

Minhas senhoras e meus senhores.

Em primeiro lugar, gostaria de transmitir a todos, em nome do Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a satisfação pelo convite que lhe foi dirigido para participar na Sessão de Encerramento do Congresso da LOGISTRAN.

Cumpre-me igualmente transmitir as felicitações à organização do Congresso, pela pertinência e atualidade dos temas escolhidos, bem como, pela diversidade e excelência das intervenções proferidas ao longo das sessões deste Congresso, que certamente darão um contributo, para assegurar e reforçar o debate sobre o desenvolvimento do sistema logístico nacional, que constitui um dos grandes desafios do Portugal do século XXI.

O desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional é uma prioridade. A logística é uma atividade essencial para o aumento da competitividade da economia nacional potenciando o nosso posicionamento geo-estratégico privilegiado em relação às rotas transcontinentais do Atlântico e ultrapassando o efeito de periferia no espaço europeu, que inevitavelmente decorre da nossa situação geográfica.

E isto é fundamental num contexto em que nos temos de preparar – e muito rapidamente - para competir numa economia globalizada à escala mundial, em que cada vez mais se verificará a fragmentação dos sistemas produtivos, com a especialização produtiva de algumas regiões e países e a emergência de grandes macro regiões em que se polarizam o crescimento e a inovação ou o controlo das grandes reservas energéticas.

Importa pois que saibamos potenciar a nossa localização geográfica face aos fluxos globais da nova economia. Para o efeito, é imprescindível que saibamos reconhecer as potencialidades e a transversalidade da logística como uma nova componente do nosso modelo de crescimento e desenvolvimento socioeconómico.

Transformar Portugal numa plataforma atlântica para os movimentos internacionais no mercado ibérico e europeu e, desta forma, responder ao desafio do crescimento económico de Portugal, num quadro de sustentabilidade ambiental e de coesão territorial, é pois um desígnio nacional.

Mas para que o desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional resulte coerente e sustentado, não podemos deixar de enquadrá-lo nas tendências de evolução de uma economia globalizada à escala mundial.

Nos dias de hoje, quando se fala em logística, já não estamos a falar exclusivamente de cadeias de distribuição, mas sim de um processo estratégico (porque acrescenta valor e permite a diferenciação empresarial) de planeamento e controlo de fluxos de materiais, desde o ponto de origem ao do consumo.

A globalização da economia mundial e a fragmentação dos sistemas produtivos têm conduzido à especialização produtiva de algumas regiões e países e à abertura da economia das nações mais desenvolvidas à importação de bens e produtos em grande escala a partir de países localizados a grandes distâncias.

Neste contexto de progressiva transformação das relações económicas a nível global, com uma produção orientada pela procura de produtos muito diferenciados e personalizados, é crescente a importância dos serviços logísticos suportados em cadeias de transporte intermodais e interoperáveis cada vez mais complexas e fortemente dependentes de novas tecnologias de informação, localização e comunicação.

Ultrapassamos a fase das cadeias organizadas “verticalmente” e com uma hierarquia clara de tomada de decisões, para uma outra de criação de centros de excelência, centrados na satisfação do cliente e de resposta rápida às oscilações do mercado.

A partir de uma mentalidade inicial que procurava colocar no mercado os bens existentes, de forma estruturada e planeada, hoje assiste-se a uma necessidade de resposta (tanto para a produção como para a distribuição) baseada no efeito de “pull” da procura. No limite, nada estará produzido enquanto não houver uma exigência do mercado, o que obriga a um elevado grau de flexibilidade de toda a cadeia logística.

A tendência atual e futura passa pela construção de redes continentais ou macro-regionais, ferroviárias e/ou de transporte combinado, concebidas no contexto de uma filosofia de interoperabilidade e de intermodalidade, ultrapassando a perspetiva “modal”, permitindo harmonizar as condições de concorrência entre modos eliminando os atuais condicionamentos tecnológicos e regulamentares.

Do novo paradigma da logística também faz parte a sustentabilidade ambiental, tanto mais que estamos na presença de um sector que é grandemente responsável pela emissão de gases que provocam o efeito de estufa e que, ao basear-se excessivamente no modo rodoviário, agrava o consumo energético do país.

Minhas senhoras e meus senhores

É do conhecimento de todos o Plano para o desenvolvimento do sector da logística, que ficou comumente conhecido por Portugal Logístico, quero aqui referir que, apesar de ser necessário reavaliar esse Plano, alinhando-o com as orientações constantes do PET – Plano Estratégico dos Transportes, apresentado pelo Governo, no essencial os cinco vetores fundamentais que basearam a apresentação desse Plano se mantêm válidos:

- Em primeiro lugar, desenvolver a economia nacional, promovendo a criação de emprego e de riqueza;
- Em segundo lugar, apoiar e facilitar as estruturas que potenciem a atividade de transportes, designadamente o alargamento do hinterland dos portos nacionais;

- Em terceiro, aumentar a intermodalidade, nas estruturas e redes existentes e apostar no transporte ferroviário de mercadorias, de que a anunciada ligação de Sines à fronteira é um exemplo e na capacidade portuária instalada;
- Em quarto, racionalizar a atividade logística e promover o ordenamento do território, criando condições para a atração de novos agentes de mercado;
- E por último, promover ganhos ambientais através da redução das emissões atmosféricas e da concentração de atividades que se encontram dispersas e mal localizadas.

