



23.06.2023

Diretor
Filipe Alves
Subdiretores
Lígia Simões
e Nuno Vinha
Diretor de Arte
Mário Malhão

Especial

Caderno publicado
como suplemento
do Jornal Económico
nº 2203. Não pode
ser vendido
separadamente.



Transportes & Logística

■ Sector encontra-se “claramente deficitário na última década” e numa altura em que enfrenta vários desafios, os operadores logísticos que tenham a ambição de continuar a crescer vão ter de aproveitar todas as oportunidades tecnológicas que existem no mercado. Guerra da Ucrânia já levou a que alguns investimentos “fossem refreados”.

Custos dos transportes e falta de mão-de-obra são “pedras no caminho” das empresas a operar no sector logístico

ANÁLISE ■ P.2

Raul Magalhães.
“Ajuda às empresas não vai ser muito grande e será sempre indireta”

PRR ■ P.4



Quais são os principais constrangimentos e oportunidades no sector dos transportes e logística até ao final do ano?

FÓRUM ■ P.6

Editorial

E que tal
um pacote
“Mais Logística”
em Portugal?



Nuno Vinha

nvinha@medianove.com

O pacote “Mais Habitação” atingiu níveis tais de polémica e aversão dos vários players dos sectores afetados que só a formulação do nome assusta outras empresas de áreas diametralmente opostas.

Mas a verdade é que faz falta no sector dos transportes e da logística um conjunto alargado e arrojado de medidas para combater problemas congénitos. Entre estes obstáculos ao crescimento sustentado estão a falta de espaço para armazenar, operar e instalar empresas logísticas; um curto acesso ao financiamento por parte de empresas com menor dimensão. Ou – não menos importante – a ausência, em grande medida, de verbas no Plano de Recuperação e Resiliência destinadas às companhias que, também elas em grande medida, abastecem o país e põem as outras empresas a funcionar.

Um pacote “Mais Logística” não poderia deixar de abordar a localização e urgência do novo aeroporto, nem a – há tantos anos aguardada – modernização e construção de novas linhas ferroviárias, ou a retirada de excessivos constrangimentos regulatórios nos portos.

Com ou sem a palavra “Mais” no pacote, seria urgente que os decisores políticos olhassem mesmo para o sector do Transporte e da Logística de forma global e percebessem, de uma vez por todas, que um sector pode não ser sexy para o eleitorado e, ainda assim, ser determinante para o crescimento da economia.

Custos dos transportes e falta de mão-de-obra são “pedras no caminho” da logística

Análise ■ Responsável da Santos & Vale considera que estes e outros problemas vão durar até ao final do ano e prolongar-se durante 2024. “Operadores logísticos que queiram crescer terão de continuar a aproveitar todos os recursos tecnológicos que existem no mercado”, afirma.

Rodolfo Alexandre Reis

rreis@medianove.com

A escassez de mão de obra em geral, o aumento dos custos de transporte e as restrições regulatórias de acesso às cidades. Estas são algumas das “pedras no caminho” que o sector da logística tem pela frente até ao final do ano e que deverão prolongar-se durante 2024.

Este sentimento é defendido por Joaquim Vale, administrador do Grupo Santos & Vale, que em declarações ao Jornal Económico (JE), considera que os “operadores Logísticos que queiram crescer, como é o caso da Santos & Vale, terão de continuar a aproveitar todos os recursos tecnológicos que existem no mercado mas também aqueles que ainda estão na fase de testes, para otimizar e melhorar as suas operações, e com isso melhorar também os serviços prestados, os quais, serão cada vez mais de valor acrescentado”.

Outro dos pontos a ter em consideração nesta equação é a sustentabilidade, pela forma como está cada vez mais a influenciar o ecossistema económico e a levar a cadeia de abastecimento a exigir mais ações a todos os seus intervenientes. “Qualquer ação de sustentabilidade ambiental se não tiver a sustentabilidade económica, mais cedo ou mais tarde irá cair”, afirma.

Sobre o processo de financiamento para espaços de logística no país, o administrador destaca a crescente procura do serviço de logística contratual na Santos & Vale, que levou a um aumento da área neste serviço que ultrapassa já os 40 mil m²,



SUN YELEI/REUTERS

Os investimentos que ainda assim conseguem avançar dão origem a rendas elevadas, reveladoras do maior risco assumido, que são pouco consentâneas com o que o mercado logístico necessita”

Ricardo Sousa Costa
CEO da Garland Logistics

contando até ao final do ano aumentar até aos 60 mil m².

