, podemos dizer que a actividade logística ao atrair e fidelizar tráfego, influencia o próprio emprego estrutural, associado ao aumento do fluxo de mercadorias. As actividades logísticas contribuem, também, para o aumento do valor acrescentado regional e nacional e, portanto, também do rendimento público.
• Inerentes à logística estão diversas infra-estruturas como portos de mar e plataformas logísticas. Podemos definir a ultima como sendo uma área definida que contém todas as actividades relacionadas com o transporte, logística e distribuição de bens para trânsito nacional ou internacional e são executadas por vários operadores.
• As plataformas logísticas necessitam de determinadas condições territoriais para se implantarem em determinado local. Por toda a Europa existem casos de sucesso de plataformas logísticas e rede das mesmas, sendo que Espanha, França e Itália são bons exemplos.
• Em Portugal a situação da logística é ainda bastante deficitária tendo em consideração as actuais exigências neste sector e quando comparada com os nossos principais parceiros comunitários, quer seja em termos qualitativos quer seja em termos quantitativos, a que se deve juntar um forte desequilíbrio modal e territorial que penaliza o nosso sistema empresarial face aos seus mais directos concorrentes europeus.
• Em Portugal, a nível de transportes, caminhamos para uma melhoria, já bastante notória ao nível rodoviário e aeroportuário, sendo que neste último a nível de cobertura,

Portugal está ao nível dos seus parceiros comunitários. A nível ferroviário e portuário o caminho a percorrer é mais longo, mas há algum tempo para trás que o estado português tem feito esforços no sentido de tornar estes dois tipos de transporte mais competitivos.

• Para além dos transportes, o estado português prepara-se para fazer um esforço em 14 plataformas logísticas. Estas 14 plataformas logísticas dividem-se em categorias diferentes. Temos, então, duas plataformas urbanas nacionais: Poceirão e Maia/Trofa, cinco plataformas portuárias: Leixões/Gonçalves, Aveiro, Figueira da Foz, Bobadela/Sobralinho e Sines, quatro plataformas transfronteiriças: Valença do Minho, Chaves, Guarda e Elvas, uma plataforma regional em Tunes, no Algarve e por fim dois centros de carga área, um no Aeroporto Francisco Sá Carneiro e outro no Aeroporto da Portela.

• O actual mercado logístico espanhol no âmbito da actividade logística internacional adquire uma especial relevância por tratar-se de uma economia media, integrada no maior bloco comercial do planeta, cujo tecido empresarial sofreu uma mudança "histórica" e "revolucionária" nos últimos vinte anos. Em linhas gerais pode-se afirmar que os rasgos principais da logística em Espanha, caracterizam-se por um alto grau de concentração, onde um pequeno grupo de empresas representa mais de 80% do mercado, por uma distribuição desigual do mercado entre os operadores logísticos, por uma forte presença de empresas multinacionais, por uma forte taxa de crescimento que atraíram investidores estrangeiros e pela quinta posição ocupada nos mercados logísticos europeus.

• No que diz respeito aos transportes, apesar de em Espanha estarem ligeiramente melhor do que em Portugal há ainda muitos passos a dar para chegar a um nível satisfatório num contexto europeu, nomeadamente ao nível do transporte ferroviário.

• A região por nós denominada de Vale do Minho, é constituída pelos concelhos de Paredes de Coura, Vila Nova de Cerveira, Valença, Monção, Melgaço, Tui, Salceda de Caselas, Porrinho, Salvaterra do Minho, As Neves, Ponteareas, Arbo, Crecente e A Cañiza. Trata-se de uma região transfronteiriça com realidades distintas entre as duas margens do Rio Minho.

• Do lado galego temos concelhos de dimensão mais reduzida do que os portugueses, tanto em área como em população. Apenas os concelhos de Ponteareas, Tui e Porrinho apresentam números próximos dos maiores concelhos portugueses deste grupo.

• A vila de Valença, devido à sua localização geográfica apresenta boas condicionantes para ver implantado no seu território uma plataforma logística. Para além de boas

acessibilidades, fundamentais, a infra-estruturas deste género, Valença tem ao seu alcance diversos equipamentos que são fundamentais para o bom desempenho de um parque logístico.

