

Quem

é

Quem

?

no Transporte e Logística
em Portugal
2022

Um ano para tentar evitar os piores erros da pandemia



Nuno Vinha
Subdiretor

Propriedade

Megafin, Sociedade Editora SA

Diretor

Filipe Alves

Subdiretores

André Cabrita Mendes, Lígia Simões, Nuno Vinha e Ricardo Santos Ferreira

Diretor de arte

Mário Malhão

Coordenação

Nuno Vinha

Conteúdos Editoriais

Almerinda Romeira, Nuno Miguel Silva, Nuno Vinha, Mariana Bandeira e Vitor Norinha

Área Comercial

Cláudia Sousa (Diretora), Elsa Soares, Isabel Silva, Ana Catarino e Cristina Marques

Fotografia

Lusa, Reuters, Unsplash e bloomberg

Design e Paginação

Rute Marcelino (coordenadora)

Impressão

Finepaper

Revista distribuída

com **O Jornal Económico** nº 2131 de 04 de fevereiro de 2022

Sede e Redação

Rua Vieira da Silva 45,
1350-342 Lisboa

É longa a lista de desafios que o sector da Logística enfrenta em 2022. Restrições ao tráfego de navios, falta de contentores, custos energéticos em alta, pressões sobre o preço do petróleo, dificuldades no acesso e retenção de mão de obra especializada. A tentação seria a de atribuir todas estas dificuldades apenas aos dois anos de pandemia, 2020 e 2021, com intensidades assíncronas e geograficamente muito diferentes. Mas essa avaliação não contaria toda a história, pelo que contribuiria pouco para evitar futuros problemas num sector que é fundamental para as economias globais e, a pensar mais em nós, para Portugal. Como referem ao *Jornal Económico* representantes dos principais operadores logísticos no nosso país, a pandemia apanhou de surpresa um mundo em que as cadeias de distribuição estão perigosamente esticadas, com a produção demasiado afastada dos mercados de destino; com empresas e operadores demasiado confiantes no cenário “da regularidade” e sem capacidade para planear cenários de contingência “por mais exagerados” que sejam. Ora a incapacidade de planear para o pior representa em si mesmo uma falha grave do próprio plano. Isso revela-se num cenário de caos, como foi o lock-down generalizado. E agrava-se com a extrema interligação e interdependência de todos os agentes na cadeia de valor, que faz com que nem os mais previdentes possam funcionar isoladamente. O custo contabiliza-se nos muitos milhares de milhões de euros em todo o mundo e ficará nas análises económicas que a próxima geração vai estudar nas universidades. No imediato, há que reconhecer o erro e trabalhar para o evitar no futuro. É sobre isso que refletem as empresas ouvidas pelo JE neste primeiro anuário “Quem é Quem no Transporte e Logística 2022”, uma ferramenta que entendemos ser essencial para todos os que operam neste sector e que atesta a importância estratégica destes sectores para a economia nacional.



05

Análise

A falta de contentores, os preços da energia e combustíveis e a dificuldade de acesso a mão de obra estão a colocar pressão sobre os operadores, com impacto nos consumidores finais.



10

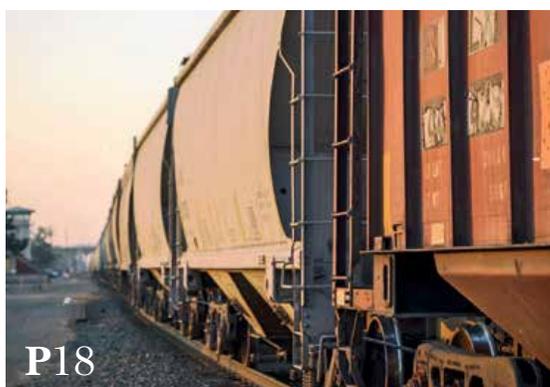
Entrevista

Pandemia pôs a nu falhas no planeamento de crise na Logística, mas também mostrou desafios mais profundos, como linhas de distribuição demasiado longas, indica Raúl Magalhães ao JE.

15

Análise

Os mercados globais estão a funcionar com menos navios do que deveriam. A escassez de aço tem dificultado a construção e o preços dos fretes marítimos disparou em 2021 e no início deste ano.



18

Análise

Transporte terrestre enfrenta problema conjunturais, devido às cadeias de abastecimento, mas também estruturais, como a falta de motoristas. O resultado tem sido os atrasos na entrega.

25

Análise

Empresas de logística recorrem a consultoras tecnológicas que lhes criem 'chatbots' ou aplicações para ligar trabalhadores e clientes ou investem anualmente em parcerias internacionais para inovar.



27

Análise

Soft skills como cooperação e mentalidade problem solving, com o pensamento voltado para a solução de problemas estão à cabeça nos recrutamentos. Procura de profissionais vai aumentar. Oferta formativa em Logística é muito forte nos politécnicos de Setúbal, que cobre o eixo Setúbal/Sines, e Viana do Castelo.

28

Fórum

Quais são os principais desafios para os agentes do sector em 2022?
As respostas em discurso direto



Por Nuno Miguel Silva

ANÁLISE

Um sector em adaptação pressionado pelos custos por todo o lado

A falta de contentores, os preços da energia e combustíveis e a dificuldade de acesso a mão de obra estão a colocar pressão sobre os operadores, com impacto nos consumidores finais.

O sector português da logística, em que imperam empresas nacionais, mas também empresas multinacionais, está a tentar adaptar-se às novas realidades provocadas pela Covid-19. Nuno Rangel, CEO do Grupo Rangel, associado à multinacional norte-americana FedEx, é otimista e entende que “o contexto atual representa uma excelente oportunidade para a estratégia de transportes e infraestruturas em Portugal”. “O desequilíbrio nas cadeias de abastecimento globais tem levado muitos operadores económicos a questionarem e a reverem a localização geográfica das suas fontes de produção. O reforço das medidas de sustentabilidade, com maior preocupação com fatores como a pegada ecológica, contribui para reforçar esta mesma equação. Ambos os efei-

tos representam uma oportunidade para a realocação de indústrias em Portugal, sendo que já identificámos alguma tendência nesse sentido. A qualidade e competitividade dos transportes e das infraestruturas são uma das variáveis determinantes para a decisão de realocação destes operadores económicos”, afirma este responsável.

Para Nuno Rangel, “a estratégia de transportes e infraestruturas em Portugal deve providenciar fatores de atração destes investimentos”, adiantando que “exemplos desses fatores incluem a dotação de uma efetiva rede ferroviária de transporte de cargas e o funcionamento deste mercado em condições de saudável concorrência entre os operadores ferroviários; a atração e retenção de recursos humanos com competências multidisci-

plinares; a existência de rotas de transporte aéreo com maior frequência, que possibilitem a Portugal ser considerado um ‘hub’ de carga; e a robustez da infraestrutura, isto é da rede de fluidez de informação entre os operadores da cadeia de abastecimento, que suprima as assimetrias de informação e possibilite a otimização da automatização e da análise analítica de dados”.

Sobre os desafios da mão-de-obra e da sua qualificação, o líder do Grupo Rangel salienta que, “no nosso contexto, verifica-se uma elevada mobilidade de profissionais dentro do sector, pelo que o desafio da retenção de talento assume elevada relevância”.

Nuno Rangel salienta que “esta questão da escassez de oferta para as oportunidades profissionais existentes é genera-

lizada e está presente em diversos setores económicos em Portugal”, sendo que “esta agrava-se, ainda mais, pelo facto de perdermos profissionais qualificados e jovens de elevado talento para o mercado externo”.

Sobre a nova realidade no setor da logística, no seguimento da pandemia, com subidas nos preços, alterações na cadeia de abastecimentos, e numa altura em que ‘e-commerce’ é cada vez mais relevante e em que os hábitos de consumo mudam de forma acelerada, o presidente do Grupo Rangel elenca os principais desafios do setor para este ano. “Vemo-nos agora perante grandes desafios tais como: o aumento dos custos de exploração, incluindo o custo da energia; a escassez de mão-de-obra qualificada; e o aumento generalizado dos custos de mão-de-obra de forma assíncrona, face ao crescimento económico do país. Este aumento generalizado dos custos de exploração está a impactar, fortemente, a rentabilidade da indústria”, adverte Nuno Rangel.

No seu entender, “todos estes eventos, estão a colocar uma grande pressão sobre os operadores logísticos”, uma vez que “a maioria dos contratos logísticos foram assinados para longo prazo e antes da situação pandémica, facto que torna a transferência de custo muito difícil de concretizar em tempo útil, degradando assim a margem e limitando o investimento futuro”.

“Por outro lado, os planos de investimento, assumidos a longo prazo, estão a sofrer desvios acentuados agora na sua implementação, em plena crise pandémica. Assim, enfrenta-se desvios nos valores dos investimentos e no custo de mão de obra, seja pelo aumento direto, seja pelas medidas de contenção pandémica, que geram em muitos casos um aumento de custo operacional de 30%. “Sem dúvida que o nosso grande desafio passa pelo foco na recuperação da rentabilidade da indústria e toda a gestão ainda desta disrupção das cadeias de abastecimento”, aduz Nuno Rangel.

O líder do Grupo Rangel afirma que “na resposta a estes desafios, a mobilização global está a seguir uma tendência de aumento da produtividade pela tecnologia, onde a automação, a informa-



Sandro Pinto
Brokerage Manager da UPS Portugal



Celestino Silva
Managing Director European
Logistics Iberia da Dachser

ção em tempo real e digitalização dos processos assumem um papel primordial. Contudo, a adoção da tecnologia tem maior retorno quanto maior a escala e a especialização e, para isso, Portugal necessita de captar investimento de grandes companhias industrializadas e não indústrias ou negócios menos sofisticados, cujo interesse é sobretudo motivado pelo acesso a mão de obra com menor custo relativo a geografias comparáveis”, advoga Nuno Rangel.

Quanto à escassez de matérias primas e componentes, o presidente do Grupo Rangel admite que “está a manter uma forte pressão sobre a procura nos mercados de origem, implicando alteração significativa dos fluxos da cadeia



de abastecimento e das suas origens e destinos”. “Em alguns casos, verifica-se mesmo a incapacidade de fornecer o produto encomendado e, noutros casos, as alterações no tipo de produtos consumidos colocou pressão sobre novas rotas geográficas. Esta disrupção na cadeia de abastecimento tem levado a um aumento relevante dos custos de transporte internacionais que, conjuntamente com o aumento exponencial da procura de alguns produtos, se reflete no também aumento dos preços ao consumidor final”, adianta Nuno Rangel.

Já Sandro Pinto, Brokerage Manager da UPS Portugal, uma das maiores multinacionais do sector da logística, entende que “as eventuais dificuldades sen-



tidas na cadeia de abastecimento estão a montante do nosso negócio”. “Dentro da cadeia, estamos focados no segmento das pequenas encomendas, especificamente no momento em que elas deixam o armazém e os centros de distribuição e são remetidas para os pontos de venda e consumidor final.

Por outro lado, o ‘e-commerce’ está a mudar radicalmente o comportamento dos consumidores e a reformatar o relacionamento das empresas com os seus clientes”, detalha este responsável.

De acordo com o ‘UPS Smart E-commerce Report 2021’, as compras ‘online’ vieram para ficar mesmo após as restrições da pandemia, constatando-se um aumento de 50% no número de consu-

midores que pretendem fazer “todas” ou “a maioria” de suas compras pela internet. Ao mesmo tempo, as expectativas de compra em loja caíram cerca de 14%, em comparação com o período pré-pandemia. “Deste modo, os retalhistas de todas as dimensões procuram soluções para reduzir custos e responder melhor aos seus clientes. A UPS tem um amplo conjunto de soluções de comércio eletrónico para remetentes e consignatários, que vão além da entrega de ‘última milha’, incluindo também armazenamento e atendimento, ‘tracking’ de encomendas, atualizações do status de entrega, opções personalizadas de entrega, devoluções simplificadas de mercadorias e muito mais”, garante Sandro Pinto.

Sobre a escassez de matérias-primas, este responsável assume que “todos os agentes de mercado são forçados a lidar, a seu modo, com o aumento dos custos do combustível ou da energia, mas a nossa prioridade consiste em ouvir o ‘feedback’ dos nossos clientes sobre o fator preço”.

“As empresas dizem-nos que pretendem mais transparência e processos simplificados. Compreendendo o impacto das alterações no preço dos combustíveis, atualizamos e ajustamos periodicamente as nossas sobretaxas relacionadas, assim como outros custos operacionais em que incorremos por força dos nossos serviços. A prioridade da UPS é comunicar às empresas qualquer mudança de preços, proporcionando previsibilidade, especialmente às empresas de menor dimensão que operam num ambiente económico de alguma incerteza”, assegura Sandro Pinto.

No que respeita à escassez de conteúdos, no campo específico de atuação da UPS, este responsável garante que “estamos a tentar manter o nosso mundo em funcionamento, entregando os bens mais importantes, incluindo mais de 800 milhões de vacinas, para mais de cem países em todo o Globo, com uma taxa de pontualidade de 99,999%”, destacando que o grupo deve ter atingido o patamar de mil milhões de doses entregues até final de 2021.

“A pandemia colocou-nos perante inúmeras dificuldades em 2021. Os desafios que a Covid trouxe à logística persistem a

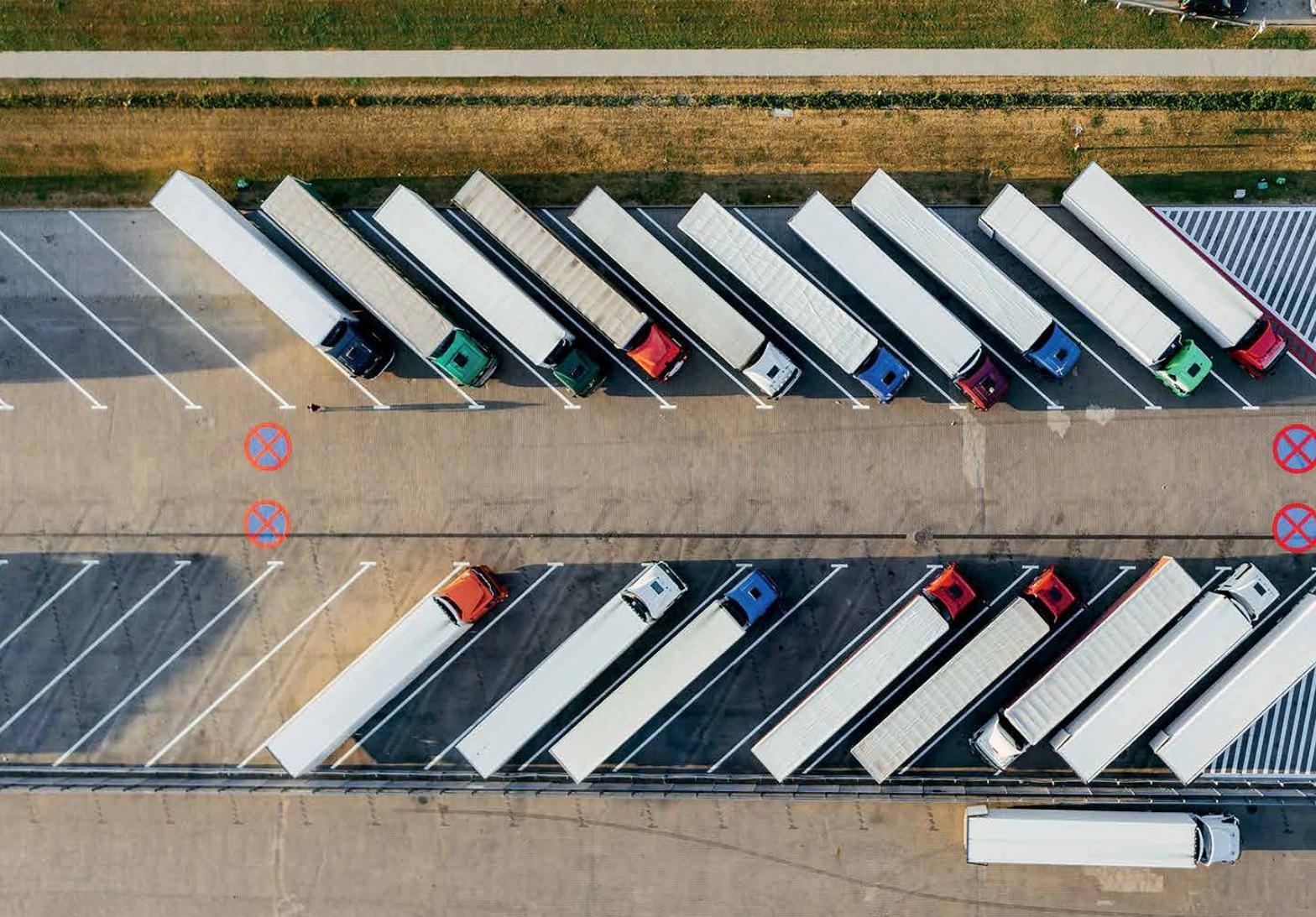
nível global e este facto conduziu a um repensar, em toda a indústria, sobre o modo como criamos e mantemos as cadeias de abastecimento. As empresas estão a tentar organizar as cadeias de fornecimento, tornando-as mais flexíveis, para evitar choques futuros. Isto significa encurtar as cadeias, deslocando a produção para mais perto de ‘casa’, aproveitar os pontos fortes de cada região e tirar partido de fontes alternativas de abastecimento, para garantir o fornecimento e a capacidade de assemblagem na eventualidade de disrupções”, defende Sandro Pinto.

No caso da DB Schenker, filial da multinacional alemã Deutsche Bahn, António Paulo, diretor-geral para Portugal, diz que “a retoma da economia em 2021 no período de recuperação pós lockdown, com uma procura de bens e serviços muito superior ao nível de oferta de matéria prima disponível no mercado à escala global, veio afetar severamente a cadeia de abastecimento”.

“Esta escassez de matéria prima e de componentes, associada não só à quebra de produção mundial como aos constrangimentos existentes no sector logístico, tem contribuído diretamente para que o preço final ao consumidor seja afetado, desde logo por via do aumento de custo dessas matérias primas nos seus países de origem, mas também através dos custos logísticos e de transporte”, refere António Paulo.

Por outro lado, “a escalada dos preços dos combustíveis vem contribuir ainda mais para este efeito, uma vez que representa uma parte considerável do custo total do transporte de mercadorias”. “Temos vindo a assistir a um aumento contínuo desde 2019, tendo sido mais acentuado no último semestre de 2021 e não se perspetivando que haja uma estabilização, pelo que é expectável que em 2022 a quota parte deste fator no aumento de preços ao consumidor se mantenha sem grandes alterações. Em Portugal este efeito é ainda maior dada a elevada carga fiscal que incide no preço dos combustíveis e que retrai ainda mais a retoma económica por esta via”, analisa António Paulo.

De acordo com o diretor-geral da DB Schenker Portugal, “há muito que se de-



bate este tema a nível nacional sem que se tenham tomado medidas concretas e efetivas para que o sector dos transportes possa ser aliviado desta carga fiscal e tornar-se mais competitivo enquanto agente económico”. E reclama: “Importa que os decisores políticos nacionais coloquem o tema na sua agenda e que trabalhem numa solução de alavancagem para este sector com efeitos diretos na economia do país”.

Sobre a falta de contentores, o diretor-geral da DB Schenker Portugal avança que “vários fatores contribuíram nos últimos dois anos para que a disponibilidade de contentores marítimos tenha atingido níveis mínimos históricos”. “A falta de contentores tem vindo a agravar-se com o backlog muito elevado nos principais portos internacionais provocado pela elevado trading marítimo no período de retoma pós lockdown. Assistimos atualmente a um desequilíbrio incontrolável entre a capacidade de handling portuário e a quantidade de navios que chegam diariamente a estes portos, crescendo todos os dias e reduzindo a quantidade de

contentores que não são recolocados no trading destes fluxos”.

No entender de António Paulo, “enquanto se mantiver a tendência deste ciclo, a disponibilidade manter-se-á abaixo da necessidade e consequentemente os custos de produção manter-se-ão naturalmente num nível muito elevado”.

Celestino Silva, Managing Director European Logistics Iberia da Dachser, outra das multinacionais de logística presente no mercado nacional, entende que “o aumento dos preços para o consumidor final começa logo na escassez de matérias-primas e de componentes, resultado da paralisação de grande parte da economia como medida de contenção da pandemia”.

“Essa estagnação levou, consequentemente, à diminuição da produção, o que culminou na diminuição dos stocks de matérias-primas. Neste momento, neste regresso a uma nova normalidade, marcado por bastante incerteza, os níveis de produção ainda não ‘recuperaram’, mas a procura continua a aumentar”, sintetiza

este responsável da Dachser Portugal.

Celestino Silva recorda que o instituto alemão ifo (Leibniz Institute for Economic Research da Universidade de Munique) concluiu que, após uma crise económica e financeira, verifica-se, invariavelmente, uma escassez de materiais. “A este nível, refira-se que, quando a economia começou a recuperar, depois da crise económica e financeira de 2011, registou-se um défice de matérias na ordem dos 19%. Atualmente – e em consequência da crise provocada pelo coronavírus – este défice de materiais disparou, rondando os 64%, o que está a dificultar a recuperação económica”, esclarece este responsável.

De acordo com Celestino Silva, “esta realidade atesta o enorme impacto desta crise sem precedentes, impacto esse que, segundo os economistas, se fará sentir por muito tempo”. “Contudo, devemos encarar a situação, não enquanto sinal de ‘crise’, mas como os primeiros passos para uma recuperação económica. “E, como resultado desta retoma económica, assistimos a um



aumento da procura sem precedentes, nomeadamente ao nível da carga de volume transportado, o que contribuiu, consequentemente, para um aumento acentuado nos preços de compra”, conclui o responsável da Dachser Portugal.