Investimentos Refreados

Mais pessimista sobre a questão do financiamento está Ricardo Sousa Costa, CEO da Garland Logistics, considerando que o sector logístico tem estado na última década “claramente deficitário”, dado que a procura supera a oferta.

“Esta situação é bem mais notória a Norte e Centro do país, onde sempre escassearam armazéns de média e grande dimensão para arrendamento. Já na zona da Grande Lisboa ainda vai havendo periodicamente alguns investimentos de grande dimensão que vão assegurando alguma oferta para cobrir as principais necessidades logísticas locais”, sublinha.

O responsável realça que antes e até durante a pandemia, houve a entrada de um significativo número de investidores internacionais que criaram uma interessante e dinâmica oferta. Um cenário que mudou com a guerra na Ucrânia e que levou a que alguns dos investimentos “fossem refreados”.

“Os investimentos que ainda assim conseguem avançar dão origem a rendas elevadas, reveladoras do maior risco assumido, que são pouco consentâneas com o que o mercado logístico necessita. A opção pela construção própria continua a ser um caminho possível, já que o acesso ao crédito existe, mas as taxas de juro elevadas e a inaceitável lentidão dos processos de licenciamento autárquico e central, dificultam bastante esta via”, conclui.



eDELIVER 3

Disponível em versão Curta e Longa

Motor elétrico de 90 kW (122 cv)

Bateria: 50 kWh

Carga útil: Até 930 Kg

Volume de carga: 4,8 m3 e 6,3 m3

Autonomia: + de 370 Kms
WLTP em Ciclo urbano



eDELIVER 9

Disponível em 3 distâncias entre eixos

Motor elétrico de 150 kW (204 cv)

Bateria: 72 kWh e 88 kWh

Carga útil: + de 1.000 Kg

Volume de carga: 9,7 m3 e 11 m3

Autonomia: + de 350 Kms
WLTP em Ciclo urbano

**Conduza o seu
negócio em modo
100% Elétrico.**

Conheça a
gama MAXUS



Entrevista a Raul Magalhães / Presidente da Associação Portuguesa de Logística

■ Responsável defende que o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) deveria ser um revitalizador do investimento, num sector da logística que enfrenta três temas estruturais que precisam de ser resolvidos: “a questão da novela do aeroporto”, o plano para a Ferrovia e a deslocalização do terminal da Bobadela devido à Jornada Mundial da Juventude. “Depois não se queixem que haja adiamento de investimentos”.

PRR. “Ajuda às empresas não vai ser muito grande e será sempre indireta”



FOTO CEDIDA

Rodolfo Alexandre Reis
rreis@medianove.com

É uma análise frontal e sem rodeios aquela que Raul Magalhães traça sobre a logística em Portugal e os desafios que o sector enfrenta. Em entrevista ao Jornal Económico (JE), o presidente da Associação Portuguesa de Logística (APLOG), fala das dificuldades de financiamento via PRR, e dos três temas estruturais que o sector precisa de ver resolvidos.

Como analisa o financiamento logístico em Portugal?

O que está aqui em causa é que,

supostamente, o Plano de Recuperação e Resiliência deveria ser um revitalizador do investimento, e o investimento, como nós sabemos, tem uma origem muito maioritária na iniciativa privada. Portanto, essa ajuda que as empresas industriais, retalhistas, operadores logísticos ligados aos transportes e às infraestruturas poderiam receber do PRR não o vão receber diretamente. E aqui centro-me basicamente na questão da transição energética, nos processos de descarbonização a todos os níveis, não só a nível dos transportes, mas a nível industrial e a nível logístico dos pró-



Ferrovia é um conjunto de ideias muito interessantes e valiosas, mas falta-lhe o sumo e conteúdo. O transporte ferroviário já tem uma inércia muito própria

prios armazéns, mas também de uma medida que nós temos claramente que acelerar a sua implementação, que é a rápida digitalização dos principais processos de gestão inerentes às cadeias de abastecimento. Por isso, relativamente ao financiamento, diria que a ajuda que as empresas poderiam esperar do lado do PRR não vai ser muito grande e será sempre indireta.

Fazendo um paralelismo: faz falta um pacote ‘Mais Habitação’ na logística?