Previu então esse plano a criação de uma Rede Nacional de Plataformas Logísticas constituída por 12 Plataformas, complementadas com 2 Centros de Carga Aérea no Porto e em Lisboa.

No entanto, desde essa data, muitas mudanças ocorreram, em Portugal e no mundo, e a concretização desta Rede Nacional de Plataformas Logísticas, terá de ser enquadrada e reavaliada, num contexto de uma conjuntura económica mundial muito desfavorável e em que Portugal está comprometido com o cumprimento das medidas estabelecidas no MEMORANDO DE ENTENDIMENTO com a Troika.

Tudo isto requer que sejamos todos capazes de fazer mais e melhor com os meios existentes, otimizando e racionalizando os recursos, realinhado o referencial atentas as novas circunstâncias económicas do país, o que naturalmente deverá envolver um trabalho e diálogo conjunto entre os diferentes níveis da Administração e os operadores públicos e privados.

Nesta nova perspetiva, de grande condicionamento do investimento público, o Estado deve estar limitado ao papel de agente facilitador do desenvolvimento da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, e de criação das condições para o desenvolvimento de novos projetos da iniciativa privada, desejavelmente enquadrados na lógica e nos objetivos daquela Rede.

Não restem pois dúvidas que, apesar do reconhecimento da importância estratégica da atividade logística pelo Governo, esta é, esta deve ser, uma atividade económica a desenvolver por agentes privados do sector, quer na fase de promoção, quer nas fases de infraestruturação e gestão.

O atual regime jurídico da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, atribui ao IMTT a competência para supervisionar e gerir o sistema da Rede, bem como poderes em matéria de promoção e condução dos procedimentos de seleção de sociedades gestoras das plataformas logísticas.

Esta é uma atividade que o IMTT tem vindo a prosseguir, mas que compreensivelmente, apesar de haver registo de interessados para a quase totalidade das plataformas da rede, desde o início da crise económica teve um abrandamento significativo, tendo a quase totalidade dos projetos sofrido atrasos ou adiamentos por parte dos promotores.

A um outro nível, o IMTT tem previsto desenvolver trabalho sobre o problema da logística da distribuição urbana de mercadorias, que é, com certeza, sentido por muitas empresas presentes neste Congresso.

É do conhecimento de todos que, a progressiva concentração demográfica e de atividades nos centros urbanos é um fenómeno constante à escala mundial. Mais de 80 % das deslocações de mercadorias nas Áreas Metropolitanas da Europa têm distâncias inferiores a 80 km e destinam-se às áreas centrais, onde se localizam as principais atividades, com impactes significativos no seu desenvolvimento, no meio ambiente e no sistema de transportes.

Este problema ganha mais complexidade porque as cidades consomem mais do que produzem e têm uma situação determinante na cadeia de abastecimento; são o elo final desta cadeia e onde as deslocações utilizam quase exclusivamente o modo rodoviário, aumentando a já grande conflitualidade de interesses dos vários atores na ocupação da rede viária urbana.

O vigor de uma economia urbana depende em muito do nível e dos padrões de mobilidade de pessoas e bens. O congestionamento gera importantes deseconomias (tempo, poluição, degradação do espaço público, etc). Retirar obstáculos à mobilidade de pessoas e bens tornou-se uma medida crítica e prioritária.

A distribuição urbana de mercadorias é um fator determinante no desenvolvimento económico: por um lado, sustenta o crescimento da base económica urbana e, por outro, é responsável por um número considerável de impactes negativos.

Uma política de mobilidade é essencial para promover a competitividade. Em ambiente urbano é prioritário um equilíbrio entre a vitalidade económica e a acessibilidade generalizada aos bens e serviços.

Atento a isto, o IMTT irá promover a elaboração de uma brochura técnica incluída no designado Pacote da Mobilidade, dedicada à temática da logística urbana, contribuindo para a divulgação de metodologias e boas práticas nacionais e internacionais junto das autarquias, empresas, operadores de transportes, gestores de infraestruturas e profissionais do sector.

Complementarmente, o IMTT está aberto a apoiar uma experiência piloto numa cidade de média dimensão que estude de forma integrada a mobilidade de pessoas e bens com o objetivo de, numa ótica de sustentabilidade, aumentar a acessibilidade, melhorar a qualidade do ambiente urbano, aumentar a eficiência da cadeia de transportes e fortalecer a dinâmica de desenvolvimento e crescimento da base económica urbana.

Minhas Senhoras e Meus senhores

Assumir a logística como uma área transversal no nosso modelo de desenvolvimento e crescimento económico e assumir a intermodalidade e interoperabilidade como um vetor estratégico do nosso sistema de transportes de mercadorias, são elementos fundamentais para desenvolvermos Portugal como uma plataforma atlântica de prestação de serviços de

transporte e logística de excelência, aumentando globalmente a carga movimentada, criando mais riqueza e competitividade, organizando o transporte de forma mais racional e sustentável.

No entanto, para que esta aposta possa ser ganha tem de ser integrada e assumida por todos. Para tal, é essencial criar sinergias e mobilizar vontades em torno deste objetivo comum.

Termino transmitindo uma palavra de felicitação do Senhor Secretário de Estado das Obras públicas, Transportes e comunicações, a todos os que, no sector empresarial privado, têm sabido arregaçar as mangas, não receando investir no nosso país, ousando avançar com projetos inovadores essenciais para o crescimento económico e a criação de emprego que a todos beneficiarão.

Muito obrigado pela vossa atenção.