No que se refere à escalada do preço dos combustíveis, Celestino Silva precisa que, em 2021, “assistiu-se a um aumento de cerca de 40% no preço do petróleo em relação ao início do ano, realidade que está a fazer com que as taxas de transporte aumentem consideravelmente”. “Este aumento tem, inevitavelmente, um impacto em toda a cadeia de distribuição, registando-se não só um aumento nos preços de transportes, como em todas as operações portuárias”, refere.

No que diz respeito ao transporte marítimo, Celestino Silva acentua que, “atualmente, todas as principais rotas vêm-se, efetivamente, afetadas pela falta de espaço para carga e de contentores vazios”.

“Quase todos os navios em serviço estão cheios ou com sobrelotação. Con-

sequentemente, as taxas de compra nas principais rotas comerciais acabaram por aumentar, cinco vezes em alguns casos, em comparação com o ano anterior. Isto verifica-se face ao volume acumulado de transporte para fora da China – como resultado da paralisação fruto da pandemia –, ao congestionamento de contentores na costa oeste dos EUA, à espera para serem descarregados, também fruto da paralisação temporária dos portos ou, ainda, a casos individuais e pontuais de Covid-19, que levam ao encerramento temporário dos portos de carga”, detalha este responsável.

De acordo com o gestor da Dachser Portugal, “obstáculos relacionados com a pandemia são e foram sempre esperados, mas, em conjunto com outros, como o bloqueio do Canal de Suez, desequilibraram os processos elementares no transporte marítimo de mercadorias”.

Assim, “em linha com a situação existente no mercado internacional de transporte marítimo, a procura de transporte aéreo de mercadorias continua, simultaneamente, a aumentar, mas, também nesta área as capacidades de carga são, atualmente, muito limitadas”.

No seu entender, “isto resulta em atrasos na oferta, não só ao consumidor final, como, também, em interrupções e estrangulamentos nos fornecedores de produtos intermediários”. “Neste sentido, algumas empresas estão a aumentar a sua capacidade de armazenamento na Europa, enquanto outras estão a encomendar produtos intermediários de vários fornecedores, em vez de uma única fonte. Outras ainda estão a realocar partes da produção, mais perto dos mercados de vendas ou de regresso à Europa”, resume Celestino Silva.

Já Vitória Nunes, diretora da unidade de negócios da ID Logistics Portugal, outra grande empresa do sector a atuar em Portugal, entende que “a escassez de matérias-primas e componentes de diversa índole está a afetar muitas empresas a nível mundial”.

“Porém, ao contrário dos fabricantes, na ID Logistics como empresa especializada em logística contratual gerimos outros tempos; pelo que nos afeta de forma distinta. Principalmente, porque estamos

a enfrentar dificuldades em relação à entrada de mercadorias nas nossas plataformas, o que faz com que os tempos de trabalho sejam agora mais curtos”.

“A escassez de materiais, especificamente o aço, está também a afetar a produção de contentores. Segundo a consultora Drewry, o preço de um contentor para enviar produtos da Ásia para a Europa passou de 1.300 dólares para cerca de 13.000 em setembro e outubro. A boa notícia é que, nas últimas semanas, caiu para 9.195,40 dólares por contentor, o que representa menos 9,2% do que há um mês e menos 11,38% do que no final de setembro, portanto, verificamos uma ligeira recuperação e esperamos que continue assim nas próximas semanas”, espera Vitória Nunes.

Mark Dawson, CEO do Grupo Garland, outra das grandes empresas logísticas a operar em Portugal garante que “estamos apenas a assistir à lei da oferta e da procura em funcionamento”. “Neste momento, a procura excede largamente a oferta, a produção de um produto custa mais, logo os preços aumentam. A consequência é obviamente a subida da inflação que, em Portugal, ainda não é tão expressiva, mas que em alguns países já está acima dos 5%.”, pontua este responsável.

O CEO do Grupo Garland Portugal adverte que, “como consequência desta disrupção, começamos a verificar que algumas indústrias começam a privilegiar transportes ‘near SHORING’ e cadeias mais curtas, privilegiando materiais de destinos mais próximos e mesmo locais, cuja produção começa a ser mais competitiva”.

Mark Dawson detalha que, “face à conjuntura económica e do sector, a cadeia de abastecimento é hoje pensada pelas empresas para reunirem mais ‘stock’ para que não haja quebras na sua oferta”, mas “acontece que esta tendência também contribui para o aumento dos custos, porque faltam armazéns logísticos em vários países”.

“Como disse antes, todas estas questões levam a que as empresas comecem a pensar seriamente em optar por cadeias de abastecimento cada vez mais curtas, privilegiando o que é nacional ou que provém de mais curtas distâncias”, observa Mark Dawson.

Por Nuno Vinha

Raul Magalhães, presidente da Associação Portuguesa de Logística (APLOG)

“É preciso planos de contingência, por mais exagerados que sejam os cenários”

Pandemia pôs a nu falhas no planeamento de crise na Logística, mas também mostrou desafios mais profundos, como linhas de distribuição demasiado longas, indica Raúl Magalhães ao JE.

Como é que o setor resistiu à pandemia que se intensificou em março de 2020 e que se prolongou em grande medida até ao final de 2021?

Eu costumo dizer que o setor da logística teve uma visibilidade maior e um protagonismo bastante grande no âmbito da pandemia. Foi – talvez a par com aquele que reconhecidamente teve mais notoriedade, a saúde e as comunicações – o setor que foi chamado a ter um papel preponderante. Nós tivemos uma parte substancial da população portuguesa confinada, mas não tivemos nenhuma crise do ponto de vista de abastecimentos alimentares. Não tivemos nenhuma crise do ponto de vista de abastecimento do setor hospitalar, farmacêutico, Proteção Civil e houve um conjunto de cadeias de abastecimento que funcionou regularmente, desde o sector agroindustrial, passando pelo retalho alimentar. Mesmo até o retalho não alimentar, tendo lojas fechadas e centros comerciais fechados, através do comércio eletrónico conseguiu dar resposta às necessidades.

Mas também não sofreu tanto em termos de negócio.

O sofrimento aqui foi mais na mudança do modelo de negócio e, no caso do ramo não alimentar, as lojas físicas foram

substituídas pela venda online. E aí houve realmente uma componente de sofrimento. Sofrimento aqui entenda-se por: o salto foi de tal maneira violento – nós multiplicámos o negócio do online não por uma, nem por duas, mas 50 ou 100 vezes. As restrições que tínhamos – tanto em termos de precauções como até de desconhecimento relativamente a essas mesmas precauções – tornaram muito mais difícil a entrega dos produtos em casa. Eu recorro que uma parte substancial das entregas online hoje em dia são feitas nos escritórios ou são feitas nas próprias lojas, portanto podemos encomendar nos sites das marcas e depois passar pelas lojas, no centro comercial ou numa loja de rua.

Quão preparado estava o setor, a fileira logística para aquilo que aconteceu em março de 2020. Tinha condições para enfrentar de forma mais suave do que aquilo que foi?

Se quisermos ser honestos, ninguém estava preparado. Não havia nenhuma logística de nenhum dos países – Espanha, França, etc – nenhum setor estava preparado. Não havia planos de contingência para um lockdown a 95%, que foi o que nós tivemos.

Mas vai passar a haver?

A partir de agora, sim. Aliás, notou-se



que, quando fizemos um segundo confinamento, o nível de preocupação... a própria corrida às lojas foi uma coisa muito mais suave. Quero dizer, não tivemos categorias de produtos, como foi a primeira vez, que pura e simplesmente desapareceram. Aí tivemos quase que uma corrida, do género de guerra, com as conservas, com papel higiénico. Coisas entre o irónico e o anedótico, mas que efetivamente aconteceram e que provocaram ruturas nas cadeias de abastecimento. E com grandes dificuldades depois da reposição desses stocks. O segundo confinamento já foi uma coisa muito mais acautelada por todos os agentes, do ponto de vista do planeamento e do ponto de vista da sua capacidade de reposição dos stocks. Mas também com uma grande preocupação para que não houvesse fenómenos de açambarcamento.

E a montante? A chegada a Portugal, toda a questão da logística marítima?



Eu diria que esta crise tem três características muito particulares. A primeira delas é que é uma crise global. Não houve nenhum país no mundo que ficasse imune. Uma segunda característica tem a ver com o facto de ser assíncrona, ou seja ela não se regista ao mesmo tempo em todos os países. Nós tivemos um primeiro início na China. Enquanto que o resto do mundo continuou a consumir e continuou a ter a sua vida normal, a China fechou. Como grande fábrica do mundo, entenda-se a China e os países limítrofes, que também são grandes fornecedores da Europa e dos Estados Unidos. A seguir fecha a Europa e a China reabre e começa a haver aqui um desbalançamento a nível do comércio internacional, com todos os fenómenos associados, nomeadamente a questão dos contentores. O desbalançamento começa aqui: de um lado a mercadoria é descarregada e os contentores ficam vazios, mas depois não há o balança-

mento, porque o comércio internacional é feito de trocas.

E qual é a terceira característica?

A terceira característica foi que isto tocou os meios de transporte, porque a questão é: nós focamo-nos muito na questão do marítimo. O transporte marítimo tem um peso substancial em termos de comércio internacional – cerca de 80% das trocas são feitas pela utilização do transporte marítimo – mas temos sempre aqui um backup relativamente ao transporte aéreo. O transporte aéreo é utilizado muitas vezes, nomeadamente na pandemia quando as pessoas perguntavam porque não se mandava vir mais aviões da China com material de proteção pessoal, máscaras etc. Mas não nos podemos esquecer que 55 a 60% do transporte da carga aérea é feita com aviões comerciais.

Com a aviação parada...

As pessoas às vezes não têm essa no-

ção: se os aviões comerciais estão todos em terra, como estava a nossa frota da TAP, da Ibéria e da British, não havia essa capacidade de transporte. Portanto houve aqui uma rarefação enorme relativamente a fontes alternativas ou meios alternativos de transporte. Isto provocou enormes estrangulamentos. Passamos a ter um mundo em que um só pólo tinha uma fonte de produção e envio de mercadoria. E mercadoria muito crítica: estamos a falar de produtos e equipamentos para salvar a saúde e a proteção das populações. E uma outra parte do mundo isolada em casa e a consumir produtos e categorias de produtos que normalmente não fazia. E depois temos aquelas histórias, episódios verídicos de pessoas que passaram a estar em casa e a ter muito mais cuidado com a cadeira em que se sentam, olhavam para as paredes e viam que não estavam devidamente pintadas e começaram a pensar em encomendar uma lata de tinta numa loja de bricolage. Ou o televisor que já não funcionava em condições e substituíram o televisor.

Mas compravam menos de outras coisas.

Categorias de produtos que, à partida, tinham um ciclo de compra que foi alterado fruto da permanência das pessoas em casa. Até por uma questão de comodidade: os fatos de treino aumentaram. Os produtos de beleza tiveram uma queda, porque as pessoas como não saíam e não iam tanto à rua, não tinham tanta necessidade de utilizar esse tipo de produtos.

Que lições é que emergiram daí? O setor obviamente fez uma reflexão sobre o que se passou e fez uma reflexão sobre o que era em que ponto é que estava e o que queria ser. Que lições é que extraíram dos anos de pandemia que agora possam ser aplicadas na retoma?

As lições do sector são lições que têm muito mais a ver com o país e com a economia em geral. E há uma que é fundamental: os planos de contingência têm que existir, independentemente dos cenários mais exagerados que possamos imaginar. O lockdown a 100% nunca passou pela cabeça dos teóricos dos planos de contingência, mas acabou por se tornar uma realidade, portanto devemos estar

preparados para situações nunca antes imaginadas.

Não só na logística, certo?

Sim, em todos os sectores de actividade. Esse é o primeiro ponto. E termos redundâncias relativamente a estes aspectos e esses processos, do ponto de vista da cadeia de abastecimento. Olhar para as cadeias de valor dos sectores económicos é fundamental. Esta crise trouxe-nos e está a trazer-nos neste momento – com as suas ondas de choque e com as crises que estamos a ter neste momento nas matérias primas e energia – algumas lições relativamente à gestão de risco. Nós não podemos ter uma elevada concentração e elevada complexidade das cadeias de abastecimento e uma elevada concentração a nível de países e regiões. Mais do que a logística – a logística aqui deve dar soluções – devem ser os sectores de actividade a olharem para as suas cadeias de valor e tentarem minimizar os riscos. E então aí, sim, a logística deve apontar soluções para que isso possa ocorrer.

Depois da pandemia, o sector enfrenta agora uma nova crise. Tem uma crise de matérias primas, uma crise de energia e uma crise de abastecimento, com falta de contentores e de transporte marítimo. Como é que o sector vai agora lidar com isto?

As relações ou as causas acabam por se prender um pouco com o início da nossa conversa e residem fundamentalmente no assincronismo desta crise. Uma vez mais continuamos com diferentes ciclos de arranque e paragem das diferentes partes do globo, que provocam estas sucessivas disrupções ao nível das cadeias. Há um outro aspecto que também contribui para isto, que tem a ver com as políticas dos diferentes países, nomeadamente o caso da China com a política do Covid Zero. Estas políticas fazem com que haja paralisações ou encerramentos de grandes regiões ou portos ou grandes cidades, com impactos brutais a nível do comércio do comércio internacional.

Mas isto é suficiente para causar a situação que vive hoje o sector?

O somatório destas paragens e destes



eventos acaba por agravar já de si todo o trajeto de pequenas e médias disrupções que nós já tínhamos e não traz nenhuma estabilização às situações que nós já tínhamos: desbalançamento dos fluxos de tráfego internacional, dos contentores etc. O que é que veio agravar mais? A questão das matérias primas e da energia. Pela primeira vez – esta crise só nos traz novidades, em muitas áreas – pela primeira vez nós estamos a assistir a uma crise global também e simultânea no cabaz de todas as energias.

Consequência da própria pandemia, houve ali uma contração e depois, quando a atividade retoma há um boom.

Com alguma responsabilidade de outras áreas e de outros protagonistas... Por exemplo, não houve investimentos. Eu estou a referir-me à a tomar a eletricidade, a todo o cabo elétrico, ao carvão, ao gás

“

Nós não podemos ter uma elevada complexidade das cadeias de abastecimento e concentração a nível de países.



e aos hidrocarbonetos, ou seja o petróleo. Nos dois últimos anos não houve investimentos, nem por parte das empresas nem houve incentivo por parte da área financeira. Aliás, o próprio Banco Europeu de Investimentos (BEI) por isso mesmo diz que não fornece mais financiamentos para combustíveis fósseis. Por outro lado, as reservas de gás a nível europeu atingiram os valores mais baixos dos últimos anos. Portugal, diga-se de passagem, tinha – entre todos – as mais baixas.

Um dado para Portugal ter em conta no futuro...

Nós também aí ficamos menos bem na fotografia. Por outro lado, com o retomar da atividade industrial, a China revelou-se o grande consumidor de energia. As compras de carvão que a China faz à Austrália foram uma das causadoras dos bloqueios que os portos chineses sen-

tiram. As compras têm sido maciças ao nível do carvão. Há uma requisição de matérias-primas e de energia por parte da China para que a máquina industrial chinesa consiga dar resposta à sua capacidade instalada e conseguir vender para todo o mundo.

É isso que está a fazer aumentar a pressão?

Este facto das matérias-primas, mais a crise energética, está a conduzir a uma a uma pressão bastante grande relativamente aos produtos: quer a produtos semi-acabados, quer aos produtos acabados. Se juntarmos a isto a crise que estamos a pouco a falar relativamente às cadeias de abastecimento, temos um panorama – ainda por cima com o Ano Novo Chinês (1 de fevereiro) – com mais pressão do lado da procura. Temos aqui um “cocktail” algo explosivo. O pano de fundo desta crise é que nunca foi uma crise do lado da procura. As sociedades – em particular os Estados Unidos, mas fundamentalmente também do lado da Europa – não tem problemas do lado da procura. Nós temos problemas é do lado da oferta. Portanto, significa que temos todas as condições para que haja aqui um potencial de geração adicional de inflação.

Além da que já existe...

A cereja em cima do bolo? As pessoas. Há uma alteração da mentalidade das pessoas no pós-pandemia. As dificuldades de recrutamento e de retenção de pessoas tem a ver com dois aspectos. Tenho falado com bastantes pessoas de vários setores de atividade e acontece quer na Europa quer nos Estados Unidos. Aliás, há milhares e milhares de casos de pessoas que pedem demissão sem razões objetivas. É um fenómeno que está a acontecer: a pandemia trouxe marcas do ponto de vista comportamental. As pessoas estão a fazer um trade-off muito mais fácil entre o social e o económico, a privilegiar claramente o seu modo de vida, o relacionamento social.

Fizeram uma reflexão sobre o que querem da vida. Mas em que medida isso impacta a logística?

Há aqui dois grupos, dois segmentos que são fortemente afetados. Um grupo liga-

do às pessoas que podem trabalhar para qualquer parte do mundo – no campo das tecnológicas – em que a minha concorrência não está em Santarém nem está em Setúbal. Está algures em África, na América ou na Austrália. Tudo aquilo que é ligado à área de serviços e à restauração, ao turismo – todos nós sabemos as dificuldades por que passam esse setores – e tudo aquilo que esteja ligado a áreas de trabalho por turnos, fins de semana, tudo o que tenha uma componente menos social.

Em meia dúzia de frases está a descrever a área da logística...

Precisamente, a logística. A logística do ponto de vista de armazéns, do ponto de vista do transporte e estou a falar de todas as operações de retalho, sejam elas centros comerciais, seja outro tipo de lojas. E isto passa passará seguramente por alguma dignificação social, mas também passará por, no caso da logística, por um aumento da eficiência e por alguma componente de automação e robótica que tem de ser introduzida nas operações. O somatório destas crises das matérias primas, dos combustíveis e algumas – alguma não, bastante... – disrupção nas cadeias de abastecimento e este fator humano, a cereja em cima do bolo, está neste momento a causar uma pressão bastante grande do ponto de vista dos preços, que dificilmente fugirão a uma subida que já está a acontecer e que será incontornável.

O sector vai, em grande medida, repassar isso para o consumidor, certo?

O sector está a sofrer, em particular, com os combustíveis. E está a fazer um esforço no sentido de o internalizar, mas há limites. A par dos combustíveis – e alargando a visão para além do sector da logística – em todos os aumentos das matérias-primas, e mesmo do setor energético para outros sectores de actividade, vai ter que passar para a economia, para os preços e para os cidadãos. Eu recordo que, por exemplo, o gás entra na produção de muitos sectores de actividade, desde a panificação, aos sectores de armazenagem metalomecânica. O gás e a eletricidade estão presentes em todos os sectores. Com os aumentos brutais que têm exis-



tido, a realidade nua e crua vai ter de vir ao de cima.

Até onde é que esses aumentos poderão ir?

Eu não lhe consigo dizer isso, porque os aumentos dos custos são brutais. A dúvida, a variável desconhecida é durante quanto tempo é que esses aumentos vão existir. Porque quando nós estamos a falar de um aumento do café, numa semana, de 30%, de um aumento nos combustíveis de 30 a 40% nós não sabemos é quanto tempo é que isto vai demorar. Se isto forem aumentos para três, quatro, cinco ou seis meses – se tiverem esta sustentabilidade – não temos outra hipótese senão passá-los e aí estamos a falar de aumentos na casa dos dois dígitos. Se nós tivermos uma curva descendente ou alguma estabilização nestes aumentos, poderemos estar a falar em menos disso. Mas o início do ano vai ser vai ser pouco positivo para as famílias em alguns bens essenciais.

Qual é o peso da Logística naquilo que é o preço final da maior parte dos produtos?

Depende dos produtos e depende do peso de manipulação e distribuição que estes produtos têm. Para produtos consumidos em Portugal, com os custos

de distribuição, dificilmente terão mais do que 3 ou 4% de peso. Agora, quando estamos a falar de operações como o online – em que o peso do custo de pessoal e do custo do impacto do combustível é maior – aí podemos ter situações bastante mais gravosas, na casa dos dois dígitos. E aí qualquer impacto, quer de falta ou dificuldade de contratação de pessoas quer do custo de combustível – seguramente terá impacto na rentabilidade e na conta de exploração das empresas ou das operações, nomeadamente de e-commerce.

E que outros riscos e oportunidades é que vê para o setor em 2022?

Aquilo que a pandemia nos mostrou foi a importância das cadeias de abastecimento. Mostrou-nos também que os modelos de cadeias de abastecimento que nós tínhamos – demasiado longas, suportadas em grandes grandes extensões e demasiado complexas, ou seja longe dos centros de consumo – não eram boas companhias, não eram aconselháveis. O que significa que cada sector de atividade, cada empresa está neste momento a repensar, e em reflexão para recentrar um pouco as suas operações.

Também as empresas em Portugal?

Em Portugal, todas as empresas que estão

demasiado suportadas em sourcing fora do contexto europeu. Basta, às vezes, diminuir essa dependência. Vou citar um caso do têxtil: uma empresa que dependa a 90% de mercados asiático será de bom-senso começar a reduzir essa dependência. E basta passar de 90 para 80 para 70 para 60%.

E já tem um impacto imenso.

Isto tem impactos onde? Tem impactos quer nos fabricantes quer da Península Ibérica quer da bacia do Mediterrâneo e tem impactos nas cadeias logísticas, porque essa mercadoria necessita de ser comprada mais próximo, necessita de ser armazenada e necessita ser distribuída por um modelo distinto daquele que vem da Ásia.

Tem exemplos?

O mais paradigmático é o da Zara, ou a Mango, aquilo que fazem os nossos vizinhos espanhóis. Que têm este modelo, ou esta reversão do modelo, esta readaptação do modelo já instituída há um ano ou dois.

Mas depois os parceiros chineses podem fazer um corta-fogo, usando os preços.