Menos polémico que o ‘Mais Habitação. Na logística temos

por trás deste tema do financiamento temas muito estruturais que carecem, em primeira instância, de ser resolvidos. Vou citar só três: o primeiro já é uma novela que se arrasta há 50 anos, que é a questão do aeroporto e que as pessoas desvalorizam, porque isto não é só o sítio onde entram e saem pessoas dos aviões. Há aqui um custo de inação que a economia portuguesa e algumas empresas estão a pagar. Isto mexe também com a competitividade. Estamos a falar de coisas muito sérias. O segundo tema em que estamos a protelar um pouco as decisões

é o tema da ferrovia. O plano ferroviário é um pouco como o pacote da habitação. É um conjunto de ideias muito interessantes e valiosas, mas falta-lhe o sumo e conteúdo. Quando é que nós vamos concretizar? Com que priorização é que vamos trabalhar? Com que fontes e com que garantia de cumprimento de prazos? O transporte ferroviário já tem uma inércia muito própria. O terceiro tema é o terminal da Bobadela. Por efeitos da Jornada Mundial da Juventude e com o interesse também das autarquias envolvidas, que tomaram a decisão – e bem, do meu ponto de vista – de aproveitar aquele espaço que está e estará seguramente muito aprazível para a cerimónia, mas não vai ter reversão. Ou seja, depois das jornadas aquilo terá um outro destino, será um espaço público, para casas e escritórios ou seja o que for, mas nunca vai levar outra vez os contentores. Nós precisamos rapidamente de encontrar um espaço.

E para onde vai esse espaço?

Quanto mais depressa nós soubermos para onde vai aquela estrutura, tanto melhor. Se aparecer aqui um investidor estrangeiro que diga ‘eu quero fazer aqui um investimento e precisava de 50 mil ou 80 mil m²’, nós, neste momento, temos bastante dificuldade. Nós ou qualquer entidade em Portugal tem muitas dificuldades em dizer ‘olhe, eu aconselho-o a ir para o conselho X ou para o Y, ou para este parque logístico, porque vai ter aqui a melhoria das acessibilidades, vai ficar a 30km do aeroporto, a 10km do terminal logístico’. Nós hoje em dia não temos essa capacidade. Depois não se queixem que haja adiamento de investimentos, porque nós também não estamos a ajudar muito os investidores, quer os nacionais, quer os internacionais.

O ministro das Infraestruturas prevê pelo menos 12 anos de aeroporto na Portela.

A decisão vai ser tomada daqui a um ano. Quer dizer, nós tivemos uma decisão, precipitada ou não, há cerca de um ano ou meio ano e depois constituímos uma equipa de estudo e só daqui

a 12 meses é que vamos estar em condições para fazer isso. A mudança de Figo Maduro e a redução do espaço da Força Aérea na zona de Lisboa é algo que já se fala há dez, 15 ou 20 anos. Isto não é nenhum segredo.

Como pode o país combater a questão demográfica na logística para não ficar mais longe dos principais mercados?

Corremos esse risco. Não pelo 5G em si, mas pelo relativo afastamento que a Europa está a ter no mercado do movimento de fabrico muito localizadas na China. Não é de agora, já era algo que se vinha a sentir, foi acelerado ou agravado pela pandemia, onde muitas cadeias ficaram com a noção da sua fragilidade e da sua excessiva complexidade, nomeadamente ao pessoal das cadeias da eletrónica e da área têxtil ficaram perfeitamente conscientes que tinham cadeias muito complexas e que não tinham planos de contingência para situações como aquelas que ocorreram com a pandemia. Isto depois foi agravado também pela consciência de que não estávamos livres de uma guerra na Europa como aquela que infelizmente veio a acontecer, que também colocou graves problemas não só nas cadeias alimentares, porque as pessoas falam pouco, mas a Rússia e a Ucrânia em conjunto representam 80% da produção de sulfatos e depois quando nos queixamos que as cebolas, as alfaces e as couves estão caras, é porque quem cultiva tem necessidade de ter adubos.

Como está o processo de consolidação das empresas em Portugal?

Neste momento as empresas que ainda podem ser objeto de compra ou de fusão serão as pequenas e as médias e, contudo, as pequenas ou são familiares. Portanto, aí a decisão de venda ou de fusão é muito difícil, especialmente para quem construiu a empresa. A segunda e terceira geração estará, psicologicamente, um bocadinho mais liberta para tomar decisões com alguma racionalidade económica. Quem construiu a empresa tem um lado muito mais emotivo.