• Tal como Valença, também Salvaterra e As Neves reúnem as condições necessárias para abarcar um projecto desta envergadura, embora actualmente não disponha das melhores acessibilidades e no futuro não estará envolvida no contexto do Comboio de Alta Velocidade.

Conclusões

• A Plataforma Logística de Valença é uma plataforma multimodal (rodo e ferroviária), de apoio à Região Norte e ao Sul da Galiza e tem três objectivos principais que passam por alargar o *hinterland* do Porto de Leixões a toda a Região Nordeste da Península Ibérica, por dinamizar a actividade económica do Minho, através da captação de investimento português e galego e da dinamização da industria local, facilitando a distribuição da sua produção, e por reordenar plataformas e tráfegos da região através do modo ferroviário.

• A Plataforma Logística de Salvaterra/As Neves terá uma dimensão de 400Ha, ou seja será dez vezes maior do que a sua vizinha portuguesa. Esta plataforma configura-se como uma área especializada, de concentração de empresas e de serviços logísticos, transporte de mercadorias e intermodalidade, assim como de actividades industriais, empresariais e serviços gerais associados. Como tal, a plataforma logística está especialmente desenhada e concebida para um desempenho óptimo das suas funções, de forma integrada e sinérgica, com potencialidades de desenvolvimento a curto, médio e logo prazo, tanto para a prestação conjunta de serviços a todo o conjunto do nó logístico do Porto de Vigo, como para potenciar a sua projecção às mais diversas escalas.

• No que concerne à convivência entre estas duas plataformas, surge a dúvida entre a existência de concorrência entre as duas plataformas ou existência de uma articulação entre as duas infra-estruturas. Ambas as teorias apresentam teorias válidas.

• No que diz respeito a impactes ambientais, podemos dizer que em Valença vamos ter um problema uma vez que a futura plataforma logística será implantada numa área que está inserida na Rede Natura 2000 e que corresponde à Zona Húmida do Arão.

Na Plataforma Logística de Salvaterra não existem denúncias de agressões ambientais.

• Nas implicações socio-económicas provocadas pelas plataformas em estudo, constatamos que os novos empregos, o aumento populacional, as alterações no tecido

industrial e a criação de novos negócios acontecerão nas áreas mais próximas à PLISAN e por via desta.

• O mesmo cenário se passa em relação aos impactes urbanísticos, onde verificamos que o Porto Seco de Vigo, irá ter repercussões enormes no território, quando comparadas com aquelas provocadas pela Plataforma Logística de Valença.

• Concluímos, então, de forma muito sucinta que todo o projecto galego empreendido pela Autoridade Portuária de Vigo tem uma dimensão substancialmente maior do que a plataforma empreendida pelo MOPTC, tanto ao nível de causa como de efeito.

Bibliografia

BECKER, Bertha; EGLER, Cláudio A. – Logistics and regional development in Brazil, Laboratório de Gestão do Território, Departamento de Geografia, Rio de Janeiro, 1996. [www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pdf/Logistics.pdf acedido em Outubro de 2006]

CABRAL, João; DOMINGUES, Álvaro; PORTAS, Nuno, 2003 – Politicas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa,

Câmara Municipal de Vila Nova de Cerveira, 2007, Boletim Municipal de Janeiro de 2007, Vila Nova de Cerveira [http://www.cm-vncerveira.pt/web_revista/pagina_inicial.htm acedido em Maio de 2007]

CARVALHO, José Mexia Crespo de., 2004 – A lógica da logística, edições Sílabo, Lisboa.

CARVALHO, José Mexia Crespo de, 1996 – Logística, Colecção sílabo gestão, edições Sílabo, Lisboa.

DIAS, J. A.2004 – A Conquista do Planeta Azul – O Início do Reconhecimento do Oceano e do Mundo (Versão Preliminar), Faro. [http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/IOHC_x13.pdf acedido em Dezembro 2006]

DIAS, João Quaresma 2006. – Logística, transportes e economia, Guimarães.