Sim, sim. Mas depois aí entra a componente da sustentabilidade. O risco e a sustentabilidade vão fazer aqui uma tenaz que vão obrigar, não ao fim da globalização, isso não, mas sim utilizar a globalização sem exageros. Os portugueses vão querer continuar a vender cortiça para todo o mundo e metalomecânica para todo o mundo. Mas temos de ter aqui alguma moderação e não correremos o risco de situações de extraordinária dependência, quer de regiões, quer de fornecedores, de um só produto de uma só categoria de produtos.

Se tivesse que escolher um facto relevante que acha que vai acontecer em 2022 no setor, qual é que seria?

Eu diria que vai ser o esforço de digitalização e ganhos de eficiência que a logística vai ter que fazer para duas coisas relativamente às pessoas: para aliviar e para aligeirar muito do trabalho que é feito e por outro lado ganhar atratividade para as funções da logística.

Navios em operação a nível mundial são inferiores às necessidades

Os mercados globais estão a funcionar com menos navios do que deveriam. A escassez de aço tem dificultado a construção e o preços dos fretes marítimos disparou em 2021 e no início deste ano.

Depois de ter sido aprovado em novo sector global dos transportes marítimos tem sido dos mais afetados pela pandemia e pelas consequências daí derivadas. É este o retrato que nos faz Diogo Marecos, administrador da Yilport, grupo turco que gere nove terminais portuários na Península Ibérica (sete em Portugal). “Se, no início de 2020, experienciámos a incerteza de algo que não se conhece, como uma nova infecção respiratória, procurando todos adaptar-nos à informação e conhecimento que a humanidade ia acumulando, hoje vivemos as consequências de uma disrupção nas cadeias logísticas por efeito da pandemia que se gerou, e que obrigou a confinamentos globais, a paragens massivas de indústrias de transformação, a suspensão de trocas comerciais, a adiamentos da extracção de algumas matérias primas, e de interrupções das cadeias logísticas”, frisa este responsável.

De acordo com Diogo Marecos, “a reanimação económica não foi ocorrendo globalmente num único momento, mas antes em vários, nem sempre coincidentes”. Ou seja, “se a matéria-prima estava disponível e as organizações com capacidade para a extrair, ocorreu frequentemente que a indústria transformadora não estava disponível por se encontrar encerrada ou limitada na sua capacidade devido a surtos de Covid-19 e aos confinamentos que tivemos de efectuar para aliviar a pressão nos hospitais e a propagação da infecção”.

“As consequências do prolongamento no tempo da situação de pandemia afectaram as cadeias de abastecimento que se habituaram a trabalhar em contínuo, para terem que passar a ter de



trabalhar em modo descontínuo, sofrendo paragens não programadas e de duração desconhecida. Se em 2020 muitas das decisões de consumo e de compra foram adiadas por nos encontrarmos todos a procurar adaptarmo-nos a novas realidades até então pouco vividas, 2021 trouxe-nos alguma habituação e adequação ao contexto complexo, com alguma retoma na produção e um aumento exponencial no consumo (ainda assim inferior ao níveis pré-pandémicos)”, sintetiza Diogo Marecos.

Mas o administrador da Yilport, que em Portugal gere os terminais portuários da Liscont e Sotagus, no porto de Lisboa; do TCL, no porto de Leixões; da Socaropor, no porto de Aveiro (duas concessões), da Sadoporto, no porto de Setúbal; e no porto da figueira da Foz, alerta que “o aumento da procura não teve correspondência do lado da oferta, que se manteve afectada pelos confinamentos, pelos isolamentos e pelas suspensões de produção”.

“Por consequência, agravada pela interrupção nas cadeias logísticas, tem existido um aumento de preços junto do consumidor final, aumento natural quando se verifica uma diminuição das matérias-primas e dos componentes disponíveis no mercado e a sua procura é maior face à oferta disponível”, salienta Diogo Marecos.

E o administrador da Yilport releva que, “no sector logístico, por exemplo, a diminuição de aço disponível no mercado levou ao aumento de preço desta matéria, o que fez adiar a compra de novos navios e substituição de alguns dos navios mais antigos por parte dos armadores, o que permitiu que os navios em operação mundialmente sejam em número menor do que aqueles que são necessários actualmente, fazendo subir o preço dos fretes marítimos”.

“Fretes mais elevados aumentam os custos das cadeias logísticas, que após vários meses ininterruptos em valores fora do habitual, obrigam as cadeias logísticas a reflectirem esses custos nas estruturas, que acabam a chegar ao consumidor final, que somos todos nós”, conclui Diogo Marecos.

A Yilport Holding está presente em

dez países: Turquia, Suécia, Noruega, Malta, Espanha, Portugal, Itália, Peru, Equador e Guatemala. Só no que se refere à Península Ibérica, a Yilport tem uma capacidade de movimentação de 2,4 milhões de TEU (medida-padrão equivalente a contentores com 20 pés de comprimento) e quatro milhões de toneladas. Quanto à carga movimentada em Portugal, os últimos dados da Yilport em Portugal apontam para 1,225 milhões de TEU (unidade equivalente de transporte).

Os portos da Yilport na Península Ibérica são nove: sete em Portugal e dois em Espanha. Em Portugal os terminais portuários incluem as concessionárias Yilport Liscont e Yilport Sotagus, no Porto de Lisboa; Yilport Leixões/TCL no Porto de Leixões (Porto); a Yilport Socarpor em Aveiro com duas concessões; a Yilport Sadoport em Setúbal; e a Yilport Figueira da Foz, uma operação naquele porto. Os terminais portuários em Espanha incluem a Yilport Ferrol, na Galiza, e Yilport Huelva, na Andaluzia.

Um grupo com esta dimensão está necessariamente a ser afectado pela escalada do preço dos combustíveis. “O aumento dos combustíveis tem também um impacto no aumento dos preços, pois a mobilidade individual, tal como a colectiva, ainda se encontra fortemente dependente da utilização generalizada de combustíveis. Este aumento decorre igualmente das consequências da pandemia”, reconhece Diogo Marecos.

Segundo este responsável, “temos assistido a um aumento no preço do crude, que já ultrapassou os valores que se verificavam antes mesmo da pandemia, o que afecta os custos do transporte, aumentando-os, e inflaciona o preço final que é suportado pelo consumidor”.

“Na Yilport, enquanto operadores portuários, estamos a contribuir para a transição energética, o que estamos a fazer através da eletrificação do material industrial de movimentação de mercadorias, mediante, nomeadamente, a substituição do material existente por novo, eléctrico, e mais sustentável. Isto permite-nos diminuir a emissão de CO2 e reduzir – quando não conseguimos eliminar – a utilização de combustíveis,

passos estes que devem tender para, a médio prazo, contribuir para uma diminuição dos valores dos combustíveis fósseis. Exemplo disto mesmo é a recente aquisição de quatro novas gruas de cais (Ship-to-Shore Cranes) adquiridas pela Yilport Liscont em Lisboa, totalmente eléctricas e que chegaram no passado dia 1 de Janeiro de 2022”, assegura Diogo Marecos.

Quanto à escassez de contentores, o administrador da Yilport refere que “o sector portuário português mostrou-nos em 2020 e em 2021 a sua capacidade de resiliência”. “Nos terminais da Yilport em Portugal, após abril de 2020, nunca parámos, tendo mantido todas as infraestruturas em operação. As nossas equipas têm sido extraordinárias no modo como têm encarado os desafios que diariamente nos colocaram, e ainda colocam, a todos à prova, seja na capacidade de rápida adaptação, como na capacidade de subs-



Tem existido um aumento de preços junto do consumidor final, aumento natural quando se verifica uma diminuição das matérias-primas e dos componentes disponíveis

tituímos temporariamente trabalhadores que tiveram de permanecer isolados por si, ou para apoio às suas famílias”, congratula-se Diogo Marecos.

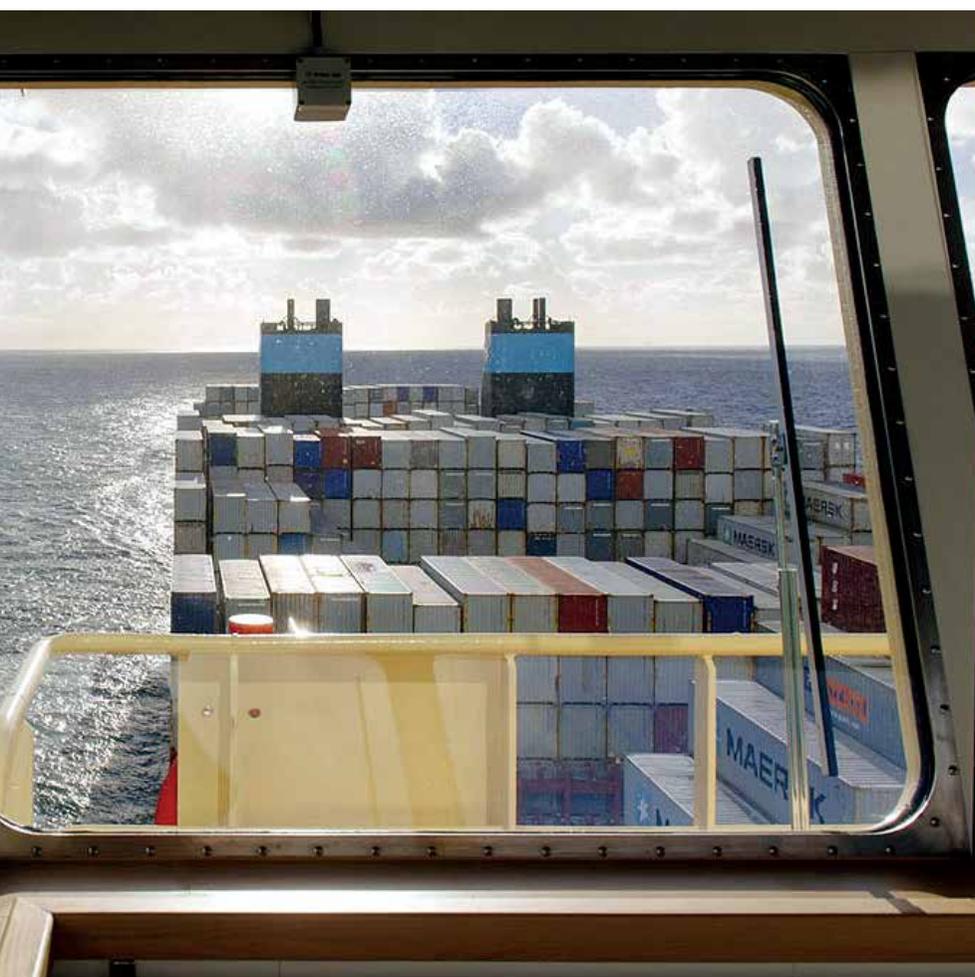
“Operacionalmente, as nossas pessoas revelaram um enorme esforço, sentido de responsabilidade e dedicação. Se as nossas operações estão e continuam aptas a assegurar a movimentação de mercadorias, assegurando o abastecimento das populações e da indústria portuguesa, a verdade é que o mercado se caracterizou em 2021 por falta de equipamento, sobretudo de contentores vazios, cenário que acreditamos que se poderá manter por mais algum tempo. A paragem de vários portos na Ásia, devido a surtos de Covid-19, nomeadamente em portos sediados na China, afectou o fluxo habitual de transporte de contentores vazios, permanecendo um excesso de contentores vazios em portos onde não são necessários, para escassearem

noutros portos que deles necessitam”, explica o administrador da Yilport. Para Diogo Marecos, “a relevância do equipamento é muito elevada, pois sem contentores as cargas de exportação não têm o veículo necessário a poderem ser embarcadas por via marítima”, acrescentando que “a falta de equipamento, conjuntamente com outros factores como o valor dos fretes marítimos que se encontram em valores que nunca antes de 2020 havíamos assistido (o transporte de um contentor da Ásia para a Europa antes da pandemia podia custar cerca de dois mil dólares, pode agora ser de 16 mil dólares), o congestionamento de vários portos a Oriente e até a Ocidente por incapacidade de receber navios desviados de outros portos que se encontram encerrados ou por dificuldade de escoamento dos contentores acumulados, o número de navios existentes mundialmente face aos que são actualmente necessários no mercado internacional, ou a desarticulação horária entre os portos de origem e os portos de destino, em que os primeiros trabalham 24 horas por dia, e muitos dos segundos não o conseguem assegurar (...) criaram uma disrupção nas cadeias logísticas”.

“Esta disrupção, pela importância do sector dos transportes marítimos, que asseguram cerca de 80% do comércio mundial em volume, concorre para um agravamento dos custos que têm vindo a ser suportados pelos operadores logísticos, que os procuram agora reflectir no consumidor final, que vê os preços dos produtos serem revistos em alta”, admite Diogo Marecos.

No entanto, o administrador da Yilport garante que no período da pandemia (que ainda não terminou) não ocorreram quaisquer paragens nos portos nacionais em que opera, tendo a empresa conseguido trabalhar 24 horas por dia.

“A Yilport é um operador portuário que não tem propriedade de contentores, mas temos efectuado um esforço nos mercados internacionais – que continuaremos – para reposicionar contentores vazios em Portugal, como já conseguimos fazer, para assegurar que a nossa indústria mantém equipamento disponível”, anuncia Diogo Marecos.



Escassez de matérias-primas e componentes gera aumento de custos e de preços

Transporte terrestre enfrenta problemas conjunturais, devido às cadeias de abastecimento, mas também estruturais, como a falta de motoristas. O resultado tem sido os atrasos na entrega.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A escassez de matérias-primas e de componentes a nível mundial está a gerar interrupções nas cadeias de abastecimento globais e o aumento generalizado dos preços de combustíveis e da energia elétrica que se tem sentido nos últimos meses está a refletir-se no aumento dos custos de transportes, que será inevitavelmente pago pelo consumidor final.

Miguel Rebelo de Sousa, presidente da APEF – Associação Portuguesa de Empresas Ferroviárias, é assertivo ao assinalar que “a escassez de matérias-primas e componentes desencadeia um aumento direto dos preços dos produtos e cria instabilidade nos volumes a transportar, gerando ineficiências nas cadeias de abastecimento”.

“Por um lado, há um efeito direto nos custos do transporte, pelo impacto na subida dos custos dos próprios veículos (locomotivas e vagões), bem como nos componentes necessários para a manutenção das frotas existentes. Por outro lado, as ineficiências geradas nas cadeias de abastecimento, contribuem também para um aumento dos custos de transporte, derivada da redução da produtividade”, explica Miguel Rebelo de Sousa.

O presidente da APEF, que neste momento integra as empresas privadas de transporte ferroviário de mercadorias Takargo (Grupo Mota-Engil), a Medway (ex-CP Carga, pertencente ao Grupo multinacional MSC – Mediterranean Shipping) e os espanhóis da CAF Train, destaca ainda “os aumentos dos custos de forma exponencial, não só dos combustíveis, como também da energia elé-

trica, traduzem-se num efeito direto do aumento do custo do transporte”.

“É um problema transversal, para o qual é fundamental um planeamento estratégico que mitigue a forte dependência dos mercados externos”, defende Miguel Rebelo de Sousa.

De acordo com este responsável, “a ausência de planeamento estratégico no processo de transição energética para fontes renováveis, com o encerramento de fontes de produção não renováveis antes de se terem criado fontes de produção alternativas que permitissem a sua substituição a preços competitivos, mantém o país muito dependente dos mercados externos de energia o que, neste caso em particular, gera uma repercussão direta nos custos dos transportes e, por sua vez, na economia nacional”.

Quanto à tendência crescente de escassez de oferta de contentores a nível mundial, Miguel Rebelo de Sousa sublinha que “uma das razões” para ocorrer este problema acrescido “advém precisamente das ineficiências provocadas nas cadeias de abastecimentos, por fatores como diferentes velocidades de recuperação de diversas economias no período pós-pandemia e o

congestionamento de portos estratégicos”.

“Esta ineficiência provoca uma redução da velocidade de rotação dos ativos, gerando escassez. Isso, como é natural, provoca um aumento direto nos custos, por um lado, derivado da lei da oferta e procura e, por outro, derivado das ineficiências provocadas nas cadeias de abastecimento e da mais baixa rotação dos ativos já referida (recursos utilizados no transporte)”, conclui Miguel Rebelo de Sousa.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

A realidade no sector do transporte rodoviário de mercadorias atravessa as mesmas dificuldades, embora Vítor Enes, Diretor Geral Business Development, do Grupo Luís Simões, um dos maiores a nível ibérico neste segmento de atividade, diga que, “no caso da Luís Simões, estamos muito mais focados no grande consumo e na Península Ibérica, pelo que não tratamos muito de componentes nem de matérias-primas”.

“Contudo, acabamos por sentir alguma instabilidade ao nível dos inventários dos nossos clientes, o que naturalmente impacta as entregas finais (em termos de prazos de entrega, oferta versus procura, etc.)”, reconhece este responsável.

Quanto ao aumento continuado do preço dos combustíveis, Vítor Enes admite que “este ponto, sim, tem-nos afetado bastante”. “É um impacto direto e fácil de entender, que lhe posso desde já traduzir em números: o custo do combustível representa, no nosso sector, entre 30 e 40% do custo da operação das viaturas”, revela este responsável da Luís Simões, acrescentando que “é algo que afeta dire-

“Não há e não é previsível que haja um maior número de motoristas a médio prazo”, diz Vitória Nunes, da ID Logistics



ta e decisivamente as nossas operações”.

No que respeita à escassez de contentores, Vítor Enes justifica que, “sendo nós um operador de referência na Península Ibérica e com as nossas viaturas a operar no sector rodoviário, naturalmente não dominamos a atividade do transporte internacional de contentores”. “Dito isto, não é difícil imaginar o impacto significativo desta escassez na economia europeia e mundial – uma economia habituada a um preço extremamente competitivo no transporte internacional contentorizado”, realça este responsável da Luís Simões.

Já Gustavo Paulo Duarte, diretor geral da Transportes Paulo Duarte, outro grande grupo nacional de transporte rodoviário de mercadorias, garante que, “presentemente, observamos escassez de matérias-primas e, por consequência, dificuldade em tornar contínuo o abastecimento das diversas cadeias”.

“Esta problemática chegou com a pandemia. Mas, com o passar do tempo, não tem sido fácil de resolver. E entra aqui a lei da oferta e da procura: os preços estão cada vez mais altos, com a espera a ser cada vez mais longa. Sendo que o consumidor final acaba por esperar mais pelos bens e vê o seu custo aumentado”, explica Gustavo Paulo Duarte.

De acordo com este responsável, “o serviço de transporte não é um sector isolado, é uma prestação de serviço à economia”. “E como boa prestação de serviços que é, tem custos. Se os custos do frete aumentam, vai tudo aumentar. Tal como a nível nacional é essencial uma medida de choque nos impostos aplicados ao gasóleo para transportadoras”, reclama.

Para Gustavo Paulo Duarte, “a grande maioria do tecido empresarial português que vive da competitividade do transporte rodoviário não vai aguentar esta constante subida do preço dos combustíveis, que tem consequências no preço do transporte e como é óbvio nas exportações”, deduzindo que, “no final, o impacto acontece no bolso do consumidor, com o aumento do preço dos bens essenciais”.

No que se refere à escassez de contentores, Gustavo Paulo Duarte considera que “o sector do transporte marítimo está a sofrer vários constrangimentos e a sofrer atrasos nas entregas”. “Em causa,

estão as dificuldades de transporte, engarrafamentos nos portos, escassez de matérias-primas e de contentores. Além da escassez de contentores, os custos gerais de importação aumentaram. A situação afeta os níveis de produção de várias empresas, refletindo-se em atrasos nas entregas de encomendas de vários produtos”.

ESCASSEZ DE MOTORISTAS

No capítulo do transporte rodoviário de mercadorias, há um outro obstáculo relevante, que passa pela escassez global de motoristas. “É um tema cada vez mais presente nos meios de comunicação social e em fóruns do setor dos transportes e da logística. Uma situação que se vem agravando desde há anos e à qual se somam os entraves causados pelo Brexit nos transportes para o Reino Unido. Em Portugal, como no resto da Europa, há vários anos que vemos como o número de motoristas foi diminuindo aos poucos”, relata Vitória Nunes, da ID Logistics.

Segundo a responsável, “na verdade, de acordo com a associação europeia de transportadores UETR, são necessários 400 mil profissionais para cobrir todas as necessidades das empresas de transporte em todo o nosso continente”, pelo que “estes dados mostram-nos um cenário realmente preocupante”, e, “por isso, temos o dever de refletir sobre as causas que nos levaram a esta situação”.

“Para analisar o contexto atual, será imprescindível fazê-lo com perspetiva, já que não podemos falar de uma causa



Vitória Nunes
ID Logistics

única, mas de um conjunto de fatores que, sob muitos pontos de vista, poderiam ter sido previstos há muito tempo. O primeiro é a utilização excessiva de mão-de-obra estrangeira, em alguns casos fora da comunidade, que se concretizou nos últimos 20 anos para resolver um problema essencialmente estrutural a curto prazo. Esses profissionais procuram agora uma alternativa de transporte mais local, nas suas áreas de origem, que lhes proporcione uma melhor qualidade de vida”, explica a responsável da ID Logistics.

“Em segundo lugar, a falta de novos motoristas tem conduzido a um envelhecimento progressivo da força de trabalho de todas as empresas e dos autónomos no geral; alias, vários estudos indicam uma idade média próxima dos 50 anos”, diz. “Não se pode perder de vista a perceção dos jovens que, no geral, vêem esta profissão como um trabalho mal remunerado e que exige grande disponibilidade e capacidade de sacrifício, a que se acrescenta o elevado custo da formação, como apon-

tava há poucas semanas o presidente da Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações (Fectrans), José Manuel Oliveira” defende.

Vitória Nunes salienta que, “a estes motivos, junta-se o forte crescimento do ‘E-Commerce’, que tem feito com que muitos profissionais tenham passado do transporte de média e longa distância para last mile, procurando melhorar as suas condições com horários mais flexíveis e sem dormir fora das suas casas, não tanto em condições económicas”, adiantando que “não devemos esquecer que atualmente a qualidade de vida e conciliação de trabalho-vida são mais valorizadas do que as necessidades económicas”.