A CHEP celebra 30 anos desde que introduziu a primeira paleta de pooling em Portugal

Decorria o ano de 1993 quando a CHEP, empresa de soluções logísticas para cadeias de abastecimento, abriu as portas do seu escritório em Portugal com o objetivo de reformar as políticas de sustentabilidade, criando cadeias de abastecimento mais eficientes e sustentáveis nas operações logísticas de inúmeras empresas, sobretudo do setor dos produtos de grande consumo. Utilizando um modelo de pooling pioneiro no país, a CHEP colocou à disposição de várias organizações um sistema de partilha e reutilização de paletes, capaz de transportar e armazenar uma vasta gama de produtos em Portugal e no estrangeiro de forma circular e intrinsecamente sustentável.

Trinta anos após o início da sua atividade em território nacional, a CHEP conta agora com 11 Centros de Serviço, estrategicamente localizados para reduzir distâncias e quilómetros em vazio e aumentar a agilidade logística dos parceiros com quem trabalha. As paletes azuis são já reconhecidas pelos seus 650 clientes portugueses como provenientes de um modelo logístico que acrescenta inúmeros benefícios. Para além da eficiência no investimento financeiro dos seus clientes, é importante destacar a materialização de práticas sustentáveis permitidas por este tipo de sistema, que reduz significativamente a utilização de recursos e resíduos, ao mesmo tempo que permite a implementação de um modelo de economia circular, que potencia melhorias na recolha e redistribuição e a otimização do fluxo de produtos nas cadeias de abastecimento.

Neste circuito, as paletes CHEP cumprem diferentes objetivos, desde o transporte, ao armazenamento ou mesmo à exposição do produto na loja. É, portanto, uma empresa que oferece soluções de cadeia de abastecimento para reduzir custos, aumentar a eficiência e proteger todo o stock dos seus clientes.

Em termos de sustentabilidade, para além de ajudar a reduzir o desperdício e os recursos naturais das empresas com quem trabalha, através da utilização das suas paletes reutilizáveis, a CHEP implementa práticas adicionais como a otimização do transporte para reduzir as emissões de carbono ou o incentivo à

colaboração entre os intervenientes na cadeia de abastecimento para partilhar paletes, quilómetros, dados e informações de modo a sincronizar melhor os fluxos de abastecimento, reduzindo os custos e melhorando a visibilidade e a rastreabilidade dos ativos.

A sustentabilidade faz assim parte do ADN da CHEP desde as suas origens, mas é também um elemento chave na sua estratégia de negócio, que se manifesta nas propostas de objetivos arrojados e na implementação de medidas para atingir esses mesmos objetivos. Neste momento, a marca pretende atingir alguns marcos relevantes até 2025, que visam ser pioneiros em cadeias de abastecimento regenerativas. Por outras palavras, evoluir da redução do impacto negativo para a criação de um impacto positivo no planeta e na sociedade, criando mais valor do que aquele que retiram. Esta estratégia ambiciosa está definida em três pilares: Planeta Positivo, Negócio Positivo e Comunidades Positivas, onde se aplica a maioria dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

Por outro lado, a oferta de paletes standard da CHEP agiliza as operações dos seus clientes noutros países, simplificando a gestão da cadeia de abastecimento a nível global.

Para além destes serviços, a CHEP é também reconhecida pelas suas soluções personalizadas que se adaptam às necessidades específicas de cada cliente - o que pode incluir o desenvolvimento de paletes ou contentores especiais para setores específicos, como o dos alimentos frescos ou o farmacêutico.

Em suma, há 30 anos, a CHEP Portugal trouxe um novo paradigma para as cadeias de abastecimento do país, permitindo hoje a existência de um modelo de pooling de paletes, sustentabilidade ambiental, colaboração e soluções inteligentes adaptadas. Estas inovações tiveram um impacto positivo nas empresas em Portugal, proporcionando eficiência operacional, redução de custos e uma abordagem mais sustentável à gestão da cadeia de abastecimento.

CHEP

com o apoio A Brambles Company

Especialistas destacam que sector ainda tem vários desafios pela frente

Fórum ■ Disrupção das cadeias de abastecimento ou a capacidade de atrair e reter talento são alguns dos constrangimentos que afetam uma área da economia que vive na incerteza da guerra na Ucrânia. **Rodolfo Alexandre Reis**