DOMINGUEZ, Manuel Santiago López, 2004 - La logística internacional en España: Desventajas e Ventajas Competitivas, Gestiopolis, Madrid. [http://www.gestiopolis.com/Canales4/eco/logintespa.htm Acedido em Março de 2007]

Eixo Atlântico, 2000 – Plano de Infra-Estruturas do Eixo Atlântico, Universidade do Minho, Universidade de Vigo, Braga, Vigo [http://www.eixoatlantico.com/documentos/monografias/infraestructuras/Index.htm Acedido em Março de 2007]

Eixo Atlântico, 2006 – Sistema Aeroportuário do Eixo Atlântico, Biblioteca dos Estudos Estratégicos. [http://www.eixoatlantico.org/documentos/biblioteca/sistema_aeroportuario_eixo_atlantico.pdf Acedido em Março de 2007]

FALCÃO, Teresa; GABRIEL, Palmira; MAYA, Maria José; SILVA, Luísa Ucha, 2000 – Geografia, conhecer o território Português, Porto Editora, Lisboa.

LINO, Mário 2006 – Acessibilidades e Mobilidade em Trás-os-Montes e Alto Douro, MOPTC. [http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/0DECC267-A98E-4CB7-8EC7-86555DE84CA1/0/Acessibilidades_TMAD.pdf Acedido em Janeiro de 2007]

LUZ, Nyssio Ferreira, 2006 – A logística como estratégia de desenvolvimento, Belo Horizonte [www.ibralog.org.br/ler_artigo.php?cod=75 acedido em Outubro de 2006]

LUZ, Nyssio Ferreira, 2004 – Cidades Planeadas para atrair empresar, Belo Horizonte. [http://www.ibralog.org.br/ler_artigo.php?cod=81 acedido em Outubro de 2006]

Ministério do Fomento, 2004 – Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) [http://peit.cedex.es/ Acedido em Março de 2007]

Ministério do Fomento, 2007 – Plataforma Logística de Puerto de Vigo, Autoridade Portuária de Vigo, Vigo [Documento gentilmente cedido pela Autoridade Portuária de Vigo]

MOPTC, 2006, Apresentação das acessibilidades a Trás-os-Montes e Alto Douro, Bragança [http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20060428_MOPTC_Int_SEAOPTC_Acessibilidades_TM_AD.htm Acedido em Janeiro de 2007]

MOPTC, Ministério do Fomento, 2004 – 3º relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha/ Portugal

MOPTC, 2006 - Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional, Mercer Management Consulting.

MOPTC, 2006 – Orientações Estratégicas Para o Sector Ferroviário, Lisboa, 2006

MOPTC, 2006 - Orientações Estratégicas Para o Sector Marítimo e Portuário.

MOPTC,2006 – Portugal Logístico, Porto

MOPTC, 2006 – Portugal Logístico – Rede Nacional de plataformas Logísticas – Brochura, Porto.

PACHECO, Elsa, 2004 – Alteração das acessibilidades territoriais na Região Norte: Expectativas, intervenções e resultantes, Faculdade de Letras da Universidade do Porto [http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id06id132&sum=sim acedido em Dezembro de 2006]

PARDAL, Eng. Luís Filipe, 2005 – O projecto português de alta velocidade, MOPTC, Lisboa. [http://www.moptc.pt/tempfiles/20060227144853moptc.pdf acedido em Janeiro de 2007]

Plano Estratégico do Vale do Minho, Valença, 2006 [www.uniminho.eu/po/donwloads/plano_estrategico.pdf acedido em 9 de Dezembro de 2006]

Plataforma Logística – Industrial de Vigo. [Documento gentilmente cedido pelo Ajuntamento de Salvaterra de Minho]

Programa Nacional da Politica de Ordenamento do Território, 2006. [www.territórioportugal.pt acedido em Janeiro de 2007]

PRIETO, Eugénio, 2006 - Experiências internacionais de sucesso e principais benefícios da Rede de Plataformas Logísticas para Portugal, *ATKearney*, MOPTC, Porto. [www.moptc.pt/cs2.asp?idcat=1042 acedido em Outubro de 2006]

Redetral, Component 2 of General strategy, 2005 – Breclav.

REGO, Nazaré, 2004 – Apontamentos das aulas da cadeira de logística da licenciatura em gestão da Universidade do Minho, Braga.

SARMENTO, João, 2004 – O evolucionismo Cultural e o Planeamento Urbano e Regional, GEO – working papers, Núcleo de Investigação em Geografia e Planeamento, Universidade do Minho, Guimarães. [http://www.geografia.uminho.pt/Docs/Gwp-Educ-n2-net.pdf acedido em Junho de 2007]

SARMENTO, João, 2002 – The geography of "disused" railways: What is happening in Portugal? Finisterra, XXXVII, Lisboa. [http://www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2002-74/74_03.pdf acedido em Janeiro de 2007]

SOUSA, João Figueira de, 2006 – Logística, transportes e território, Guimarães.