“Portanto, não há e não é previsível que haja um maior número de motoristas a médio prazo. As transportadoras procuram há muito por soluções próprias, nomeadamente a implementação de mega-camiões que, para além de serem soluções claramente orientadas para a sustentabilidade e responsabilidade social, permitem realizar viagens mais eficientes e menos dependentes da disponibilidade dos motoristas. No entanto, é claro que estes tipos de medidas não são suficientes para aliviar o problema estrutural”, denuncia a responsável da ID Logistics.

De acordo com Vitória Nunes, “será imprescindível trabalhar em conjunto com o sector e as instituições para dar incentivos a esta profissão, tanto económicos como sociais, que motivem esta geração e os desempregados no nosso país a optarem pelo acesso a um trabalho mais que digno” que considera um “trabalho essencial para o funcionamento do nosso país e do mundo” e que se devem a “fatores não só salariais, como também as condições de vida para que, por exemplo, possam pernoitar em casa”.

“Outro aspeto que pode ajudar é valorizar a formação profissional voltada para o sector dos transportes e da logística, um sector em franca expansão, que oferece grandes possibilidades e que avança sem parar. Lembremo-nos que sem transportadores o mundo para, valorizemos este trabalho e forneçamos as ferramentas que nos permitem olhar o horizonte e continuar a percorrer o caminho do futuro em conjunto”, recomenda Vitória Nunes.





Manpower eleita a Marca N°1 na “Escolha dos Profissionais 2022” na categoria Emprego e Recrutamento



A Manpower, marca do universo ManpowerGroup, foi considerada a Marca nº1 na categoria de Emprego e Recrutamento do prémio “Escolha dos Profissionais 2022” com um score de satisfação de 89,32% e um score de recomendação de 90%, que perfazem a nota geral de satisfação de 89,46%.

Este é um prémio que analisa, como atributos de satisfação, critérios de todos os momentos chave do processo de seleção e recrutamento. É um reconhecimento que premeia a excelência operacional e de serviço, tendo em conta fatores como a pré-seleção de candidatos, o tempo de resposta, a eficácia na seleção, a identificação dos perfis adequados, a facilidade na comunicação, entre outros. É com base nas classificações obtidas para cada critério, que a Manpower consolida o valor mais alto no score de satisfação.

“É um orgulho para a Manpower ser distinguida como a Marca nº 1 na Escolha dos Profissionais. Agradecemos este reconhecimento, que premeia a qualidade e experiência da nossa equipa, que consegue de forma ágil atrair e reter o Talento que permite aos nossos Clientes

concretizar os seus objetivos de negócio. Esta distinção, outorgada pelos próprios profissionais decisores de compra reflete o foco na satisfação de Clientes, Colaboradores e Candidatos e no desenvolvimento de soluções inovadoras como fatores críticos de sucesso para a criação de Emprego Sustentável, e reforça o posicionamento da nossa marca como uma referência global no Mundo do Trabalho” sublinha Vitor Antunes, Managing Director da Manpower Portugal.

A Manpower é líder global em soluções de recrutamento, temporário e permanente, e soluções de gestão do talento. Num mundo de trabalho em constante mudança, onde o acesso rápido ao talento certo é uma vantagem competitiva, o profundo conhecimento das tendências de staffing e uma base de candidatos altamente qualificados permitem à Manpower oferecer os recursos que as empresas necessitam, de forma rápida e ágil, impactando positivamente os seus resultados. A marca oferece ainda, no seu portfólio de gestão de talento, uma área dedicada às soluções de outsourcing, em segmentos de service centers, retalho,

sales, indústria e logística, disponibilizadas através da marca Manpower TBO (Talent Based Outsourcing).

O prémio “Escolha dos Profissionais” faz parte do sistema de avaliação “Escolha do Consumidor” que analisa o nível de satisfação e aceitabilidade das marcas no mercado, através da avaliação dos seus produtos e serviços. Esta avaliação é realizada por profissionais com experiência corrente de consumo e de acordo com os seus critérios específicos de satisfação.

PRÉMIOS



A distinção faz parte do sistema de avaliação de marcas nº1 em Portugal “Escolha do Consumidor”.

Manpower Portugal – Empresa de Trabalho Temporário, S.A.

Centro Empresarial Torres de Lisboa Rua Tomás da Fonseca, Torre G, Piso 15 1600-209 Lisboa

Telefones de Contacto: Lisboa: +351 300 032 624/ +351 924 493 722 | Leiria: +351 300 032 650 | Porto: 351 300 032 626

A IA ao serviço dos Transportes & Logística: “O ritmo continuará a acelerar ainda mais”



Filipe Carvalho
Managing Partner

O Routyn (produto-chave da Wide Scope) foi criado em 2010 – o sector dos Transportes e Logística, e os seus respetivos desafios, eram outros nessa altura. De que forma tem o desenvolvimento de software acompanhado a própria transformação do sector?

Não é só o sector dos Transportes e Logística que tem evoluído. É também a área das tecnologias e o próprio perfil dos consumidores.

Enquanto consumidor eu quero ir a um website de ecommerce, fazer uma encomenda e recebê-la em casa dentro de uma ou duas horas. Temos clientes que usam o Routyn para conseguir atingir este nível de performance logística. Anteriormente as melhores práticas exigiam que as encomendas chegassem até final do dia para serem preparadas e entregues no dia seguinte.

Hoje em dia, as empresas mais inovadoras em Portugal em serviços de entrega rápida ao domicílio como a Prozis, o Continente Online, a EatTasty, utilizam o Routyn para atingir o melhor nível de excelência.

Os consumidores são cada vez mais exigentes e a logística tem sentido a necessidade de se tornar mais dinâmica, de trabalhar em função de horizontes mais curtos entre a encomenda e a entrega. O planeamento e optimização de rotas têm sido uma componente fundamental na implementação deste dinamismo.

O Routyn surge precisamente da inter-

secção entre o que os transportes e logística necessitavam e o que a tecnologia passou a permitir. O chamado “state-of-the-art”, as melhores práticas, estão constantemente a ser redefinidas ao longo do tempo.

Há uma insistência na chamada fase de “modelação”: que fase é esta? Como é que a Wide Scope aborda a realidade individual de cada empresa com que trabalha?

O Routyn precisa saber como se define o mundo real para que planeie rotas que possam ser realizadas por motoristas na prática. O Routyn é um programa de computador, não é uma pessoa. Mas, tal como uma pessoa, pode ser ensinado. É parte daquilo que chamamos de Inteligência Artificial. Uma vez ensinado adquire a capacidade de pensar e decidir por ele autonomamente mediante as diversas circunstâncias que encontra.

A realidade consiste no conjunto de regras que encontramos relacionadas com um planeamento de rotas, que pode variar de empresa para empresa. Por exemplo, uma viatura tem uma capacidade limitada em termos de número de paletes, peso máximo, volume, pode ter restrições de controlo de temperatura, pode ter uma plataforma elevatória, pode ser mais baixa, mais alta. Por outro lado, um motorista tem horas de trabalho e descanso, os clientes têm restrições de acesso, horários permitidos de descarga, requerem carros de uma certa tipologia, entre muitas outras regras e restrições.

O Routyn aprende e pode ser ensinado com as centenas de regras que definem a realidade. A isso chamamos “modelação” porque criamos uma representação da realidade que os computadores e os algoritmos conseguem entender, um modelo. Enquanto seres humanos agimos no mundo real, o Routyn toma decisões num mundo virtual que lhe construímos.

O Routyn tem um motor de regras que nos permite defini-las directamente em Português. Podemos, por exemplo, dizer que “o cliente X não tem cais de descarga e como tal é preciso visitá-lo com uma

viatura que tenha plataforma elevatória de descarga de paletes”.

Esta abordagem de implementação do Routyn tem ajudado as empresas líderes na área da Grande Distribuição, como o Pingo Doce, Continente, Auchan, Morrisons (Reino Unido) ou a Ara (Colômbia) a transformarem-se e a atingir as melhores eficiências logísticas.

Também a área que serve essencialmente o canal Horeca tem evoluído bastante. Aqui destacamos os maiores inovadores como Sumol + Compal, Delta, Nestlé, Unilever, Heineken ou numa perspectiva mais B2B, a Sogenave, Panike, entre muitos outros.

Que papel continuará a ter o Routyn, e outras soluções da Wide Scope, à medida que o próprio sector abraça a transformação digital como um processo inevitável? O ritmo só acelera a partir de aqui, ou podemos esperar uma estagnação no processo inovativo?

O Routyn permitiu às organizações atingir um patamar de automatização de processos que anteriormente eram manuais e pouco eficientes.

Com um planeamento de rotas automatizado e obtido logo no início do dia passou a ser possível avisar os clientes da hora estimada de chegada com uma margem de minutos (e não de horas). O próprio processo de prova de entrega evoluiu do papel assinado para uma assinatura digitalizada num dispositivo móvel. E agora tem evoluído para um código que é dado ao cliente, através da sua App de acompanhamento da entrega, e que uma vez transmitido ao motorista, serve de confirmação da entrega. Sem necessidade de assinatura física ou digital, tal como um pagamento bancário só necessita de um PIN.

O Routyn é sobre tudo isto: redução de custos directos na logística com frota, combustíveis, materiais, tornando as empresas mais competitivas e eficientes.

É nisto que temos trabalhado, e continuaremos a evoluir, com clientes de todo o mundo.



Siemens Mobility

A Siemens Mobility é uma das empresas do grupo Siemens, dedicada ao desenvolvimento, desenho e construção de material circulante, sistemas de controlo e comando da sinalização, eletrificação ferroviária e sistemas “chave-na-mão”, bem como aos serviços de manutenção associados e a soluções de intermodalidade. A empresa tem uma vasta experiência neste setor à qual alia a capacidade de constante inovação e uma expertise em IT que lhe permite dispor de um portefólio abrangente de soluções inteligentes de mobilidade.

Em Portugal, a empresa promove as suas atividades em toda a dimensão do setor ferroviário.

No seu portefólio de material circulante, a empresa disponibiliza soluções de mobilidade sustentável, para serviço de mercadorias ou de passageiros - comboios de alta velocidade, intercity, regionais e urbanos e sistemas de metropolitanos - todas de tração elétrica e, mais recentemente, com recurso a tecnologia de hidrogénio e baterias. Para o transporte de mercadorias, a Siemens Mobility aposta no seu modelo de locomotivas elétricas, tendo sido já vendidas mais de mil unidades.

Dispondo de soluções de manutenção integral de todo o material circulante – que

podem ser executadas em parceria com o operador – das suas atividades fazem também parte modernizações e extensões do ciclo de vida deste equipamento, com base numa análise de fiabilidade e obsolescência, e com vista à definição de soluções adequadas à condição e maturidade de cada sistema instalado.

Relativamente à infraestrutura ferroviária, a Siemens Mobility é referência em Portugal, sendo fornecedora de equipamentos e soluções completas de comando e controlo da sinalização - seja convencional ou sistemas de proteção ERTMS/ETCS ou CBTC. Deste segmento fazem também parte soluções para implementação e manutenção de sistemas de sinalização em terminais ferroviários de carga, assegurando uma gestão segura e eficaz da infraestrutura.

Complementarmente a Siemens Mobility disponibiliza soluções de eletrificação em todos os segmentos do transporte de mercadorias e de passageiros, na Rede Ferroviária Nacional e de Metropolitanos. No que respeita aos serviços associados, e fortemente impulsionado pela digitalização, a Siemens Mobility oferece uma vasta gama de soluções e serviços digitais que visam promover a otimização da eficiência e da flexibilidade operacional e a garantia da disponibilidade das frotas.

Das várias soluções disponibilizadas destacam-se o Driver Advisory System, um sistema de monitorização de velocidade e indicação ao maquinista do perfil de condução ideal para cumprir o horário, apenas com o consumo de energia necessário; ou as soluções de medição e monitorização remota, para aumentar a disponibilidade, confiabilidade e eficiência de manutenção para material circulante e para a via, através de sensores dedicados, hardware e tecnologia de transmissão de dados com software e tecnologia de análise para verificações de integridade do veículo, rodas, freios, pantógrafos, etc.

No campo da intermodalidade a empresa opera também numa lógica Mobility as a Service: através da digitalização da mobilidade, torna mais fáceis o acesso e utilização dos meios de transporte, sem interrupções, integrando soluções de bilhética, planeamento e gestão de trajetos, tráfego e last mile. Estas soluções podem ser orientadas quer para operadores de transporte quer para gestores de infraestrutura.

Ao combinar o seu portefólio com a digitalização, a conectividade inteligente e a automação, a Siemens Mobility tem contribuído para um transporte de mercadorias mais sustentável e com máxima disponibilidade, eficiência e segurança.



Desafios da logística e do planeamento das cidades e das regiões. A necessidade de articulação...

A desenvolver atividade há 30 anos, a TIS é uma empresa 100% portuguesa, líder de mercado na consultoria em transportes e mobilidade. Tem como missão “Criar soluções de mobilidade e acessibilidade eficientes, inovadoras e adequadas às necessidades das pessoas e dos territórios”, traduzida no desenvolvimento de soluções sustentáveis do ponto de vista económico, social e ambiental e num posicionamento ético rigoroso.

A TIS desenvolveu inúmeros estudos relacionados com as temáticas da logística e das mercadorias, tanto ao nível local como ao nível dos grandes corredores de transportes, sendo possível destacar pela sua importância, os seguintes:

- O projeto eDRUL, um dos primeiros estudos a nível europeu a dedicar-se ao tema da logística e no qual se aprofundaram soluções de e-commerce bem como o projeto TURBLOG_WW no qual se explorou a possibilidade de transferibilidade dos conceitos a uma escala global. Mais recentemente, a TIS integrou o consórcio que desenvolveu o projeto OPTIMUM em conjunto com a IP e com Luis

Simões, estando atualmente a desenvolver o projeto ePcenter, este último com um enfoque nos portos, digitalização e nas cadeias globais;

- A liderança desde 2014, do Estudo dos corredores da rede transeuropeia principal e o suporte ao respetivo Coordenador Europeu para o Corredor Atlântico;

- A participação nos Planos Estratégicos para os Portos da APDL (Leixões, Viana do Castelo e Via Navegável do Douro) e para os portos de Sines e Algarve bem como nos Estudos de Mercado, de Avaliação Económico-Financeira e de Operacionalização da Navegabilidade no Estuário do Tejo;

Sempre que é solicitada, a TIS tem ajudado operadores logísticos a repensarem o seu modelo de negócio, seja na articulação com os fornecedores subcontratados, seja na organização das suas cadeias de distribuição.

Muito recentemente, a TIS concluiu o Estudo sobre a evolução da logística e soluções a promover na área metropolitana de Lisboa para a AML/TML, no qual foram identificadas diversas linhas de atuação que podem ser exploradas por

autarquias, operadores e transportadores logísticos, mas também pelos retalhistas e produtores, existindo a expectativa de que esse trabalho seja aprofundado numa fase posterior.

À escala urbana, a TIS tem desenvolvido Planos de Ação e/ou Planos Urbanos de Logística Sustentável no âmbito dos quais têm sido determinados os perfis logísticos e identificadas as soluções que importa implementar em cada caso. Estes projetos têm sido desenvolvidos em estreito diálogo com os principais atores do setor logístico, o que tem permitido a identificação de soluções mais integradas e coerentes, passíveis de maior aceitação por parte de todos, destacando-se pela sua escala, os projetos desenvolvidos para Lisboa, Porto e Funchal.

Num contexto em que a descarbonização e a qualificação das cidades e regiões são absolutamente imprescindíveis, o planeamento da logística e das mercadorias é um tema essencial. Em 2022, a TIS espera continuar a responder aos desafios colocados pelos clientes, acreditando que as soluções que propõe, contribuem para a construção de uma sociedade melhor.

Entregas à velocidade do investimento em tecnologia

Empresas de logística recorrem a consultoras tecnológicas que lhes criem ‘chatbots’ ou aplicações para ligar trabalhadores e clientes ou investem anualmente em parcerias internacionais para inovar.

A tecnologia tem estado a revolucionar a logística em Portugal e no mundo, sobretudo através dos sistemas de análise de dados e Inteligência Artificial (IA). O valor da IA no mercado do transporte deverá atingir os 3,8 mil milhões de dólares (3,4 mil milhões de euros) nos próximos quatro anos e estima-se que cresça a uma taxa de crescimento anual composta de 15,8% até 2025, segundo um relatório da Analytics Insight. As empresas das tradicionais entregas deixaram o tradicionalismo para trás há vários anos e, cada vez mais, estão a digitalizar-se e a tirar partido dos algoritmos para melhorar o contacto com os clientes e tornarem-se mais eficientes.

A multinacional alemã Dachser investiu cerca de 190 milhões de euros no ano passado para criar capacidade logística adicional e digitalizar processos, modelos de negócio e equipamentos técnicos e prevê manter os valores de investimento na automação em 2022. “Este investimento foi feito de uma forma holística, tendo em conta não só a transformação digital, mas todo o sistema virtual, físico e social, ou seja, tendo em vista as pessoas, os sistemas informáticos e as operações de uma forma integrada. É uma área prioritária e essencial, porque a logística, a tecnologia e a digitalização andam de mãos dadas há 30 anos na Dachser”, disse ao Jornal Económico (JE) Celestino Silva, diretor executivo da Dachser em Portugal e Espanha.

Entre as iniciativas do sector em prol da transformação digital neste sector está a criação da organização sem fins lucrativos Open Logistics Foundation, que resultou de uma parceria conjunta entre a Dachser, a DB Schenker, a Duisport e a Rhenus. “A iniciativa tecnológica tem como objetivo criar uma comunidade europeia de código



aberto para promover a digitalização da logística e da gestão da cadeia de abastecimento e uniformizar os processos logísticos através da implementação de normas padrão”, conta Celestino Silva. Internamente, fruto de uma colaboração com o Instituto Fraunhofer apoio para o Fluxo de Materiais e Logística, nasceu há quatro anos o Dachser Enterprise Lab, para testar e lançar inovações na rede logística da empresa que envolvam ciência de dados, IA, sistemas de localização em tempo real (RTLS), quinta geração de rede móvel (5G), Internet das Coisas (IoT – Internet of Things), veículos autónomos ou sistemas de armazenamento flexíveis, tal como esclarece o gestor português que desde 2019 é administrador da empresa de Kempten na Península Ibérica.

“Esta realidade é apenas possível graças à criação e desenvolvimento dos nossos próprios sistemas de informação integrados para a gestão do transporte terrestre, aéreo e marítimo, assim como para a gestão de armazém, à rastreabili-

dade SSCC (Serial Shipping Container Code), à implementação do intercâmbio eletrónico de dados, ao recurso à plataforma de eLogistics para gestão de pedidos e rastreamento ou, ainda, à implementação da ferramenta ActiveReport, que permite uma gestão em tempo real da cadeia de distribuição”, pormenoriza.

A DPD Portugal, empresa de entrega de encomendas, encarregou recentemente a consultora tecnológica Bee Engineering do desenvolvimento de processos de transformação digital interna que pudessem aumentar a eficácia dos seus serviços de logística e de contacto com os clientes, tendo a tecnológica estado por trás da criação do chatbot Maria, da aplicação Follow My Parcel e do Operations Control Center (Centro de Controlo de Operações).

“As empresas do sector da logística e transportes tem-se destacado pela enorme capacidade de adaptação e transformação, com enorme visibilidade para a população em geral nos últimos anos. Assistimos de perto ao desenrolar desta revolução atra-



vés da experiência junto dos nossos clientes e parceiros do sector, que têm consistentemente, ano após ano, consolidado a sua aposta na inovação, através dos investimentos em tecnologia”, garante ao JE o diretor executivo da Bee Engineering, José Leal e Silva.

Na prática, como a DPD quer aproximar mais a marca dos consumidores portugueses - num contexto socioeconómico ainda caracterizado pelo distanciamento social e de muita distribuição de produtos ponto a ponto - precisa de caminhar lado a lado com as tecnológicas. O diretor de sistemas de informação da DPD Portugal, Paulo Rosa, diz que a parceria com a Bee Engineering tem permitido à empresa “disponibilizar ferramentas de melhoria da prestação do serviço aos clientes”. Por exemplo, o chatbot Maria visa que a informação flua de forma mais célere entre os clientes e a empresa de entregas expresso, através de um novo método de os destinatários resolverem dúvidas sobre as encomendas (estado, data, alteração de morada...) sem terem de recorrer à linha telefónica e/ou email.

José Leal e Silva detalha que um projeto de chatbot, menos complexo, e um de desenvolvimento aplicacional web e mobile, com mais complexidade, demoram ambos cerca de três meses a desenvolver e têm um custo estimado de pelo menos 10 mil euros. “Exploram-se diferentes vertentes de consultoria em tecnologias da in-

formação e comunicação que pretendem alavancar o seu crescimento e consolidar a sua posição dominante no sector da logística. Podem ser utilizados diferentes modelos de consultoria: o regime de TaaS (Team-as-a-Service), em que levamos para a casa do cliente elementos altamente especializados da nossa equipa, em outsourcing, ou o regime de projeto fechado, em que o cliente recebe o projeto finalizado, libertando o seu tempo para se focar no negócio principal”, explica.

Há ainda o fator sustentabilidade ambiental a ter em conta, porque mesmo que não recorram às chamadas tecnologias verdes (recursos tecnológicos com menos impacto no ambiente), ao digitalizar os procedimentos, as empresas de logística estão a poupar recursos e a ajudar o Planeta. Vamos a contas na papelada: formulários de envio, listas de embalagem, fatu-

Dachser investiu cerca de 190 milhões de euros no ano passado para criar capacidade logística adicional e digitalizar processos, modelos de negócio e equipamentos técnicos

ras de carga a contratos, seguros e registos dos trabalhadores, propostas comerciais, guias de transporte e remessa, comprovativo de entrega, documentos de transporte e devolução, guias de entrega e expedição de mercadoria, entre outros. A tecnológica Beltrão Coelho alerta que o processamento manual desta lista é extremamente caro e demorado e tem trabalhado com a indústria para, por exemplo, medir o que cada departamento ou projeto consome em termos de impressões, cópias, fax e digitalizações.