1. Quais são os principais constrangimentos e oportunidades no sector dos transportes e logística até ao final do ano?



David Barrero Molino
Managing Director
da GLS Portugal

■ O aumento do comércio eletrónico desde o surgimento da pandemia Covid-19 tem levado os retalhistas a concentrarem os seus esforços no canal digital, visando impulsionar as suas vendas. De acordo com os últimos estudos, o comércio eletrónico em Portugal está a crescer acima da média europeia. Esta tendência tem impulsionado as empresas de distribuição a adaptarem-se rapidamente, procurando responder ao aumento da procura, ao mesmo tempo que se tornam mais rápidas, eficientes e a oferecerem um serviço de maior qualidade. Assim como noutros setores, o recrutamento, a formação e a profissionalização dos colaboradores são os grandes desafios no sector da distribuição até ao final deste ano. No caso particular da GLS Portugal, baseamos a nossa eficiência em três pilares fundamentais: Contamos com uma rede de agências em todo o país, com empresários locais que possuem um profundo conhecimento das respetivas áreas. Atualmente, temos mais de 50 agências que abrangem todo o território nacional, estabelecendo uma proximidade com os nossos clientes, oferecendo um serviço personalizado e otimizando o trabalho dos distribuidores. Investimos em soluções tecnológicas que garantem a entrega efetiva de todas as encomendas. Disponibilizamos, por

exemplo, um sistema de seguimento de envios em tempo real, permitindo que os destinatários acompanhem o progresso das suas encomendas e tenham uma estimativa aproximada do horário de entrega, com opções que flexibilizam o processo. Para isso, contamos com a app MyGLS, que permite personalizar as entregas de forma conveniente. Valorizamos, acima de tudo, uma equipa humana próxima, empenhada e focada em atender às necessidades dos nossos clientes. Atualmente, na GLS Portugal, estamos a investir na criação de uma rede de pontos de entrega e devolução de encomendas. Já temos mais de 600 pontos em funcionamento e pretendemos alcançar as 1000 Parcel Shops até 2024. A nossa visão é proporcionar a todos os portugueses um ponto de referência no seu bairro ou cidade, com horários alargados, onde possam recolher as suas encomendas de forma conveniente. O nosso objetivo é que levantar uma encomenda seja tão simples e acessível para os portugueses como tomar um café ou comprar pão. Além disso, estimamos que as entregas efetuadas nas nossas Parcel Shops permitam uma redução de 70% nas emissões de CO2 na última milha. Outra grande oportunidade para o sector são as exportações que em Portugal cresceram 22,93% em 2022, tendo Espanha como o principal destino. A GLS Portugal pretende acompanhar os empresários portugueses, disponibilizando uma rede de distribuição ibérica especializada em entregas de vendas online, com mais de 500 agências e 5000 Parcel Shops em Espanha, para que todos os fabricantes e comerciantes possam expandir a sua base de clientes e entrar no mercado espanhol.



Ana Calhã
Secretária-Geral da Associação
de Bioenergia Avançada (ABA)

■ O sector dos transportes é responsável, a nível europeu, por cerca de 25% da poluição, sendo que os veículos rodoviários, ligeiros e pesados, ocupam mais de 75% desse total. Também de acordo com dados da Zero, divulgados recentemente, Portugal é o 6º país europeu com maiores níveis de poluição por navios de cruzeiro. À luz da urgente neutralidade carbónica e das metas ambiciosas traçadas, é preciso compreender como uma das grandes oportunidades para os transportes rodoviários, aéreos e marítimos reside nas misturas mais ricas de biocombustíveis, de combustíveis de baixo teor de carbono, de biometano e de outros combustíveis verdes. Sabendo que os biocombustíveis de resíduos podem reduzir mais de 84% as emissões poluentes na mobilidade e contribuir com a geração e absorção de 95% de Valor Acrescentado Bruto para a economia nacional, é essencial continuar a investir nestas fontes enquanto contributo fundamental na transição energética. Já existem casos bem sucedidos e outros projetos-piloto em desenvolvimento para alargar a produção e consumo destas energias, alguns destes encabeçados por associados da ABA, pelo que é urgente continuar a apoiar todos os representantes para reforçar o sector.



Markus Holzer
Co-CEO da Aquila
Sustainable Infrastructure

■ O sector dos transportes e logística continua a estar muito influenciado pela performance do comércio eletrónico e pelas crescentes expectativas dos consumidores face ao serviço de entrega de encomendas. Assegurar um serviço mais rápido e eficiente pressupõe não só uma maior agilidade por parte das empresas de distribuição, mas particularmente uma maior exigência do lado das empresas de transporte e logística. Esta exigência é, mais do que um entrave, uma oportunidade, abrindo a porta à construção de armazéns logísticos de nova geração, de elevada qualidade e energeticamente eficientes – um fator preponderante tanto para inquilinos, como arrendatários. Tendo tudo isto em conta, Portugal continua na linha da frente como um dos países com maior potencial na área da logística, apresentando taxas de crescimento do comércio online acima da média europeia, pelo que existem oportunidades para continuarem a surgir centros logísticos modernos em localização estratégicas em grandes áreas urbanas, capazes de gerir mais eficazmente as entregas e de reduzir o tempo de entrega e a pegada carbónica.