Portais de Internet consultados:

Associação Portuguesa de Logística: www.aplog.pt acedido em Outubro 2006

Associação Europeia de Plataformas Logísticas: www.freight-village.com acedido em Novembro 2006

Blog de Ivan Vaqueiro: http://ivan-vaqueiro.blogspot.com/ acedido em Maio de 2007

Brisa, Auto-estradas de Portugal: www.brisa.pt acedido em Janeiro de 2007

Comboios de Portugal: www.cp.pt acedido em Janeiro de 2007

Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores: http://www.horta.uac.pt/ acedido em Abril de 2007

Instituto de Estradas de Portugal: www.estradasdeportugal.pt acedido em Janeiro de 2007

Interporto de Turim: www.sitospa.it acedido em Janeiro de 2007

Junta de Freguesia de Tunes: www.jf-tunes.com acedido em Janeiro de 2007)

Lusoscut das Beiras Litoral e Alta: www.lusosctubla.pt acedido em Janeiro de 2007

Nortscut, concessionária de auto-estradas: www.nortscut.com acedido em Janeiro de 2007

Plataforma de Teleformação do Ajuntamento da Corunha: http://teleformacion.edu.aytolacoruna.es/ECONOGAL/document/puertovigo.html acedido em Maio de 2007

Plataforma Multimodal de Álava – www.arasur.es acedido em Janeiro de 2007

Rede Natura 2000 (Estuário dos Rios Minho e Coura) :http://www.icn.pt/website/PTZPE0001/viewer.htm acedido em Abril de 2007

Região de Turismo do Alto Minho: www.rtam.pt acedido em Março de 2007

Regional Development and Transports Logístics: www.redetral.cz acedido em Outubro 2006

Tesco, cadeia de supermercados: www.tesco.com acedido em Novembro 2006

Texto informativo sobre a PLISAN: www.puertodevigo.com/html/es/cover.shtml?id=293 acedido em Dezembro 2006

Turgalicia, Direccion Xeral de Turismo – www.turgalicia.es acedido em Março de 2007

Vias Romanas no Mediterrâneo: www.viaeromanae.org acedido em Dezembro 2006

Zona de Actividades Logísticas de Barcelona: www.zal.es acedido em Janeiro de 2007

Periódicos consultados

Diário de Noticias, Edição de 14 de Fevereiro de 2007.

Faro de Vigo, Edição Digital nº2903 de 15 de Fevereiro de 2007. [http://www.farodevigo.es//secciones/noticia.jsp?pNumEjemplar=2903&pIdSeccion=10&pIdNoticia=117898 acedido em Fevereiro de 2007]

Faro de Vigo, Edição Digital nº2979 de 3 de Maio de 2007 [http://www.farodevigo.es/secciones/noticia.jsp?pNumEjemplar=2979&pIdSeccion=2&pIdNoticia=133439&rand=1178193044591 acedido em Maio de 2007]

Jornal de Negócios, Edição nº 996 de 7 de Maio de 2007, ano VII.

Jornal de Noticias, Edição *on-line* do Grande Porto, 18 de Novembro de 2006. [http://jn.sapo.pt/2006/11/18/ultimas/Porto_Vigo_por_TGV_em_2013.html Acedido em Janeiro de 2007]

Jornal de Noticias, Edição *on-line* do Grande Porto, 14 de Janeiro de 2007. [http://jn.sapo.pt/2007/01/14/porto/cerca_700_a_voar_companhias_baratas.html Acedido em Janeiro de 2007]

Jornal Público, nº5698, ano XV, Edição *on-line* do dia 4 de Novembro de 2005 [http://www.publico.clix.pt/shownews.asp?id=1237864 Acedido em Janeiro de 2007]

La Voz de Galicia, Edição *on-line* do dia 14 de Fevereiro de 2007. [http://www.lavozdegalicia.es/inicio/noticia.jsp?CAT=126&TEXTO=100000119092&idioma=galego Acedido em Fevereiro de 2007]

Semanário Expresso, Edição nº 1792 de 3 de Março de 2007.