“A logística é uma área que tradicionalmente depende muito do papel, no entanto, com a pandemia, assistimos a um acelerar dos processos de digitalização. Atualmente, tanto os clientes finais, como as empresas de logística, já se encontram familiarizados com os meios digitais para processar e receber encomendas. Desta forma, pode-se verificar um impacto na redução de custos associados a este processo. Não sei se lhe podemos chamar uma revolução no sector, mas já se notam algumas mudanças e sentimos que a mentalidade está, cada vez mais, a mudar e a focar-se no digital”, afirma Bruno Coelho, responsável pela divisão de robótica da Beltrão Coelho. Para o especialista em robotização, as empresas que não tiverem o cuidado de se atualizarem com as mais recentes tecnologias, não vão conseguir proporcionar uma boa experiência nem aos clientes nem aos próprios colaboradores.

Competências mais valorizadas pelas empresas

Soft skills como cooperação e mentalidade problem solving, com o pensamento voltado para a solução de problemas estão à cabeça nos recrutamentos. Procura de profissionais vai aumentar. Oferta formativa em Logística é muito forte nos politécnicos de Setúbal, que cobre o eixo Setúbal/Sines, e Viana do Castelo.

A melhor empresa do mundo para trabalhar é da área da Logística e tem a porta aberta, mas há requisitos para ultrapassar a soleira. No mínimo, seis. Atitude, adaptabilidade/flexibilidade, criatividade, cooperação, resiliência e inteligência emocional são algumas das softs skills que Patrícia Chambel, HR Development Manager da DHL Express em Portugal, procura na hora de recrutar. “Não é fácil encontrar candidatos com este conjunto de características e para nós é importante captar o talento ajustado à nossa necessidade atual, mas, sempre, a pensar no futuro, no desenvolvimento e no crescimento do Grupo DPDHL”, afirma ao Jornal Económico, explicando que o mercado de trabalho sofreu uma mudança significativa com a pandemia e que ainda se encontra em mutação, o que coloca alguns desafios na área do recrutamento e seleção.

Em Portugal, a DHL Express conta com 440 pessoas, um número que sobe para mais de 600 contando com subcontratados e trabalhadores temporários. A empresa integra o universo da alemã DHL, considerada em 2021 a melhor empresa para trabalhar do mundo na lista anual do Great Place to Work®, culminando décadas de melhoria contínua e investimento nas pessoas. “O facto da marca DHL ter uma excelente

notoriedade facilita a chegada de muitas candidaturas, o que permite sempre a escolha mais adequada”, afirma Patrícia Chambel. Não sendo fácil, ainda há que lidar com realidades diferentes. A gestora de RH admite que as novas gerações também demonstram skills, necessidades e expectativas diferentes que a empresa tem de enquadrar. “Se estivermos a recrutar perfis mais jovens, consideramos que existem soft skills que podem ser trabalhadas e desenvolvidas”, explica, acrescentando que, no caso de perfis consolidados, existe um desafio acrescido em conseguir este conjunto de skills e, também, a sua captação.

“Acreditamos — salienta Patrícia Chambel — que este fator é comum à maioria das empresas e, por isso, consideramos que a nossa network é diferenciadora, assim como a própria empresa: a cultura, as variadíssimas experiências que são proporcionadas aos nossos membros,

as oportunidades de carreira que existem no país e no grupo, os benefícios e, acima de tudo, o facto do foco da empresa ser efetivamente os seus membros.”

OS PERFIS

A Logística tem um papel chave na cadeia de abastecimento global, afirmando-se como um dos sectores mais dinâmicos desde o início da pandemia em março de 2020, o que associado aos investimentos na transformação digital que já vinham a ser realizados fez aumentar a necessidade de skills tecnológicos e comportamentais. Filipe Forte, associate manager da Michael Page na área de Engineering, Logistics & Supply Chain da Michael Page, diz ao Jornal Económico que as empresas têm-se reforçado cada vez na Logística e Supply Chain, uma das áreas que mais tem crescido em Portugal e o ritmo tende a aumentar no futuro. “Apesar de existirem



diversos profissionais especializados, daqui a uns anos, poderá existir um nível de procura muito superior ao que o mercado tem para oferecer”.

Filipe Forte reafirma os traços de perfil enunciados por Patrícia Chambel nos recrutamentos para a DHL Express. Entre as competências mais valorizadas pelos empregadores, destaca a procura de perfis dinâmicos, analíticos, com domínio de competências digitais, capacidade de liderança e de comunicação, e mentalidade problem solving, com o pensamento voltado para a solução e resolução de problemas, muitas vezes competências mais valorizadas que as capacidades técnicas.

O responsável da Michael Page admite a existência de um certo desfasamento entre a formação recebida pelos educandos e o que as empresas realmente procuram num profissional — “ainda existe um longo caminho pela frente para adaptar as formações tradicionais ao que realmente é pretendido por parte das organizações”. No entanto, o desfasamento na Logística não é tão gritante, o que se deve ao facto de, justifica, “muitas licenciaturas já terem um cariz operacional para além de técnico e analítico”.

A FORMAÇÃO

O Instituto Politécnico de Setúbal (IPS) foi pioneiro na oferta formativa em Logística em Portugal e continua a impulsionar a inovação pedagógica nesta área do conhecimento. Na sua Escola Superior de Ciências Empresariais (ESCE/IPS) nasceu a licenciatura em Gestão da Distribuição e da Logística, que celebra 24 anos em 2022, e é a mais antiga do país. “Só por esse facto denota-se a importância que esta formação tem tido ao longo dos anos, com muitos dos diplomados de Gestão da Distribuição e da Logística a serem, atualmente, dirigentes de topo nas principais empresas de Logística”, afirma Tiago Pinho, coordenador do mestrado em Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento, ao Jornal Económico.

A ESCE/IPS ministra mais dois níveis de formação: o Curso Técnico Superior Profissional (CTeSP) em Logística, que está a funcionar em Setúbal, em Sines e este ano iniciou o seu funcionamento



Tiago Pinho

Coordenador do mestrado em Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento do Politécnico de Setúbal



Jorge Esparteiro Garcia

Coordenador do CTeSP em Transportes e Logística no Politécnico de Viana do Castelo



Ângela Silva

Coordenadora da licenciatura em GDL e do mestrado em Logística no Politécnico de Viana do Castelo



Patrícia Chambel

HR Development Manager da DHL Express



Filipe Forte

Associate manager da Michael Page na área de Engineering, Logistics & Supply Chain



em Loures, e o Mestrado Profissionalizante em Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento, um curso pioneiro lançado em 2021 em parceria com a Sonae MC. Com a duração de um ano letivo, o mestrado está direcionado para profissionais com mais de cinco anos de experiência e tem um funcionamento híbrido. De referir que este ano letivo arrancou mais uma formação orientada para a distribuição, o CTeSP em Gestão Retailista, também em parceria com o maior empregador privado em Portugal.

“É seguro dizer que os diplomados do IPS têm uma excelente reputação no mercado de trabalho e que as empresas que os acolhem reconhecem o seu valor”, salienta Tiago Pinho. O docente destaca igualmente o impacto que estas ofertas formativas têm nas organizações locais e nacionais. “É significativo, uma vez que os diplomados possuem conhecimentos técnicos bastante apurados e



com um elevado grau de ‘saber fazer’”. Formação prática, ligada às empresas é a tônica dominante da oferta do Politécnico de Setúbal.

A norte, o Instituto Politécnico de Viana do Castelo é incontornável na formação em Logística. A sua oferta é muito completa: CTeSP em Transportes e Logística, licenciatura em Gestão da Distribuição e Logística e mestrado em Logística. Ângela Silva é coordenadora da licenciatura e do mestrado e Jorge Esparteiro Garcia coordena o Curso Técnico Superior Profissional. “Todos os ciclos de estudos da área da Logística possuem dezenas de parcerias com diferentes empresas de transportes, empresas de serviços logísticos e empresas dos vários setores industriais na região do Alto-Minho, em particular empresas do setor de produção automóvel”, explicam ao Jornal Económico.

A licenciatura em Gestão da Distri-

buição e Logística apresenta uma taxa de empregabilidade de 97%. Do Politécnico de Viana do Castelo saíram já entre 400 a 500 profissionais, estando a grande maioria destes diplomados a trabalhar em Logística ou áreas relacionadas. “Todos os anos existem dezenas de propostas para estágios nas empresas da região, sendo que os diplomados rapidamente se integram no mercado de trabalho, numa região onde existe um défice de profissionais qualificados na área da logística”, explicam Ângela Silva e Jorge Esparteiro. A todos, o tecido empresarial recebe de braços abertos.

AS PARCERIAS

Para atrair e reter talento, Protásio Leão, corporate Human Resources Director da Rangel Logistics Solutions, conta com ativos fundamentais como “a missão, a cultura e os valores” fortes desta empresa portuguesa familiar com mais de 2300

peçoas. Destaca as parcerias com instituições de ensino superior como alicerces de uma ponte que continua a alargar-se e cujo principal objetivo, explica, “é integrar nas equipas de gestão, análise e suporte a processos, melhoria contínua e inovação com jovens/ profissionais qualificados e de elevado potencial”. Estas parcerias permitem também uma proximidade do grupo “ao conhecimento e às melhores práticas”, na medida em que, em alguns casos, contemplam desenvolvimento de projetos de investigação e participação em seminários, workshops e outros eventos.

O responsável pelos Recursos Humanos da Rangel Logistics Solutions salienta a colaboração regular com os Politécnicos de Setúbal e do Porto, o ISCTE-IUL, a Faculdade de Engenharia do Porto e a Universidade do Minho, no âmbito da Logística, através de acolhimento de estágios curriculares, extracurriculares, projetos de investigação, dissertações de mestrado em contexto empresarial, feiras de emprego, workshops e seminários. A Academia de Jovens Talentos da Rangel promove e acompanha a dinâmica de integração e dá suporte à operacionalização das parcerias. Proporciona, nas palavras de Protásio Leão, “as condições para o desenvolvimento técnico, pessoal e profissional dos talentos referidos através da participação ativa em projetos relevantes na empresa, desenvolvimento de atividades técnicas, suporte à gestão e participação em diversos desafios nacionais ou internacionais”.

Para entrar no grupo Rangel, os candidatos são submetidos a processos de recrutamento e seleção rigorosos, com várias fases e centrados na análise de perfis, nos requisitos e competências definidas por função e valorizadas pela empresa. “Privilegiamos candidatos que demonstrem capacidade para coordenar processos de mudança, mobilizar recursos, superar obstáculos, mantendo o enfoque nos processos e envolvendo as pessoas”, adianta Protásio Leão. Quem tiver a capacidade de análise e sentido crítico, capacidade de gestão de mudança e inovação, a inteligência emocional e capacidade de comunicação e relacionamento interpessoal encontra a porta aberta.

A ambição do regresso à normalidade

Os desafios do ano de 2022 vão estar nos transportes e na mobilidade. A pandemia gerou interrupções de fornecimento e aumentos substanciais dos fretes. O tema da mobilidade tornou-se crítico, assim como a discussão entre as infraestruturas mais eficientes, passando pela solução do transporte marítimo, rodoviário, ferroviário e aéreo. A expectativa dos operadores é o regresso à normalidade e o ajustamento do preço dos fretes.



Diogo Vaz Marecos

Regional General Manager na Yilport Ibéria

O ano de 2022 continuará a procurar solucionar os desafios que a pandemia colocou globalmente. É esperado que a severidade da infeção diminua, seja pela diminuição da força do vírus, como por fármacos, o que irá por fim aos confinamentos que tem afetado a logística mundial. Os portos de origem, muitos deles situados na China, tem sido afetados por surtos de Covid-19, parando completamente ou tendo a sua atividade interrompida. Estes cenários porque ocorrem de inesperado, inviabilizam que os produtos fabricados na Ásia cheguem à Europa e à América no prazo habitual, permanecendo a aguardar expedição nos portos asiáticos até que o fim do confinamento seja atingido.

Por outro lado, em 2022 procurar-se-á um maior equilíbrio entre a oferta e a procura em termos de fretes marítimos, baixando os valores recordes atingidos em 2021, mas também de matérias-primas, cujo valor elevado também fez com que os armadores não adquirissem novos navios.

Em Portugal a YILPORT continuará a procurar reposicionar contentores vazios, para obviar à falta deste equipamento que tem sido sentida em 2020 e 2021, e que é imprescindível para a movimentação de mercadorias, em especial das exportações.

Continuaremos também a assegurar que os nossos terminais portuários, a YILPORT Leixões/TCL, YILPORT Sadoport, YILPORT Sotagus, e YILPORT Liscont, se mantenham disponíveis para operar 24 horas por dia, 364 dias por ano, o que nem todos os portos internacionais tem conseguido fazer. Vejam-se os portos de Long Beach e de Los Angeles fustigados por sucessivos congestionamentos, tendo como um dos motivos a falta de flexibilidade horária para operar as cargas 24 horas por dia. Os portos nacionais podem ser uma alternativa viável aos portos europeus mais congestionados. Para tanto a YILPORT em Portugal e em Espanha tem vindo a apresentar também nos últimos meses soluções de intermodalidade, que complementam os nossos serviços portuários e ofereçam alternativas às cargas portuguesas, reforçando as nossas ligações ferroviárias de Portugal para Espanha.



Rute Oliveira

Diretora, Network Agencies, Marketing, Parcel Shop & Sales Manager na GLS

Os desafios no sector da logística sempre fizeram parte do nosso dia-a-dia, estando constantemente presentes no nosso planeamento estratégico, na construção de novas ferramentas e soluções cada vez mais tecnológicas que acompanhem o

sector. Desde 2020 que se verificou uma complexidade dos processos devido à pandemia, pois muitos negócios acabaram por fechar, mas ao mesmo tempo deu-se o grande crescimento do e-commerce. De repente, quem não estava confortável em efetuar compras e transações online viu-se quase “obrigado” a fazê-lo, o que por sua vez acabou por se tornar num hábito e conferir um grau de segurança que até então o comércio online ainda não tinha atingido na sua plenitude.

Em 2021, verificámos que o crescimento do e-commerce se manteve, pelo que passou a ser um setor de máximo impacto no mundo dos transportes. Aqui tivemos a certeza que o mundo mudou e os processos logísticos registaram profundas e rápidas alterações. Tudo se tornou mais automatizado e com maior visibilidade.

Tendo por base estas premissas, os maiores desafios da atualidade no setor logístico passam por desenvolver ainda mais a tecnologia na entrega e aposta na excelência do serviço ao cliente. Habitados a comprar prontamente, para que o e-commerce tenha sucesso, as expectativas dos destinatários são altas e refletem-se num tempo de entrega muito curto, que na GLS procuramos cumprir escrupulosamente.

Por outro lado, as preocupações ao nível da sustentabilidade e das operações sustentáveis com menos emissões de carbono é outro desafio emergente que num sector como o nosso é preponderante desenvolver e promover todos os dias. Para tal, em 2008 lançámos a iniciativa ambiental ‘Think Green’ com o objetivo de coordenar e promover as diferentes atividades sustentáveis que realizamos. Entre os

principais objetivos estão o caminho para um transporte sustentável com a redução das emissões derivadas da nossa atividade, a gestão responsável dos recursos de que dispomos e a otimização da gestão de resíduos.



Rui d'Orey
CEO Orey Shipping

O grande desafio da logística em 2022 é o de reduzir os congestionamentos portuários e os outros vários 'bloqueios' que estão a perturbar as cadeias logísticas. Um sistema que funcionava de forma quase perfeita – ninguém pensava ou falava dele – desafinou-se com a pandemia. Estou certo de que voltará a funcionar 'na perfeição', mas até lá chegarmos continuaremos a ter que viver num cenário que era inimaginável até ao passado recente. O ano 2022 vai ser muito importante neste caminho para a normalização do sistema.



Pedro Lemos
Area Manager Tiba Portugal

Os fretes marítimos não vão descer tão rapidamente como possamos imaginar e a gestão do espaço e equipamento continuarão a ser um desafio. O papel do transitário torna-se assim essencial para as empresas importadoras e exportadoras. Cabe-nos a nós mitigar o risco e colocar a disposição dos nossos clientes várias opções de serviço consoante o objetivo de cada um. Essa leitura das ferramentas disponíveis (armadores, companhias aéreas, camião e assessoria aduaneira) farão de nós um elemento imprescindível para o sucesso. Por outro lado, a digitalização

será cada vez mais um fator determinante para a otimização de recursos e maior competitividade.

Na Tiba e no grupo Romeu estamos cientes que esse será o caminho e estamos preparados para a implementação dessa visão contemporânea do comércio global, Direct-to-Consumer (D2C). Estamos também empenhados em proteger aquele que é sem dúvida o nosso maior ativo, os nossos colaboradores.



Hélder Mesquita
Presidente do Conselho
de Administração da Cooprofar

Prestes a cumprir dois anos de Pandemia de Covid-19, ao realizar uma análise retrospectiva, constatamos a rápida transformação e evolução de todo o setor da Distribuição Farmacêutica para fazer face a uma alteração profunda da vivência em sociedade. No primeiro momento, perante um cenário de completa incerteza e marcado pela insegurança, foi imperativo reformular e adequar planos de contingência e implementar medidas de segurança para colaboradores, parceiros e clientes. Só desta forma poderíamos garantir a continuidade da prestação de serviços.

As alterações visaram também a resolução de situações atípicas, de entre as quais destacamos os episódios de aumento exponencial de solicitação de serviços, a rutura perante o aumento da procura de produtos farmacêuticos e o agravamento dos preços dos combustíveis. Para solucionar estes desafios implementamos medidas como o reforço da capacidade de armazenagem, alteração dos processos de compra, a concentração da atividade de execução de encomendas, tanto em área geográfica como em janelas horárias, e a diminuição do número de entregas diárias. O desafio para o futuro é prestar de forma sustentada serviços de excelência, incrementando KPI's de operação como a precisão de picking, que à data é de 99,95%,

reforçar a robustez da rede de distribuição, com recursos adequados ao Setor da Saúde, como as viaturas bi-temperatura e frio ativo. E cumprir este propósito de forma segura, integrada e customizada às necessidades dos nossos parceiros, pela consciência de que no final do circuito do medicamento está o paciente. Para tal contribuirão definitivamente ações para aumento de produtividade, automatização de processos, implementação de parcerias com outros players da cadeia do medicamento, investimento em digitalização e utilização de inteligência artificial, racionalização da utilização de recursos, medidas decorrentes da preocupação crescente com a sustentabilidade ambiental, bem como investimento na qualificação do capital humano. Mais ainda, e no nosso caso em particular, o desenvolvimento contínuo da colaboração e a relação de proximidade com todo o setor. É esta a diferença de ser Cooprofar.



Filipe Carvalho
Managing Partner na Wide Scope

Em 2022 o grande desafio da Logística pode resumir-se numa palavra: pressão. Quando falamos de pressão podemos pensar que se deve à falta de recursos no sector, desde a produção ao transporte. Podemos pensar que se deve aos longos prazos para entrega ou mesmo aos elevados custos de transporte. Mas é pior do que isso. A maior pressão vem dos próprios consumidores. Os consumidores já repararam que algo não está bem. Quando as crianças não recebem os seus brinquedos a tempo do Natal, ou quando certos produtos estão sempre esgotados, é toda a indústria que fica sob a luz dos holofotes mediáticos. A margem para errar desapareceu e todos os olhos estão postos na logística e nos seus operadores. Por outro lado, os hábitos dos consumidores têm vindo a alterar-se no sentido de quererem receber quase imediatamente os

artigos que encomendam. E procuram fazê-lo para cada vez mais tipos de artigos distintos. Ou seja, a logística está pressionada pela necessidade de trabalhar para os consumidores mais dinâmicos e exigentes de sempre, ao mesmo tempo que se baseia em cadeias de abastecimento com ruturas causadas pela transformação imposta nos últimos dois anos de pandemia. Os novos hábitos de consumo resultam em pressão na logística associada ao comércio eletrónico (e-commerce) e abrem espaço para a sua variante mais incisiva, o comércio eletrónico rápido (q-commerce). Aqui a tecnologia desempenha um papel central para garantir a eficiência, sustentabilidade e rentabilidade da operação.

As mais recentes técnicas de inteligência artificial e otimização de rotas asseguram que é possível satisfazer as necessidades específicas de cada cliente ao menor custo possível, maximizando a utilização dos recursos disponíveis. Ajudam as empresas de logística a superarem-se. Estar sob o holofote mediático poderá ser terrível se a performance for má. Mas poderá ter um efeito “catapultador” se a performance for consistentemente confiável, pontual e cumpridora.