Nelson Caetano
Diretor de Transporte
da ID Logistics Portugal

■ Na nossa opinião, um dos principais constrangimentos continua a ser a incerteza económica. No entanto, na ID Logistics, acreditamos que o sector dos transportes e da logística tem adquirido um papel cada vez mais estratégico, não só para as empresas como também para os governos. Os operadores logísticos têm demonstrado a sua capacidade de adaptação, evidenciando o papel estratégico que desempenham para a economia. Nesse sentido, e nos últimos anos, a ID Logistics tem apostado de forma contínua na inovação e na incorporação de soluções tecnológicas nos seus processos para responder com sucesso às exigências cada vez maiores dos seus clientes. Assim, continuaremos a crescer com os nossos clientes, acompanhando-os, independentemente do seu sector e dimensão, com soluções chave-na-mão 100% personalizadas. Em termos de oportunidades, podemos evidenciar alguns exemplos como a necessidade premente de gestão de fluxos, desde o fabrico até ao cliente final, com um elevado nível de qualidade e cumprimento das normas ambientais; a gestão de fluxos à escala mundial, bem como a gestão aduaneira, a segurança dos armazéns e a gestão de produtos compostos por um grande número de referências armazenadas de forma plana ou suspensa.



Empresa tem atualmente área logística de 167.500 m²

Garland abre terceiro centro logístico no espaço de um ano

Só no ano passado, a empresa da área logística do Grupo faturou mais 54% que no ano anterior. Crescimento anual dos últimos quatro anos é de 21%

O Grupo Garland, um dos líderes nacionais nas áreas de logística, transportes e navegação, abriu mais um centro logístico, em Gaia. Com 10.500 m², 27 cais des-nivelados e capacidade para armazenar 15.000 paletes, este é o quarto centro logístico que a Garland Logistics – empresa do Grupo, dedicada a esta área – abre no concelho e o terceiro a abrir no espaço de um ano. Atualmente, a empresa dispõe de seis centros no Norte (com uma área total de 110.000 m², distribuídos por Gaia e Maia), dois no Centro (35.500 m², em Aveiro) e dois no Sul do país (22.000 m², distribuídos por instalações em Cascais e Alcochete).

Segundo Ricardo Sousa Costa, membro do conselho de administração do Grupo e CEO da Garland Logistics, “este centro logístico vem reforçar a presença da Garland numa área logística estratégica do Grande Porto, no concelho de Gaia, onde a procura pelos nossos serviços tem sido contínua e onde já detemos cerca de 100.000 m². A localização privilegiada junto a vias rodoviárias estruturantes do país e a relativa proximidade do porto marítimo de Leixões e do aeroporto da Maia,



Ricardo Sousa Costa
CEO da Garland Logistics

para além da sua superior qualidade como infraestrutura logística, fazem com que este centro logístico seja mais uma unidade relevante para a oferta de serviços da Garland Logistics”.

Crescimento contínuo

Apesar de ser a área de negócio mais recente do Grupo, criada em 1994, a Garland Logistics tem registado crescimentos anuais significativos. Só no ano passado, a empresa

faturou 21,4 M€, mais 54% que no ano anterior; “um crescimento exponencial apoiado no aumento da área de armazenagem em 78%.

Depois de 2012, ano em que o Grupo Garland começou a expandir a sua atividade logística, a empresa tem vindo a registar um crescimento anual médio na ordem dos dois dígitos. Desde 2019, a Garland Logistics registou um crescimento médio anual de 21%, passando de uma faturação de

12 M€ em 2019 para 21,4 M€ no ano passado.

No ano passado, a Garland abriu o seu maior e mais moderno centro logístico em Valadares, Gaia. Com 38.000 m² de área de construção, um investimento de 30 milhões de euros, o empreendimento aguarda a classificação de “excellent” na certificação internacional de sustentabilidade em edifícios BREEAM New Construction, tornando-se no primeiro centro logístico em

Portugal a obter esta certificação.

Já este ano, a empresa manteve a sua expansão, anunciando, no início de 2023, um novo centro logístico em Alcochete e, agora, um quarto armazém no concelho de Gaia. Refira-se que a Garland Logistics fechou 2022 com 8.900.000 pickings (mais 14% que em 2021) e com 519.000 paletes armazenadas (mais 41% que em 2021). A logística foi mesmo o negócio do Grupo Garland que mais cresceu em 2022, ano em que, graças à performance positiva de todas as business units, o grupo empresarial português faturou 144,3 M€, mais 13% que no ano anterior.