Celestino Silva
Managing Director European
Logistics Iberia da Dachser

Vivemos tempos que obrigam a reflexões únicas. As megatendências que afetam o mundo parecem desenvolver-se lentamente, mas com um enorme impacto em todos os níveis da sociedade, nomeadamente na Logística. A neo-ecologia, as mudanças demográficas, a globalização e urbanização, a conectividade e o aparecimento de novos trabalhos são algumas tendências que marcarão os próximos anos e que obrigarão as empresas a traçar uma estratégia que lhes permita construir a nova era deste setor. Os operadores

que atuam nesta área terão, por isso, que implementar novos modelos de negócio, explorando as potencialidades da colaboração homem-máquina. A mobilidade e as cidades inteligentes, assim como a promoção de uma economia circular sustentável marcarão, também, o futuro do setor. Apesar desta mudança de paradigma já estar em marcha, a pandemia veio acelerar algumas alterações, sobretudo pelas limitações impostas. Mas este não é o momento de parar. Os constrangimentos na cadeia de abastecimento continuarão e, como tal, o desafio passará pela aposta na estabilidade das redes de produção. A atual escassez de chips, semicondutores ou de materiais de construção coloca em evidência a crescente dependência nas cadeias de abastecimento, para as quais é urgente encontrar respostas. Um exemplo desta mudança passa pela necessidade de se apostar, não só no transporte de mercadorias, mas, também, em níveis de stock mais elevados e em novos locais de armazenamento. Neste contexto, não é possível contar apenas com os ativos em circulação. Temos que apostar nos chamados “ativos fixos”. E é exatamente isso que a Dachser proporciona: uma rede europeia resiliente, capaz de aliar o transporte e armazenamento, a processos seguros e transparentes, coordenados por regras e um sistema de TI uniformes. Desta forma, graças à junção das possibilidades físicas e digitais, é possível oferecer soluções integradas, que trazem aumentos de qualidade e produtividade. O avanço da digitalização é, sem dúvida, um marco histórico no setor, mas, não será a solução para todos os problemas que enfrenta. As pessoas são e continuarão a ser indispensáveis na Logística. E, por isso, é urgente repensar a estratégia que possa dar resposta à grave e contínua escassez de motoristas e trabalhadores qualificados desta indústria. Os desafios para a logística são enormes e, como tal, os prestadores destes serviços têm que desenvolver soluções personalizadas e holísticas. Apesar dos obstáculos, é preciso reconhecer que as oportunidades superam os riscos e que só é possível seguir um caminho: aquele que rompe com o tradicional e que traz novas oportunidades.



Joaquim Vale
Administrador na Santos e Vale

Temos vivido nos últimos anos um processo de aceleração da economia imposta por novas tecnologias disruptivas. A digitalização e a utilização de inteligência artificial nos processos produtivos, o crescimento do comércio eletrónico, a transição e a procura de soluções de mobilidade mais sustentáveis são, entre outros, grandes desafios da atualidade e nos quais a Santos e Vale está a acompanhar, investir e a avançar. Temos a preocupação e o objetivo de estarmos cada vez mais próximos dos nossos clientes, oferecendo um serviço de entrega em 24/48 horas com a máxima segurança e fiabilidade.

Somos o operador logístico que tem a maior rede de distribuição e transporte em Portugal continental, dispomos de 20 plataformas logísticas próprias e contamos também mais de 60 plataformas em Espanha o que totaliza 80 plataformas no território ibérico.

Operamos nas áreas de logística, transportes e distribuição com uma solução integrada, que vai desde a receção da mercadoria em armazém, logística de armazém, logística promocional, expedição e distribuição até à entrega no cliente final, para dar resposta às necessidades mais exigentes dos clientes. A Santos e Vale tem vindo a observar um crescimento sustentado nos últimos anos o que nos permite ter para o futuro uma perspetiva otimista. Seguindo a nossa estratégia de crescimento sustentado com a Academia de Formação Santos e Vale vamos continuar a desenvolver a estrutura da empresa com recursos humanos qualificados, permitindo a sua progressão enquanto profissionais de modo a evoluírem e a potenciar as suas carreiras na Santos e Vale. Iremos também continuar a aumentar e renovar a nossa frota e rede de plataformas, bem como utilizar todas as tecnologias que estejam disponíveis para otimizar as operações e prestar um serviço

cada vez melhor aos nossos clientes.

Tendo em conta o compromisso e a política ambiental da empresa, que viram reforçado o seu envolvimento com a integração no programa Lean&Green da GS1 Portugal, vamos continuar a desenvolver ações internas e externas e a investir nas mais recentes tecnologias com o objetivo global de utilizar menos, gastar menos, poluir menos e assim contribuímos para um ambiente melhor e mais sustentável.

Os desafios que se esperam para 2022 são muitos, basta falar do aumento exponencial dos custos de inflação, a escassez de recursos humanos ou mesmo a instabilidade dos mercados económicos mundiais devido à iminência de um conflito armado, mas estamos confiantes que iremos continuar a crescer e a melhorar o serviço que prestamos aos nossos clientes de uma forma séria e cada vez mais próxima.



Eurico Cid
Gerente na NC Logística

Portugal precisa de pensar a 10 anos à frente... O maior desafio para a logística e para Portugal em 2022, 2023 2024... 2030 será, sem dúvida, tornar a ferrovia como transporte predominante de mercadorias. Esta devia ser a prioridade dos grandes investimentos em Portugal. Não nos podemos dar ao luxo de ter custos com o transporte rodoviário superior ao valor das próprias mercadorias, promovendo a inflação.

É com bastante perplexidade que vemos os nossos políticos, futuros governantes, que nesta campanha eleitoral não discutem um único projeto para Portugal a 10 ou mais anos, não foi designado nenhum investimento de interesse nacional para o futuro do nosso país. A ferrovia deveria ser eleita como tema de maior importância nacional, além de trazer crescimento para a nossa economia, colocaria Portugal numa posição muito confortável em relação ao clima.

A Plataforma Logística Lisboa Norte é um ótimo projeto, com ótimos acessos, uma área excelente, tendo em conta a estação de ferroviária, para facilitar os acessos à zona, mas como quase tudo em Portugal, está inacabada, pois falta fazer o cais fluvial e a ligação à ferrovia. Também para esta plataforma foi pensado, e bem, o parque de contentores, para transferência dos que estavam na Bobadela. No entanto, todos estes contentores, que deveriam estar concentrados num único espaço que foi planeado para o efeito, estão espalhados pelos concelhos de Loures, Vila Franca de Xira, Alenquer e Azambuja, com transtornos para as populações. O aumento dos custos de produção, como os combustíveis, eletricidade, equipamentos etc., vão obrigar a reinventar formas para tentar contornar este aumento de custos, ou seja, cada vez mais a criatividade e competência, vai ter maior importância na sobrevivência das nossas empresas. Quem decide tem de sair dos gabinetes, vir ao terreno conhecer a realidade e só depois tomar decisões.



David Torres
Managing Director da Alstom Portugal

Vivemos um momento histórico para o setor de mobilidade. Agora, mais do que nunca, devemos empenhar-nos numa profunda transformação social e ambiental, para responder aos desafios impostos pela urbanização, desenvolvimento económico e mudanças climáticas.

Em todo o mundo, os cidadãos estão a exigir mudanças e ações firmes por parte das autoridades políticas e económicas, de modo a avançar na descarbonização das nossas economias. O transporte, que representa 25% de todas as emissões de CO₂, desempenha um papel fundamental neste processo. Este facto foi destacado na cimeira COP26 de Glasgow, realizada em dezembro passado, e reconhecido por governos e instituições em toda a Europa.

O Plano de Recuperação e Resiliência confere um papel fundamental ao transporte sustentável e constitui uma oportunidade única para se apostar num modelo industrial sustentável, responsável, inovador e comprometido. A Alstom, líder europeu no setor da mobilidade sustentável, tem a responsabilidade de responder a estes desafios e ajudar na transição para uma mobilidade com baixas emissões de carbono. Finalizámos recentemente a nossa estratégia Alstom in Motion 2025 para Portugal, com o objetivo de responder aos desafios do futuro e construir, conjuntamente, uma mobilidade inteligente, digital, multimodal, acessível e sustentável em Portugal. Para isso, contamos com o mais extenso e inovador portefólio de soluções do setor, uma equipa de profissionais empenhada e inovadora e mais de 30 anos de presença em Portugal. Nos últimos dois anos, testemunhámos o enorme impacto da crise da Covid-19 no transporte público e na mobilidade em geral. Aliás, o transporte tem sido um dos setores mais afetados pela pandemia. Agora, em 2022, o setor da mobilidade sustentável também é chamado a liderar a recuperação económica e social. Viajar é descobrir, conhecer, avançar... E, sem dúvida, 2022 é o ano da mobilidade, do transporte e da sustentabilidade.



Américo Ribeiro
Board Member/Contract Logistics Manager
do Grupo Olicargo Logistics

Hoje vive-se um ambiente económico-social de desafios permanentes e constantes, quer para as empresas quer para as pessoas, traduzindo-se no aumento do risco e da complexidade das cadeias logísticas, bem como no contexto da sustentabilidade do meio ambiente. O cenário de pandemia covid-19 conduziu inevitavelmente à escassez (mesmo que temporária, mas por tempo indeterminado) de matérias-primas e consequentemente de produtos finais de

consumo e investimento. Os operadores foram por isso obrigados a adaptarem-se à nova realidade e ajustarem os seus modelos de negócio, quer na produção, aprovisionamento, gestão de stocks e na gestão das entregas.

Por tudo isto, a logística viu nos últimos dois anos, reforçado e reconhecido o seu papel como um dos principais (senão o principal) intervenientes a ter em conta na estratégia das empresas, obrigando-as a planear e reformular os modelos logísticos, operacionais e produtivos. Apesar de difícil de prever, não se vislumbra para já uma solução permanente para o cenário de pandemia. As empresas com maiores índices de flexibilidade e evolução tecnológica estarão em melhor condição para enfrentar os novos desafios e restrições nas cadeias logísticas.

Um dos principais desafios em 2022 está diretamente associado à mão de obra. A falta de motoristas no setor dos transportes e também na contratação de operadores de armazém, tem sido um importante constrangimento nas cadeias logísticas. Assistiremos o agravamento dos níveis de absentismo, ao nível das operações de armazém e funções de suporte. São necessárias mais reformulações ao nível das restrições aplicadas pela maioria dos governos nacionais e internacionais. Os custos logísticos vão continuar a crescer. Os níveis de serviços e consequente satisfação do cliente serão um enorme desafio, e em muitos casos, de solução dispendiosa a curto prazo.

Sempre acreditamos na rápida adaptação das empresas e pessoas a novos paradigmas e soluções. Sem dúvida, o pensamento comum de qualquer profissional de logística assenta em satisfazer o cliente ao mais baixo custo. A sua tarefa hoje está muito mais complicada. As restrições do modelo são mais complexas e mais imprevisíveis. O outsourcing logístico é um fenómeno crescente e óbvio para a minimização do impacto nas cadeias logísticas, através do seu expertise em saber como, quando e qual o menor custo para cada operação específica, introduzindo a flexibilidade desejada. Num cenário aparentemente desfavorável, há muitos sinais positivos. Continuaremos a assistir a empresas que se destacam. Empresas que planeiam, re-

silientes, que pensam nas pessoas e nos seus clientes. Empresas que perseguem soluções, eficientes, capazes de produzir resultados adequados para todos os stakeholders. Empresas que pensam no hoje e no futuro!



Luís Mota
Diretor Comercial na STEF

O setor da logística alimentar é historicamente uma área bastante desafiante pela volatilidade dos consumos e pela incerteza e fiabilidade das previsões. Os últimos anos têm trazido desafios adicionais para a maioria dos setores de atividade económica e, naturalmente também para este segmento. Sendo a logística uma área, que apesar de se encontrar já em fase de grande desenvolvimento no que respeita a robotização e IA, ainda continua a manter um elevado grau de dependência do fator humano, e desta forma bastante exposta aos efeitos pandémicos, não apenas no que se refere a efeitos de capital humano, mas também de variabilidade dos consumos.

Assim, a mão-de-obra continuará a ser sem dúvida um grande desafio para o ano 2022. Por outro lado, e em especial no que se refere à logística de frio, que é o core da nossa atividade, teremos também de enfrentar um desafio relacionado com o forte incremento do custo da energia ao qual se junta o impacto da inflação e a escassez de matérias-primas, com os seus potenciais impactos na cadeia de abastecimento. Por outro lado, mantemos o nosso foco em desenvolver a nossa atividade conciliando questões ambientais, sociais e societárias, o que se reflete na nossa abordagem climática Moving Green, que se foca numa mobilidade mais sustentável e numa refrigeração mais responsável com objetivos precisos e bem definidos: reduzir em 30% as emissões de GEE associados aos nossos veículos até 2030 e utilizar 100% de energia com baixo teor

de carbono nos nossos edifícios até 2025. Ainda neste âmbito, temos trabalhado próximo dos clientes no sentido de avaliar modelos logísticos alternativos que visem uma maior eficiência dos fluxos com contributos importantes na redução de emissões de CO2. De forma breve e resumida estes serão os principais desafios para os quais nos estamos a preparar para encarar este ano de 2022 mantendo o foco, como sempre, na excelência operacional, no serviço aos nossos clientes e na antecipação das suas necessidades.



João Logrado
Diretor na Olano Portugal

Se é verdade que a logística foi resiliente e reinventou-se durante o período da pandemia, garantindo o abastecimento de bens essenciais e de saúde às populações, é também notório que os graves impactos e roturas nas cadeias de produção, em resultado da paragem da economia, provocaram nas cadeias de abastecimento, afetando a recuperação económica.

São por demais conhecidos os desafios globais existentes na produção de bens e equipamentos, no transporte das mercadorias contentorizadas, os impactos profundos criados no transporte marítimo, os engarrafamentos nos portos dos países desenvolvidos, com as consequências diretas nas subidas exponencial dos preços da cadeia de abastecimento e refletido nos preços dos bens colocados ao consumidor, resultando numa alteração nos juros, no crescimento abrupto da inflação, ou seja, na desestabilização global da economia.

Os desafios globais que a logística tem pela frente no ano de 2022, são gigantescos.

Apesar da reinvenção dos processos logísticos ter acontecido e a forte aposta no reforço da digitalização ter sido um facto, a logística tem diante de si o enorme desafio de atingir elevados graus de

flexibilidade e adaptabilidade às exigências do mercado, da maior e mais eficaz otimização dos processos, dos recursos, dos meios e sobretudo da capacidade de, em tempo real, dar respostas e encontrar soluções mais adequadas e que garantam maior rentabilidade, que só a inteligência artificial pode proporcionar.

Ao nível nacional, diria que os grandes desafios estão centrados em várias dimensões: A primeira dimensão e talvez a mais significativa são os contínuos aumentos dos custos de contexto, estando na primeira linha a energia elétrica e os combustíveis, com a consequente dificuldade em repercutir nos preços de mercado, afetando assim a nossa competitividade. A segunda dimensão tem a ver com a crescente dificuldade na fixação e contratação de mão-de-obra qualificada que vai desde a área operacional aos quadros mais qualificados e a terceira dimensão prende-se com uma fiscalidade cega, em particular sobre o trabalho, que não inclui fatores de diferenciação positiva, como seja o fator da interioridade. Por último apontaria como último desafio a necessidade de simplificação processual, administrativa e fiscal na atividade do comércio de bens, assim como nos processos de novos investimentos.



Ricardo Sousa Costa

Membro do Conselho de Administração do Grupo Garland e CEO da Garland Logistics

São diversos os desafios que se colocam ao setor neste novo ano. De um modo geral, todo o mundo, quer a nível social, quer económico está a atravessar uma transformação como consequência dos impactos da pandemia de Covid-19. No entanto, a pandemia contribuiu para que as pessoas comuns percebessem a enorme importância do setor da Logística nas suas vidas, quer na disponibilidade dos bens que estavam habituados a ver nas prateleiras dos supermercados e das

lojas, quer mais recentemente na fixação dos próprios preços e na sua influência na economia. A pandemia continuará a ter reflexos em 2022. Atualmente lidamos com dificuldades na mobilização das cargas contentorizadas, além de que há mais complicações em cruzar fronteiras terrestres –, mas também por razões ambientais com que os Estados, empresas e populações estão cada vez mais comprometidas, as cadeias de abastecimento serão mais curtas, o que trará novas oportunidades locais para estabelecer instalações produtivas e de armazéns de distribuição e para a valorização da produção nacional ou de geografias mais próximas.

Aliás, a pandemia demonstrou que a Europa está muito dependente do exterior, nomeadamente da China, para o abastecimento de matérias-primas que são essenciais e em que temos de ser mais autónomos. O estabelecimento por parte da Europa da prioridade de desenvolver mais a produção em áreas em que é dependente do exterior é extremamente importante.

Também a prevalência do comércio eletrónico, com aumento exponencial das entregas online, dará também oportunidade à criação de armazéns de distribuição de menor dimensão, mais urbanos e com maior agilidade nos fornecimentos. Por sua vez, o teletrabalho veio para ficar, devendo muitas empresas optar pela sua implementação em funções cuja presença física não seja relevante para o negócio. Para tal, o desenvolvimento tecnológico é essencial: uma das grandes vantagens da Garland quando teve de mandar 300 colaboradores trabalhar remotamente foi precisamente o facto de todos os nossos processos serem já informatizados. Caso contrário, teria sido muito difícil.

Estas são algumas oportunidades que as empresas com alguma capacidade para contornar os desafios atuais terão pela frente. A aposta na tecnologia e na sustentabilidade são fundamentais também para as empresas do setor e poderá ditar a sua sobrevivência. Como acontece com qualquer crise, os desafios são grandes num setor que está em disrupção. Haverá algumas empresas que não sobreviverão, mas também há muitas oportunidades. A prioridade, neste momento, é a recu-

peração económica e a normalização dos fluxos de atividade no setor.

A longevidade da Garland – comemoramos este ano 246 anos – explica-se pela capacidade de adaptação da empresa a vários cenários, uns mais favoráveis ao negócio, outros profundamente desafiantes. Na generalidade das crises que atravessámos ao longo destes quase dois séculos e meio de história, conseguimos crescer. E é o que pretendemos que aconteça nestes anos de transformação.



Susana Castelo

CEO da TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas

Penso que não é possível eleger um único grande desafio porque a logística se desenvolve a vários níveis que se complementam e entrecruzam.

À escala dos movimentos logísticos mundiais não pode ser ignorada a rutura nas cadeias de abastecimento de produtos tão diversos como os produtos eletrónicos, eletrodomésticos, mobiliário ou bens de consumo triviais, associadas ao fecho de fábricas na China devido à pandemia provocada pelo Covid, mas também as dificuldades que se têm sentido no transporte de mercadorias por via marítima. Neste caso, à escassez de contentores, juntam-se as dificuldades de entrada dos navios em muitos dos principais portos, que tem levado os produtos a aumentarem muito de preço e a demorarem muito mais tempo do que habitualmente a chegar ao seu destino.

Esta pandemia veio evidenciar as fragilidades do modelo de produção e de logística mundial, mas não é certo que as lições tenham sido aprendidas. Ainda que não se possa afirmar com toda a certeza, é de esperar que 2022 seja um ano de recuperação de normalidade nas cadeias de abastecimento, sendo de desejar que os eventos dos dois últimos anos contribuam para pensar se quere-

mos mesmo estar tão dependentes de um único mercado ou se é preferível diversificar os pontos de abastecimentos. Essa é uma decisão que não será tomada pelos operadores logísticos, mas claramente pode ter reflexos muito significativos neste setor.

À escala europeia (onde se inclui Portugal), alguns dos principais desafios são já conhecidos; a necessidade de promover a descarbonização no transporte de mercadorias e a escassez de motoristas já bastante sentida em algumas geografias vão contribuir para acelerar o desenvolvimento de soluções de transporte de mercadorias menos dependentes da rodovia. Neste contexto, o desenvolvimento da rede transeuropeia de transporte, com o reforço das infraestruturas ferroviárias, portuárias e multimodais e o desenvolvimento de estratégias de descarbonização da atividade por parte das empresas de carácter industrial de maior dimensão pode ajudar a acelerar este processo.

Finalmente, à escala urbana é importante que as autarquias comecem a ter presente a necessidade de organizar os processos de distribuição e a logística urbana, definindo regras e implementando soluções que contribuam para uma maior eficiência deste setor e para mitigar os impactes que esta atividade tem no normal funcionamento das cidades. Este tem sido um tema aos quais as autarquias têm dado uma menor atenção comparativamente aos passageiros, o que se traduz demasiadas vezes em que “cada um faz como lhe é mais conveniente” não acautelando o interesse coletivo. Pelo contrário, é de saudar o esforço do lado dos operadores e distribuidores logísticos de maior dimensão que têm vindo a trabalhar no sentido de promover uma maior organização da sua atividade, seja disciplinando os processos de e-commerce, seja organizando o melhor possível as suas rotas de distribuição. Este é claramente um desafio a agarrar pelos municípios em 2022!



João Silva

Administrador da ETE Logistixx – Grupo ETE

No Grupo ETE estamos otimistas perante os desafios que se perspetivam na logística para 2022, nomeadamente o início da normalização das cadeias de distribuição após o impacto da pandemia. Com perspetivas de passarmos a uma situação de endemia cremos que 2022 será um ano em que começaremos a sentir uma certa regularização das cadeias logísticas. Contudo, há desafios que precisamos de ganhar já e os ambientais estão no topo dessa lista. Globalmente é de extrema importância investir na sustentabilidade da cadeia logística com a aposta em infraestruturas e equipamentos mais sustentáveis. É vital reduzir as emissões de CO2, subir a quota de materiais recicláveis e reutilizáveis na operação. Esse é um desafio gigantesco, contudo, as empresas têm vindo a adaptar-se com o propósito de serem mais sustentáveis, atendendo inclusive à existente pressão política, que é cada vez maior, a nível global.

Precisamos igualmente de vencer o desafio da digitalização de processos, reduzindo a utilização de papel na gestão administrativa, criando maior eficiência e trazendo impacto positivo a nível ambiental. Também o recurso a sistemas digitais decisivos nos serviços logísticos em armazém – como exemplo, a implementação de sistemas de booking online no apoio do picking, algo que já fazemos com sucesso no Grupo ETE – poderão ser ferramentas fundamentais para acelerar os processos de distribuição.

Em suma, o setor enfrenta o desafio da criação e automatização de processos totalmente sustentáveis na cadeia logística. Algo que, no Grupo ETE, já faz parte do nosso ADN e que tem vindo a ser trabalhado e melhorado nos últimos anos.