Consolidar para voltar a crescer em 2024

“Na sequência deste crescimento no volume de negócios e na área logística do Grupo, que cobre todo o país continental, os nossos objetivos para este ano são consolidar a atividade e preparar sustentadamente um novo crescimento para 2024. Os resultados registados até ao presente mês dão-nos indicações de que esse objetivo primordial da empresa está bem encaminhado para ser atingido”, atesta Ricardo Sousa Costa.

**Sara Monte e Freitas**

Partner da Expense Reduction Analysts (ERA)

**Egídio Lopes**

Managing Director da KLOG

**António Paulo**

Diretor-Geral da DB Schenker em Portugal

**Rui Mirra Santos**

Co-fundador e CEO da GoWizi

**Luís Candeias**

CEO Siemens Mobility Portugal

■ A logística é um sector muito dinâmico, no qual os desafios são constantes. Muitos dos constrangimentos e oportunidades são transversais a períodos temporais dilatados e atravessam anos; outros, mais circunstanciais, são tratados no momento. Em termos conjunturais, acabámos de sair de um período de grande volatilidade e incerteza, criado pela pandemia, num primeiro momento, e agravado pela guerra, posteriormente. Com a estabilização do transporte marítimo e da disponibilidade de contentores, bem como dos preços de combustíveis e energia, estamos a regressar a uma certa normalidade. Mas o dinamismo do sector logístico traz novos desafios a cada dia. Um deles decorre das necessárias adaptações decorrentes do Contrato Coletivo de Trabalho Vertical, que traz uma atualização salarial significativa. Outros passam por temas tão diversos quanto acomodar a conjuntura disruptiva que vivemos, a procura contínua de redução de custos e otimização de toda a cadeia de abastecimento, a escassez de talento e mão de obra qualificada, a adaptação às exigências ambientais que se impõem (legalmente e pelo consumidor), a melhoria do serviço ao cliente, a resposta às crescentes necessidades de exportação das empresas nacionais, a regulamentação e compliance, mas também responder de forma cada vez mais exigente às vendas online, e, não menos importante, incorporar, com valor acrescentado, tecnologia e inteligência artificial na gestão e processos logísticos. Como vemos, à exceção de questões legais, a esmagadora maioria dos desafios no setor da logística são processos evolutivos dilatados no tempo que, a cada dia, trazem um constrangimento, mas também uma oportunidade associada.

■ O sector dos transportes e logística apresenta inúmeros desafios, mas também oportunidades de crescimento e desenvolvimento. 2023 caracteriza-se por ser um ano de transição e mudança de alguns paradigmas, assim como de superação de barreiras que ainda se fazem sentir, quer por força da pandemia, quer pela guerra na Ucrânia. Vivemos num panorama social, económico e político exigente, não só a nível nacional, como também global. Acompanhamos, por isso, cautelosos a conjuntura recessiva – fruto não só da guerra na Ucrânia, como também do aumento da inflação –, situação que, associada ao aumento das taxas de juro, acaba por representar um travão ao investimento. Uma das outras questões a ter em conta, e que é já uma preocupação efetiva junto dos diferentes players do setor dos transportes e logística, prende-se com as dificuldades associadas à atração e retenção de talento. Contudo, o sector atravessa uma fase de transformação e rutura com alguns pressupostos, especialmente tendo em conta toda a discussão existente em torno da mobilidade sustentável. De acordo com os dados disponíveis atualmente, o setor da logística representa um peso significativo nas emissões de CO2 globais, estimando-se que os transportes sejam responsáveis por, aproximadamente, 15 a 25 por cento das emissões de carbono. Há, por isso, uma enorme oportunidade de transformação e desenvolvimento, com o aumento da procura de soluções logísticas mais sustentáveis com vista à redução da pegada de carbono. Esta adaptação pressupõe novas abordagens logísticas, que permitem o crescimento da intermodalidade. Em termos de oportunidades, há ainda a considerar o crescimento do e-commerce – modalidade que se impôs por força da pandemia e continua em franca evolução –, assim como a industrialização da Europa.