Além destes desafios globais, no Grupo ETE não desviamos a nossa rota e man-

temo-nos féis em continuar a dar uma resposta eficiente às necessidades dos nossos clientes, com soluções de logística integrada a nível global. O contínuo crescimento das nossas operações a nível internacional – destacando-se as mais recentes joint-ventures ETE Logistixx e NANAMI, com parceiros de renome no setor – permite-nos continuar a inovar na oferta global do serviço que prestamos, facilitando o trade internacional entre a Europa, África e Ásia, mercados com elevado potencial de negócio.

Uma visão e missão partilhada por todos, numa lógica de responder com rapidez e eficácia ao desafio da imprevisibilidade das cadeias logísticas, reforçando a necessidade de se trabalhar em parceria, oferecendo uma rede de confiança, experiência e know-how local em várias geografias.

Diretório

A Alstom é líder global em mobilidade inteligente e sustentável, liderando a transição para um futuro descarbonizado. A empresa está há mais de 30 anos em Portugal e dois em cada três comboios em circulação no nosso país foram fabricados pela Alstom ou com tecnologia Alstom.



- » **David Torres**
(Managing Director da Alstom Portugal)
- » **João Xavier**
Responsável de Digital and Information Services (D&IS)
- » **Armando Morais**
Responsável pela atividade de Services

REDES SOCIAIS

- <https://twitter.com/Alstom>
- <https://www.linkedin.com/company/alstom/>
- <https://fr-fr.facebook.com/ALSTOM>
- <https://www.instagram.com/alstom>

<https://www.alstom.com/>



Alstom Portugal

A transição para uma mobilidade mais sustentável é uma oportunidade para dinamizar a indústria portuguesa, gerar emprego e aumentar a atividade económica. A Alstom quer ajudar a consolidar a cadeia de valor no mercado português, ao mesmo tempo que proporciona, aos fornecedores locais, a oportunidade de integrarem a rede mundial da Alstom.

Investimos no futuro do setor ferroviário europeu, do qual Portugal faz parte integrante. Estamos comprometidos com o desenvolvimento industrial e tecnológico local e queremos fazer parte do novo capítulo da mobilidade portuguesa, através de uma presença local que seja facilitadora de know-how e ajude a desenvolver talentos, competências e emprego de qualidade no setor ferroviário nacional.

A Alstom está há mais de 30 anos em Portugal. Hoje em dia, dois em cada três comboios em circulação no nosso país foram fabricados pela Alstom ou com tecnologia Alstom, incluindo comboios de alta velocidade, comboios regionais, metropolitanos e elétricos. No âmbito digital, mais de 1.500 km da rede ferroviária portuguesa e mais de 500 unidades de bordo são geridas pelo sistema ATP da Alstom, uma solução de sinalização desenvolvida especificamente para o mercado português. No panorama da mobilidade urbana, a Alstom está encarregue do sistema de sinalização do

Metro do Porto e dos 102 comboios que hoje servem esta rede.

O portefólio de produtos e soluções da Alstom abrange comboios de alta velocidade, metros, monocabos, elétricos e autocarros elétricos, sistemas integrados, serviços personalizados, infraestruturas, sinalização e mobilidade digital. A Alstom está presente em 70 países, empregando mais de 70.000 pessoas e tem 150.000 veículos em circulação em todo o mundo. A sustentabilidade ambiental é um dos nossos grandes objetivos a médio e longo prazo. Nesse sentido, o plano estratégico Alstom in Motion 2025 (AiM 2025) tem, como foco, o crescimento no mercado; o fortalecimento da liderança em termos de inovação; a promoção da eficiência em toda a organização; e a valorização dos recursos humanos, potenciando a equidade e a inclusão social.

Empenhada no desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e europeia, a Alstom esteve igualmente envolvida no projeto Connecting Europe Express, que assinalou o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, rumo à transição para um transporte mais sustentável e seguro na Europa.

Refira-se, ainda, que a Alstom é membro da Associação da Plataforma Ferroviária Portuguesa (PFP) que reúne os mais importantes players do setor ferroviário português.

www.alstom.com



© Alstom / Sean Pavone Photography

**LIDERANDO O CAMINHO
PARA UMA MOBILIDADE MAIS
INTELIGENTE E VERDE**

ALSTOM
• mobility by nature •



Qualidade, evolução tecnológica e compromisso

Grupo Garland

O Grupo Garland surgiu em abril de 1776. Com ADN 100% português, apesar de detida por uma família de origem britânica, a empresa é hoje uma das líderes nos setores de logística, transportes e navegação, fornecendo soluções completas para a gestão de todas as necessidades da cadeia de abastecimento dos seus clientes.

Com cerca de 400 colaboradores e um volume de negócios em 2021 a rondar os 100 milhões de euros, os principais fatores distintivos do Grupo Garland são a qualidade e o compromisso nos serviços que disponibiliza, desenvolvidos à medida das necessidades específicas de cada cliente e tendo sempre em vista a satisfação total dos mesmos. Atuação, essa, que conduz à angariação de novos clientes por recomendação.

A experiência conferida pela sua longevidade fez do Grupo Garland uma empresa que, embora de grande dimensão, continua a dispor da flexibilidade necessária para ir ao encontro das expectativas dos clientes, como geralmente só as pequenas empresas conseguem.

A evolução tecnológica, a construção de centros logísticos onde a segurança, a sustentabilidade e a inovação estão sempre presentes e a aposta em medidas que redu-

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

- » Peter Dawson (Chairman)
- » Mark Dawson (CEO)
- » Giles Dawson
- » Ricardo Sousa Costa
- » Margarida Palos

ESPECIALIZAÇÕES

- » Logística em outsourcing (incluindo a de apoio ao e-commerce e fashion)
- » Agência de Navegação
- » Transporte Marítimo
- » Transporte de Carga Aérea
- » Transporte Rodoviário
- » Transporte de Granéis, Líquidos e Sólidos
- » Transportes Especiais

zam o impacto da sua atividade no ambiente são algumas das apostas do Grupo nos últimos 10 anos. Atualmente, a empresa dispõe de sistemas de informação que lhe permitem fazer toda a gestão documental de forma informatizada, uma melhor gestão dos transportes e o acompanhamento permanente e em tempo real da carga pelos clientes, entre outros.

Tendo arrancado em 1994, a Garland Logistics é a mais recente das unidades de ne-

gocio do grupo, com um crescimento médio ao longo da última década na ordem dos dois dígitos. Em junho, inaugura o seu sétimo e maior centro logístico, em Gaia, passando a dispor de um dos maiores parques logísticos em Portugal, com uma capacidade de 129.500 m2. Com instalações de norte a sul do país (Aveiro, Cascais, Maia e Gaia), a Garland Logistics tem registado especial crescimento na logística de e-commerce, área em que pretende ser líder.

Com instalações em Portugal, Espanha (Barcelona e Valência) e Marrocos, a Garland Transport Solutions transporta mercadorias em todo o mundo, em cargas completas ou parciais. As soluções de transporte são disponibilizadas, por via terrestre, marítima ou aérea e desenhadas à medida das necessidades dos seus clientes.

Por sua vez, a Garland Shipping oferece um serviço especializado de navegação, cruzando todos os oceanos e servindo todos os continentes, como representante de vários armadores à escala mundial. Estas parcerias permitem oferecer soluções para todos os transportes marítimos, sejam convencionais ou contentorizados.

www.garland.pt

Cascais (sede): Estrada Manuel Correia Lopes, nº 682, Conceição da Abóboda, 2785-718 S. Domingos de Rana | (+351) 214 448 170 | **Aveiro:** Zona Industrial da Taboeira (Rua Vale Covo), 3800-055 Aveiro | Rua do Campo dos Cavalos, 3800-055 Esgueira | (+351) 220 403 333 | **Gaia:** Estrada da Rainha 1 e 7, 4410-030 Serzedo | (+351) 220 403 333 | **Maia:** Rua Eng. António Ricca Gonçalves, 307 e 310, Zona Industrial da Maia I, Setor VIII, Gemunde, 4475-298 Maia | (+351) 220 403 333 | **Pombal:** Estrada Nacional 237, Parque Industrial da Mota, lote 3, 3100-354 Pombal | (+351) 214 448 170 | **Portimão:** Cais do Comércio e Turismo de Portimão, 8500-844 Portimão | (+351) 214 448 170 | Espanha, Barcelona: Calle Agricultura, 14 – Baixos Local 3, 08320 El Mansou, Barcelona (+34) 932 553 670 | **Valência:** Av. Del Puerto, 302 – Planta 1, Sala 4, 46024 Valência | (+34) 960 075 820 | **Marrocos, Casablanca:** Espace Paquet, Algile Rue Mohamed Smiha em Pierre Parent, 5ème étage, Bureau 512, 20110 Casablanca (+212) 522 447 508
E-mail: web@garland.pt | **LinkedIn:** <https://www.linkedin.com/company/garland/>

GLS - General Logistics Systems Portugal

Serviço de Encomendas Nacionais e Internacionais



A GLS – General Logistics Systems, atua como um dos principais fornecedores no segmento de encomendas a nível nacional e internacional. Fundada no final de 1999, como subsidiária do English Royal Mail Group, a GLS criou, em poucos anos, uma rede europeia de transporte de encomendas estável e sustentada. Hoje abrange 41 países Europeus e oito estados dos EUA. Ao longo de todos estes anos de história da empresa, o seu portfólio de serviços tem crescido continuamente oferecendo soluções de transporte inovadoras que vão de encontro às necessidades dos clientes e dão resposta ao desenvolvimento do mercado de encomendas e da sociedade, particularmente no que concerne ao comércio online.

Em Portugal, a GLS entregou as suas primeiras encomendas em 2005 e, atualmente, conta com uma vasta rede com mais de 50 agências e mais de 500 ParcelShops, cumprindo prazos de entrega padrão de menos de 24 horas em todo o país.

As mais avançadas soluções de IT, bem como uma extensa e consolidada rede internacional, permitem que o foco da GLS Portugal assente na alta qualidade do serviço que presta, tornando-a numa escolha segura e triunfadora.

A GLS Portugal acompanha as necessidades de envios dos seus clientes oferecendo um leque de serviços que vai de encontro às expectativas dos mesmos. Exemplo des-

tes serviços são o CashService que oferece a possibilidade dos destinatários pagarem em dinheiro no ato de entrega, por sua vez o serviço ExpressParcel possibilita que uma encomenda seja entregue em todo o país e Espanha no dia útil seguinte, já o serviço FlexDeliveryService permite oferecer ao destinatário uma entrega flexível da sua encomenda onde a GLS o informa em tempo útil sobre a próxima entrega, indicando cada estado do envio. Os destinatários podem, assim, preparar-se para a chegada da encomenda. Se não estiverem em casa durante a entrega, podem escolher uma das várias opções de entrega como, por exemplo, selecionar uma data de entrega alternativa, alterar o endereço ou redirecionar a encomenda para uma ParcelShop GLS. Este serviço gratuito aumenta a satisfação do destinatário e facilita a entrega de encomendas.

O próximo passo da GLS para continuar prestar o melhor serviço aos seus clientes e destinatários é o lançamento da APP 'My GLS', que trará inúmeras vantagens como a possibilidade de agendar envios, de forma rápida, simples e intuitiva. Outra vantagem será a possibilidade de acompanhar um envio, selecionando a opção de entrega que for mais conveniente e a facilidade de indicar as preferências de entrega. Através da 'My GLS' também é possível localizar de forma rápida a agência ou ponto de conveniência da rede de ParcelShops GLS mais próxima. Ao selecionar a entrega diretamente na Parcelshop, o destinatário estará a contribuir para a diminuição das emissões da entrega.

Este é precisamente outro ponto fulcral para a GLS: o seu compromisso social e sustentável, com foco em energias renováveis e veículos de baixa emissão. Desde 2008, que o Grupo GLS criou os programas 'Think Green' e 'Think Social' com o objetivo de proteger e manter o meio ambiente para cuidar das gerações presentes e futuras, bem como manter um ambiente social justo.



GLS - GENERAL LOGISTICS SYSTEMS PORTUGAL, LDA.

- » A GLS opera em 41 países Europeus e oito estados dos EUA. Em Portugal, a GLS tem uma carteira de mais de 1.600 clientes, emprega cerca de 250 colaboradores e dispõe de 500 Parcelshops, bem como mais de 50 agências e 2 depots.

AGÊNCIAS A NÍVEL NACIONAL

- » Aldoar, Águeda, Amarante, Ansião, Barcelos, Barcelos Norte, Braga, Coimbra, Fundão, Gaia, Guarda Norte, Guimarães, Mira, Ovar, Paços de Ferreira, Paredes, Ponte de Lima, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, Vagos, Viana, Vila Verde, Vila Real, Viseu Sul, Trofa, Alverca, Amora Norte, Belas, Cascais, Damaia, Fernão Ferro, Golegã, Guia, Leiria Norte, Mem Martins, Montemor, Montijo, Olhão Norte, Ourém, Portimão, Póvoa, Prior Velho, Sacavém, Samora Correia, São Domingos, Seixal, Setúbal, Sintra, Torres Vedras Norte, Valado, Ilhas

DEPOTS

- » Venda do Pinheiro e Maia

PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS



<https://www.gls-portugal.pt/>

Sede: Rua da Bica n. 10, 2665-608 Venda do Pinheiro

LinkedIn - <https://www.linkedin.com/company/gls-portugal>

Contacto Sul: pt535.atc.sul@gls-portugal.com

Contacto Norte: pt534.atc.norte@gls-portugal.com

Atendimento ao Cliente: segunda-feira a sexta-feira, das 9h às 18h através do número +351 219667100.



A OLANO representa valor acrescentado para as cadeias de logística do setor agroalimentar

Em Portugal desde 2009, a OLANO Portugal-Logística e Distribuição faz parte do universo de 50 filiais do OLANO Groupe a nível europeu. Especialista em transporte, armazenagem e logística de frio em temperatura controlada, a OLANO presta atividade nas fileiras de produtos do mar, congelados, frescos, cárneos, frutícolas e farmacêuticos.

A rede de 50 plataformas logísticas e de multi-temperatura do OLANO Groupe asseguram uma área de mais de 1 milhão de m³, a temperaturas de -200 C e 350 mil m³ de temperaturas entre +20 C e +140 C. Com uma frota de cerca de mil camiões e veículos de distribuição, o OLANO Groupe emprega atualmente 2.500 colaboradores, tendo, em 2021, atingido cerca de 480 milhões de euros de faturação.

Em Portugal a OLANO tem as suas bases de operação na Plataforma Logística da Guarda e na Plataforma Logística de Leixões estando ambas certificadas pela IFS Logistics, BRC-Storage and Distribution (classificação AA), ECOCERT. Certificada pela ISO9001 a OLANO é ainda reconhecida pelo Ministério da Agricultura como Posto de Controlo, para a importação de produtos alimentares de origem não animal.

Sendo um Entrepósito Aduaneiro, a OLANO assegura mais capacidade e desempenho na prestação de serviços no que diz respeito ao trânsito das mercadorias, apresentando todos os estatutos como o de Armazém de Exportação e Depósito Temporário o que permite assegurar maior celeridade no trânsito das mercadorias, mais

agilização nos procedimentos tributários e maior competitividade, confiança e segurança, aos Clientes. Estes fatores fazem da OLANO um parceiro natural e robusto dos portos marítimos nacionais, nomeadamente do porto de Leixões, Aveiro e Lisboa.

A escolha da localização da Guarda deve-se ao reconhecimento do valor que esta centralidade geográfica aporta à atividade, mas também ao mercado.

Situada num dos nós da autoestrada trans-europeia A23 e perto da autoestrada A25, esta localização proporciona um “transit time” muito competitivo para Lisboa e para seu porto e para o porto de Setúbal (300 km), para o porto de Leixões (300 Km), para a cidade de Vigo e o seu porto de pesca (400 Km), para o grande centro de consumo de Madrid (300 km) e ainda a para Valência (600 Km), onde o grupo tem um dos maiores entrepostos frigoríficos ibéricos com características semelhantes ao da Guarda. Esta centralidade a nível nacional proporciona e reforça a nossa capacidade em assegurar serviços de distribuição em todo o país.

Por outro lado, a cidade da Guarda está no cruzamento das linhas ferroviárias da Beira Baixa e da Beira Alta, ambas com ligação a Espanha, conferindo a esta localização o papel de plataforma trans-fronteiriça para mercadorias e que com o estatuto de Porto Seco recentemente conferido, posiciona a OLANO Portugal como um operador logístico e de distribuição, incontornável no mercado nacional e ibérico.

FICHA TÉCNICA

DADOS DE 2021

ÁREA TOTAL DE ARMAZENAGEM: 195.000 M³

» Guarda: 163.000 m³

» Leixões: 32.000 m³

CAPACIDADE

DE ARMAZENAGEM (PALETES): 45.000

» Guarda: 35.000

» Leixões: 10.000

PORTAS DE CAIS: 42

» Guarda: 32

» Leixões: 10

TOTAL DE MOVIMENTOS EM ARMAZÉM (PALETES): 530.000

FROTA: 120 CAMIÕES

KM PERCORRIDOS: 17,5 MILHÕES

COLABORADORES: 241

HOMENS / MULHERES: 196 / 45



João Logrado
Diretor Geral



António França
Diretor Comercial



Carla Morais
Responsável pela
Qualidade e Segurança
Alimentar

<http://www.groupe-olano.com>

Olano Portugal - Logística e Distribuição

Plataforma Logística de Iniciativa Empresarial Quinta da Granja, Lt. 141 6300-070 Guarda | **Telf:** (+351) 271 200 590 | olano.guarda@olano-groupe.com

Plataforma Logística do Porto de Leixões Polo 1 – Lt. 5 4455-846 Leixões | **Telf:** (+351) 271 200 590 | olano.porto@olano-groupe.com

FB: <https://www.facebook.com/OlanoPortugal> | **LI:** <https://www.linkedin.com/company/36116826>



O ano de expansão da Transportes Paulo Duarte

Em 2021, o bom desempenho das exportações nacionais permitiu à Transportes Paulo Duarte aumentar a sua frota com aquisição de 180 novas unidades, que possibilitam não só o transporte de carga útil superior como também a poupança de combustível, podendo reduzir o consumo até 8,2%.

A Paulo Duarte também reforçou a sua posição em Espanha com aquisição de duas empresas, mais especificamente em Alicante. Um negócio que possibilitou fortalecer a posição no mercado, alargando a capacidade de resposta com uma frota própria com 1367 viaturas, e permitiu potenciar a oportunidade de complementaridade e integração das cadeias de produção, aproveitando a tendência para uma maior diferenciação, customização e personalização do produto.

A internacionalização representa um fator de incremento dos serviços, que por sua vez conduz a uma necessidade de reforço de pessoas. Em 2021, a Paulo Duarte também aumentou os seus quadros com 100 novas contratações, totalizando mais de 1300 trabalhadores, uma tendência que se manterá nos próximos anos com a aposta internacional, que acarreta acréscimo de atividade administrativa em Portugal.



Gustavo Paulo Duarte
Director Geral da Transportes Paulo Duarte

“No ano em que celebrámos 75 anos de vida somos uma das maiores e mais respeitadas empresas de transporte a operar no mercado ibérico”, declarou Gustavo Paulo Duarte, diretor-geral da Paulo Duarte. Já para este ano a empresa perspetiva fortalecer o posicionamento ibérico e continuar a promover melhorias internas, que permitam à Paulo Duarte atingir um lugar no topo a nível internacional. Aumentar o investimento em tecnologia, para otimizar as rotas e consumos contribuindo para a proteção do planeta, com o propósito de tornar a empresa ainda mais sustentável quer económica quer

ecologicamente, é outro dos objetivos da empresa em 2022.

A Paulo Duarte ambiciona ser a referência no segmento dos transportes rodoviários em todos os setores transversais à economia internacional. A estratégia de expansão, nos próximos 5 anos, representa um investimento de 10 milhões de euros. Esta internacionalização tem uma representatividade estimada nos resultados financeiros do Grupo com o aumento de volume de negócios em 100%.

As áreas de maior investimento nos próximos anos serão os sistemas de informação, de acordo com a necessidade de digitalização, e a renovação da frota para que a empresa apresente sempre uma oferta composta pelas viaturas mais recentes, o que significa menos consumo de combustível e também menos manutenção.

A Paulo Duarte, uma referência ibérica no transporte de combustíveis e líquidos alimentares, nasceu há 75 anos e tem vindo a demonstrar-se uma das empresas mais resilientes do setor através do foco na inovação, proximidade, sustentabilidade e segurança.

www.transportespauloduarte.pt



STEF

Somos um *pure player* da cadeia de abastecimento alimentar cuja **missão é aprovisionar as populações com produtos alimentares**, conectando a indústria alimentar e o consumo. Uma grande responsabilidade assente numa história entusiasmante e rica, com origem em França há mais de 100 anos. **Entusiasmo, Respeito, Rigor e Performance** são os valores pelos quais nos guiamos diariamente.

Reunimos uma vasta gama de competências, inigualáveis e abrangentes, que nos torna líder europeu em **serviços de transporte e logística com temperatura controlada** (-25 °C a +15 °C). Trabalhamos em estreita colaboração com os **clientes da indústria alimentar, do retalho e da restauração** para construir uma cadeia de abastecimento cada vez mais ágil, conectada e responsável, respondendo à alteração dos padrões de consumo e à transformação dos canais de distribuição. Desenvolvemos as nossas atividades de transporte, logística e acondicionamento/embalamento conciliando questões ambientais, sociais e societárias. Isto reflete-se na nossa **abordagem climática Moving Green**, que

se centra na mobilidade sustentável e numa refrigeração mais responsável com objetivos precisos e bem definidos, de entre os quais: reduzir em 30% as emissões de GEE associados aos nossos veículos até 2030 e utilizar 100% de energia com baixo teor de carbono nos nossos edifícios até 2025.

Estamos presentes em oito países da Europa: França, Itália, Espanha, Portugal, Bélgica, Países Baixos, Suíça e Reino Unido. Contamos com mais de 20.000 colaboradores e 250 plataformas que asseguram uma total cobertura do território.