■ O segundo semestre deste ano ainda vai estar condicionado por vários fatores que condicionam a atividade dos transportes e da logística, entre eles a taxa de inflação que apesar de estar a decrescer, continua relativamente elevada e a contribuir para uma contração da economia. Os principais destinos de exportação na Europa estão com taxas de crescimento relativamente baixas, evidenciando o abrandamento da procura de bens e serviços com a exceção de alguns setores que começam a recuperar timidamente como é o caso das atividades ligadas ao Turismo, à Construção ou ainda na produção de componentes para automóveis. Por outro lado, a instabilidade geopolítica tem acentuado a necessidade de maior adaptabilidade do sector logístico a novos modelos de negócio e ao desenvolvimento de soluções tecnológicas absolutamente essenciais para o funcionamento da cadeia de valor. A transformação digital assume hoje um papel determinante na captura de sinergias e no aumento da eficiência e na otimização da rede de transporte. A DB Schenker continua focada em reforçar a sua posição no capítulo da digitalização, inovando em permanência os seus processos e produtos nas diferentes áreas (Terrestre/Marítima/Aérea/Logística), para atender às necessidades atuais e futuras dos nossos clientes. Os elevados custos de energia continuam a influenciar bastante as operações logísticas, nomeadamente nas operações de temperatura controlada, obrigando os operadores que atuam neste sector específico a um esforço adicional enquanto o valor da energia não voltar a estabilizar. Neste particular, os investimentos em energias alternativas recomendam-se com vista a reduzir a exposição excessiva às variações abruptas dos custos da energia. Sendo um facto que ainda estamos num período bastante conturbado, também se apresentam algumas oportunidades para o nosso sector.

■ De forma mais geral, a logística é um sector muito exigente - exige muito rigor, estrutura e processo. Este peso é uma das razões pela qual é visto como um sector "atrasado", relativamente à inovação tecnológica, quando comparado com outras indústrias. As empresas que dominam o mercado, tomam as suas decisões considerando que, o risco de desalinhar estes sistemas complexos marginalmente, podem ter impactos muito significativos na performance do mesmo. Por isso, projetos de inovação em logística têm tipicamente um limite de tolerância muito elevado e são só implementados quando os benefícios são drasticamente notórios. Isto cria graves desafios à evolução na logística. A inovação vive de experimentação, de rápidas e pequenas melhorias incrementais e, sem elas, as indústrias tornam-se muito mais lentas. Fica o meu desafio para os líderes na logística: Abracem a experimentação, testem em menor escala, controlem os danos colaterais, meçam com rigor e decidam rápido. Em 2023, por um lado, as redes logísticas estão a adaptar-se ao período estacionário após um grande hype pandémico, nomeadamente no setor do e-commerce, que incentivou o crescimento das estruturas fixas das empresas logísticas, através de aumento ilusório e momentâneo de procura média. Por outro lado, o ambiente macroeconómico atual tem vindo a colocar ainda mais pressão nos custos operacionais e apertando as margens; bem como a evolução da expectativa do cliente final acaba encurralar os elementos finais da cadeia - criando, por exemplo, um turnover elevado de recursos humanos. No caso das entregas last-mile, por exemplo, a métrica-chave é o número de entregas por recurso e por hora. Qualquer solução, como o exemplo do produto da GoWizi, capaz de aumentar esta métrica, representa uma enorme oportunidade de ultrapassar todos estes desafios e garantir o crescimento saudável dos negócios logísticos.

■ O sector dos transportes e logística depara-se com vários desafios e oportunidades, desde a crescente urbanização, às mudanças na mobilidade, ao combate à crise climática. Como ponto de partida, convém recordar uma importante previsão: até 2050, quase 70% da população mundial estará em centros urbanos pelo que a procura por transporte de passageiros continuará a aumentar nos próximos. Em simultâneo, a União Europeia propõe-se reduzir as emissões de dióxido de carbono em 55% até 2030 e em 90% até 2050, em comparação com os níveis de 1990.

**Gustavo Paulo Duarte**

Diretor-geral da Transportes Paulo Duarte

■ No panorama atual de constante mudança, o sector dos transportes e logística enfrenta um conjunto único de desafios inerentes à atividade – como a disrupção da cadeia logística, a escassez de recursos humanos, o preço dos combustíveis ou a adaptação às exigências ambientais do mercado, entre outros problemas políticos ou económicos que possam surgir. Apesar disso, as empresas deverão lidar com os eventuais desafios do setor com uma postura positiva. Afinal de contas, os recentes anos, marcados primeiro pela Covid-19 e depois pela guerra na Ucrânia – cujos efeitos ainda se fazem sentir nas cadeias de abastecimento –, ensinaram-nos a ser resilientes e a estar preparados para o "pior cenário possível".