Presente em Portugal desde 1995, contamos com mais de 500 colaboradores e 12 plataformas de logística e transporte que garantem a integral cobertura do território nacional até 24h. Dispomos das mais modernas ferramentas de controlo da operação e rastreabilidade, certificadas de acordo com os standards internacionais, de entre os quais a norma IFS Logistics. O nosso foco é a excelência operacional, o acompanhamento das necessidades dos nossos clientes e o respeito pelo ambiente e por todas as partes interessadas.

STEF PORTUGAL: (+351) 219 539 500 | Quinta do Anabique 2625-090 Póvoa de Santa Iria | stef_portugal@stef.com **www.stef.pt**



TIBA Portugal

“1991 foi o primeiro ano de atividade da TIBA em Portugal, sendo também o primeiro investimento da empresa fora de Espanha. Hoje com presença em 24 países e com mais de 50 escritórios espalhados por 4 continentes a Tiba é uma das principais empresas do Grupo Romeu, holding com mais de 150 anos de história sempre ligados à logística de transportes internacionais.

A TIBA Portugal tem uma presença abrangente em todo o território nacional com escritórios no Porto, Coimbra, Lisboa, aeroporto de Lisboa e em Sines constituídos por 51 qualificados colaboradores. Realçamos também o fato de sermos declarantes oficiais é uma mais valia para os nossos clientes.

Apesar das raízes seculares do grupo definimos a digitalização como um pilar de sucesso e fruto de um contínuo investimento nos últimos 10 anos temos hoje disponível no mercado o MyTiba e o Mojito 360, ferramentas cujo objectivo é aumentar o nível de eficácia e eficiência dos utilizadores.

Em 2017 iniciamos o projecto da TIBA logistics com o objectivo de desenvolver um segmento de mercado onde não estávamos presentes e também reforçar o papel da Tiba na cadeia de valor do transporte indo de encontro à nova visão D2C que cresceu exponencialmente em tempos pandémicos.”

NOSSOS VERTICAIS

- » Bulk liquids
- » Reefer cargo
- » Healthcare
- » Solar
- » Logística contratual
- » Distribuição nacional

DIREÇÃO TIBA PORTUGAL

- » **Jose Ramon Arbeloa**
Iberian CEO
- » **Pedro Lemos**
Area Manager Tiba Portugal
- » **Abílio Silva**
CFO
- » **Duarte Guedes**
Sales Manager
- » **Rui Luz**
Reefer cargo manager

www.tibagroup.com/pt

TIBA Portugal – Transportes Internacionais e Transitos, Lda

Sede: Rua Dr Antinues Guimarães No.404 – 5º 4450-621 Leça da Palmeira

Tef: (+351) 22 999 13 58



YILPORT IBERIA, S.A.

Desde a sua entrada em Portugal no ano de 2016, a YILPORT tem afirmado a sua missão de modernizar e recolocar os terminais que opera entre os melhores da indústria a nível Ibérico e Europeu no que se refere a qualidade de serviços portuários e apoio às cadeias logísticas.

A visão assenta na resposta ao mercado que é preciso ouvir e conhecer, dada através de meios humanos experientes e capacitados, de meios tecnológicos e equipamentos de ponta sem nunca esquecer as metas de sustentabilidade e eficiência.

É disso exemplo o investimento da YILPORT Leixões / TCL de 43.4 milhões de Euros em fase de conclusão no Terminal de Contentores Sul do Porto de Leixões e o mais recente projeto de modernização do Terminal de Contentores de Alcântara em Lisboa, a ser executado pela YILPORT Liscont. Tal como aconteceu em Leixões, o investimento desta feita na ordem dos 120 milhões de Euros é totalmente privado procedendo à modernização e aumento da eficiência operacional, introduzindo significativas melhorias ambientais, bem como desenvolvimentos nos processos e formas de gestão. Contempla a aquisição de novos equipamentos portuários de última geração, elétricos como guias de cais e de parque que permitem

a movimentação de contentores com menores emissões de CO2. Permite ainda aumentar a segurança quer para os trabalhadores quer para todos os que diariamente desenvolvem a sua actividade no Terminal.

Num novo contexto mundial em que as infraestruturas portuárias se têm confirmado essenciais para garantir as trocas comerciais, as exportações nacionais, e o acesso em tempo útil a bens e produtos de primeira necessidade, como bens alimentares ou hospitalares, a modernização dos Terminais Portuários é indispensável. Em Portugal, a YILPORT tem como estratégia assegurar que a economia portuguesa dispõe de infraestruturas modernas, dotadas de capacidade suficiente para suprir as necessidades locais, mas também para poder concorrer com os terminais portuários da Península Ibérica tirando partido da posição geoestratégica na Europa como interface Atlântico com África, América do Norte e América do Sul.

GESTORES

- » **Diogo Vaz Marecos**
Regional General Manager,
Corporate Affairs
- » **Rodrigo Moura Martins**
Regional Finance Director
- » **Diogo Castro**
Regional Sales and Logistics
Senior Manager

www.yilport.com

YILPORT IBERIA

Edifício Liscont - Terminal de Contentores de Alcântara Sul 1349-026 Lisboa
Telf: (+351) 210 935 000

OPERADORES LOGÍSTICOS

ABREU – Carga e Trânsitos

Morada: Avenida Santa Iria, nº 1 2690-379 Santa Iria de Azóia
Telefone: 219 540 000
E-mail: apoiocliente.lisboa@abreulogistics.com | lisboa@abreulogistics.com
Website: <https://www.abreulogistics.com/pt-PT/>

AGRO Merchants Group

Morada: Estrada Banco de Portugal, nº 4 Trombeta 2580-465 Carregado, Portugal
Telefone: 263 856 115
E-mail: info@agromerchants.com
Website: <https://agromerchants.com/location/lisbon/>

ARNAUD

Morada: Estrada Militar, Bairro do Grilo – Fetais. 2680-183 Camarate
Telefone: 219 489 200
219 489 206
E-mail: info@arnaud.pt
Website: <http://www.arnaud.pt/>

CHEP

Morada: Avenida das Descobertas, nº 59 - 4º piso, Alto da Barra Oeiras, PT, 2780-053
Telefone: 214 468 100
Website: <https://www.chep.com/pt-pt/consumer-goods>

DAMCO

Morada: Edifício Infante Avenida Dom João II, Lote 35 – 13A 1990-083 Lisboa
Telefone: 211 201 681
E-mail: pt.import@maersk.com
Website: <https://www.maersk.com/damco/>

DB SCHENKER

Morada: Rua Florbela Espanca, nº 4 – Casal Novo 2660-364 São Julião do Tojal
Telefone: 219 739 700
E-mail: antonio.paulo@dbshenker.com
comunicacao.portugal@dbshenker.com
Website: <https://www.dbshenker.com/pt-pt>

DHL

Morada: Av. Dom João II N 51 Piso 4, 1990-085 Lisboa
Telefone: 211 127 207
Website: <https://www.dhl.com/pt-pt/home.html>

DOMPLEX LOGIS

Morada: Rua Flores, Carreiras de Água-Barosa – Barosa – Leiria. 2400-016 Portugal
Telefone: 244 880 160
E-mail: arlete.duarte@domplex.com
Website: <https://www.domplex.com/pt/home/>

ETE – Logística SA

Morada: Edifício Gonçalves Zarco Doca de Alcântara (lado Norte) 1399-015 LISBOA
Telefone: 211 128 000
E-mail: transinsular@transinsular.pt
Website: www.transinsular.pt

FRIGOSERVICE

Morada: Rua Fernando Pessoa – Lugar do Quintanilho S. Julião Tojal 2660-421 Loures
Telefone: 219 927 640
E-mail: frigoservice@frigoservice.com
Website: <http://www.frigoservice.com/index.php>

GARLAND

Morada: Estrada Manuel Correia Lopes nº682 Conceição da Abóboda 2785-718 S. Domingos de Rana, Abóboda
Telefone: 214 448 170
E-mail: web@garland.pt
Website: <https://www.garland.pt/>

GEFCO Portugal

Morada: Rua Dr. António Loureiro Borges, Edifício nº 1 Arquiparque Piso 5 1499-016 ALGES
Telefone: 214 169 800
Website: <https://pt.gefco.net/>

GLS - General Logistics

Systems Portugal
Sede: Rua da Bica n. 10, 2665-608 Venda do Pinheiro
LinkedIn - <https://www.linkedin.com/company/gls-portugal>
Contacto Sul: pt535.atc.sul@gls-portugal.com
Contacto Norte: pt534.atc.norte@gls-portugal.com
Atendimento ao Cliente: segunda-feira a sexta-feira, das 9h às 18h através do
Telefone: +351 219 6671 00
Website: <https://www.gls-portugal.pt/>

Zolve (antiga Greenyard Logistics Portugal)

Morada: Estrada do Relvas Nº 31 Edifício Zolve 2350-375 Riachos Torres Novas
Telefone: 249 839 700
Website: <https://www.zolve.pt/Home>

Grupo LUIS SIMÕES

Morada: Business Park Tejo XXI, nave 3, EN1 Km 29 2600-659, Castanheira do Ribatejo, Lisboa
Telefone: 263 858 700
939 910 107
E-mail: geral@luis-simoes.com
gabcom@luis-simoes.com
Website: <https://www.luis-simoes.com/>

HAVI

Morada: Quinta dos Cónegos, Torre, 2580-465 Carregado, Portugal
Telefone: 263 860 290
E-mail: info.pt@havi.com
Website: <https://www.havi.com/>

IN CHAIN LOGISTICS

Morada: Av. do Pólo 3, 36 4590-335 Freamunde / Paços de Ferreira Portugal
Telefone: 255 880 560
E-mail: info@inchainlogistics.com
Website: <http://www.inchainlogistics.com/index.php>



NC LOGÍSTICA - NATUREZA EM CONGELADOS, LDA.



A NC Logística - Natureza em Congelados, Lda é um operador logístico, com 21 anos de experiência, é Entrepósito Aduaneiro, Ponto de Controlo, e Armazém de Exportação. Na NC Logística temos como principal missão entender o negócio dos nossos clientes para poder oferecer-lhes serviços especializados, tanto em atividades primárias como de suporte. A diferenciação através de um serviço

personalizado, um sistema de informação eficiente, e uma equipa motivada, faz de nós um parceiro de negócios fiável para os nossos clientes, gerando e proporcionando um dos principais valores da nossa cultura empresarial: A Confiança. Outra componente muito importante da nossa Missão é garantir o estado de conservação do produto do nosso cliente desde a sua receção, armazenamento e distribuição.

Gerente: Eurico Cid

☎ (+351) 219 577 1 23

📍 Estrada Nacional 10, Alverca Park, Corpo E, Fração AO
2619-501 Alverca Portugal

✉ geral@nclogistica.pt

🌐 <https://www.nclogistica.pt>

santosevale

Desde 1982, o Grupo SANTOSEVALE tem como missão analisar e oferecer a melhor solução logística aos seus clientes. Dispomos de uma rede própria de distribuição com mais de 500 viaturas e mais de 1200 colaboradores distribuídos por 18 plataformas operacionais, as quais, coordenam mais de 7500 entregas diariamente.

Atuamos nas áreas de Distribuição, Logística e Transporte com um modelo operacional eficiente concebido especialmente para o mercado Ibérico. Com elevados níveis de serviço, redução de custos e soluções inovadoras, a Santos e Vale é neste momento um dos principais operadores de Serviços Integrados de Logística e Transporte em Portugal.



LOGÍSTICA INTEGRADA

Somos um parceiro fundamental para qualquer empresa que necessite de uma solução logística global, proporcionando qualidade, garantia e valor em toda a cadeia de fornecimento. Conseguimos recolher, receber, tratar, armazenar, manipular, preparar, expedir e entregar qualquer mercadoria ou produto dos principais setores de atividade da economia portuguesa.



DISTRIBUIÇÃO EM PORTUGAL E ESPANHA

A nossa rede é já constituída por 18 plataformas, distribuídas pelo território nacional, as quais garantem uma cobertura completa de todo o território nacional, garantido assim a realização de serviços rápidos e fiáveis com preços competitivos e a máxima segurança.



TRANSPORTE

Com uma frota superior a 500 viaturas, oferecemos aos nossos clientes várias soluções de transporte com elevada segurança, disponibilidade e competitividade.

🌐 www.santosevale.pt
✉ info@santosevale.pt

MEDWAY

Morada: Avenida da República 66 · 1050-197 Lisboa

Telefone: 210 129 740

E-mail: prt-comercialgsp@medway.com

Website: <https://www.medway-iberia.com/pt>

NC Logística – Natureza em Congelados, Lda.

Morada: Estrada Nacional 10, Alverca Park, Corpo E Fracção AO
2619-501 Alverca do Ribatejo

Telefone: 219 577 123

E-mail: geral@nclogistica.pt

Website: <https://www.nclogistica.pt/>

Olano Portugal - Logística e Distribuição

Morada: Plataforma Logística de Iniciativa Empresarial Quinta da Granja, Lt. 141
6300-070 Guarda

Telefone: +351 271 200 590

E-mail: olano.guarda@olano-gruppe.com

Website: <http://www.gruppe-olano.com/>

Morada: Plataforma Logística do Porto de Leixões Polo 1 – Lt. 5 4455-846 Leixões

Telefone: +351 271 200 590

E-mail: olano.porto@olano-gruppe.com

PATINTER II – Logística e Imobiliária

Morada: Estrada Nacional nº10 | Km 127
2615-124 Alverca do Ribatejo
Portugal

Telefone: 219 588 540

E-mail: geral@patinter.net

Website: <https://www.patinter.com/pt/>

RANGEL

Logistics Solutions

Morada: Rua da Serra, 654 - Folgosa
Apartado 1193

4446-909 Ermesinde

Telefone: 229 699 200

E-mail: info@rangel.pt

Website: <https://www.rangel.com/pt/>

SALVESEN

Morada: Salvesen Logistic,
Vila Nova da Rainha

Telefone: 920 035 618

Website: <https://www.salvesenlogistica.com/pt-pt>

SANTOS e VALE

Morada: Rua do Sol Nascente, Passinha
2580-131 Alenquer

Telefone: 924 070 933

E-mail: info@santosevale.pt

Website: https://www.santosevale.pt/pt_pt/index

STEF

Morada: QUINTA DO ANABIQUE2625-090
POVOA DE SANTA IRIA

Telefone: 219 529 500

Website: <https://www.stef.pt/en>

Transportes Paulo Duarte

Morada: Estrada Nacional 8, Km 52, Ameal
2565-641 Ramalhal, Torres Vedras

Telefone: 261 910 500

E-mail: geral@pauloduarte.pt

Website: <https://www.transportespauloduarte.pt/>

TORRESTIR

Morada: Plataforma do Rouco, Lote R 01
2660-421 S. JULIÃO DO TOJAL
LISBOA (MARL)

Telefone: 219 926 600

E-mail: lisboa@torrestir.com

Website: <https://www.torrestir.com/>

VFX Logística

Morada: Edifício pré-fabricado junto à
Estação de Caminho-de-ferro, 2600-602
Castanheira do Ribatejo

Telefone: 263 120 528

TRANSPORTADORES/ TRANSITÁRIOS/ DISTRIBUIÇÃO

AASMVAZ

Morada: R. Belo Marques, nº 5, Letra C,
loja 6, 1750-408 Lisboa

Telefone: 218 436 770

E-mail: geral@aasmvaz.pt

E-mail: aog@aasmvaz.pt

Website: <https://aasmvaz.pt/>

ABREU – Carga e Trânsitos

Morada: Avenida Santa Iria, nº 1 2690-379
Santa Iria de Azóia

Telefone: 219 540 000

E-mail: apoiocliente.lisboa@abreulogistics.com

E-mail: lisboa@abreulogistics.com

Website: <https://www.abreulogistics.com/>

pt-PT/

ARNAUD

Morada: Estrada Militar, Bairro do Grilo –
Fetais. 2680-183 Camarate

Telefone: 219 489 200 | 219 489 206

E-mail: info@arnaud.pt

Website: <http://www.arnaud.pt/>

AUCHAN

Morada: Estrada de Paço de Arcos, Nº48-A
2770-129 Paço de Arcos

Telefone: 213 546 131

E-mail: apoiocliente@auchan.pt

Website: <https://www.auchan.pt/>

BENSAÚDE – Agentes de Navegação

Morada: Edifício Varela, Rua de Lisboa
9500-216 Ponta Delgada

São Miguel – Açores

Telefone: 296 301 800

E-mail: comunicacao.marketing@bensaude.pt

E-mail: bensaude.pt

Website: <https://www.grupobensaude.pt/>

DB SCHENKER

Morada: Rua Florbela Espanca, nº 4 –
Casal Novo

2660-364 São Julião do Tojal

Telefone: 219 739 700

E-mail: infogeral@dbschenker.com

E-mail: comunicacao.portugal@dbschenker.com

Website: <https://www.dbschenker.com/pt-pt>

DSV Air & Sea Portugal

Morada: Rua Campo do Martelo, 319
4485-959 Vilar do Pinheiro

Telefone: 229 479 200

E-mail: info.geral@pt.dsv.com

Website: <https://www.dsv.com/en/>



TRANSPORTES BERNARDO MARQUES, SA

A TBM foi fundada em 1991, por Bernardo Marques, na sequência da continuidade do negócio de família, o qual veio, em definitivo, a afirmar-se com saber e rigor, na área dos transportes rodoviários de mercadorias, a nível Nacional e Internacional, especificamente na Europa.

ESTRUTURA

Com mais de 30 anos de experiência neste setor, a TBM é constituída por uma equipa profissional e qualificada de mais de 300 colaboradores.

NOME DO RESPONSÁVEL E FUNDADOR

CEO - António José
Bernardo Marques



☎ (+351) 271 920 100

271 920 109 (Fax)

✉ geral.tbm@tbm.pt

MEDWAY

Morada: Avenida da República 66 -
1050-197 Lisboa
Telefone: 210 129 740
E-mail: prt-comercialgsp@medway.com
Website: <https://www.medway-iberia.com/pt>

MODELO CONTINENTE Hipermercado

Morada: Rua João Mendonça n.º 505,
Senhora da Hora, Matosinhos
Telefone: 218 247 247
E-mail: ajuda@continente.pt
Website: <https://www.continente.pt/>

PORTOCARGO

Morada: Avn. Infante D. Henrique, 333 H -
Edifício 4 - Escritório 18
1800 - 282 LISBOA
Telefone: 218 610 980
E-mail: info@portocargo.pt
Website: <https://portocargo.pt/>

RHENUS

Morada: E.N.10 - KM 127. Edifício
Norcentro, Bloco E, 2615-042
Alverca do Ribatejo
Telefone: 217 925 200
E-mail: info@pt.rhenus.com
Website: <https://www.rhenuslogistics.es/delegacion/lisboa>

SAMSUNG

Morada: Lagoas Park, Edifício 5B, Piso 0,
2740-245 Porto Salvo
Telefone: 210 608 098
Website: <https://www.samsung.com/pt/>

SOGENAVE

Morada: Rua da Garagem,
10, 2794-022 Carnaxide
Telefone: 210 420 000
Website: <https://www3.sogenave.pt/>

SUMOL + COMPAL

Morada: Rua Dr. António João Eusébio,
Nº 24 2790-179 Carnaxide, Portugal
Telefone: 214 243 500
E-mail: consumidor@sumolcompal.pt
Website: <https://sumolcompal.pt/>

SUPER BOCK GROUP

Morada: Via Norte
4465-764 Leça do Balio - Matosinhos
Telefone: 229 052 100
E-mail: apoio.cliente@superbockgroup.com
Website: <https://www.superbockgroup.com/>

Nome da Empresa TIBA PORTUGAL INTERNACIONAL

Morada: Alverca Retail Park, Armazén B1
Alverca 2619-501
Portugal
Telefone: 211 208430
Website: <https://www.tibagroup.com/pt/>

TORRESTIR

Morada: Plataforma do Rouco, Lote R 01
2660-421 S. JULIÃO DO TOJAL
LISBOA (MARL)
Telefone: 219 926 600
E-mail: lisboa@torrestir.com
Website: <https://www.torrestir.com/>

TOYOTA CAETANO PORTUGAL

Morada: Rua da Malaposta, nº 4
2580-596 Carregado
Telefone: 263 857 244
E-mail: geral.empilhadores@toyotacaetano.pt
Website: <https://www.toyota.pt/index.json>

TRANSPORTES MAGALHÃES & BRUNO

Morada: Rua Florbela Espanca, Nº2,
2660-421 São Julião do Tojal - LOURES
Telefone: 219 108 900
E-mail: tmb@tbruno.com
Website: <http://www.tbruno.com/inicio.htm>

UNILEVER

Morada: Largo Monterroio de Mascarenhas
1, 1070-184 Lisboa
Telefone: 213 892 000
Website: <https://www.unilever-fima.com/>

VASP

Morada: Quinta do Grajal, Venda Seca
2739-511 Agualva Cacém
Telefone: 214 337 001
Website: <http://www.vasp.pt/>

PRESTADORES DE SERVIÇO

AASMVAZ

Morada: R. Belo Marques, nº 5, Letra C,
loja 6, 1750-408 Lisboa
Telefone: 218 436 770
E-mail: geral@aasmvaz.pt
aog@aasmvaz.pt
Website: <https://aasmvaz.pt/>

Advanced Products Portugal

Morada: Rua Engenheiro Frederico Ulrich
Nº 3210 - Piso 2, Sala 214
4470-605 Maia
Telefone: 229 538 567
E-mail: info@zor-thermal.com
Website: <https://zor-thermal.com/>

ARNAUD

Morada: Estrada Militar, Bairro do Grilo -
Fetais. 2680-183 Camarate
Telefone: 219 489 200
219 489 206
E-mail: info@arnaud.pt
Website: <http://www.arnaud.pt/>

CONSOVEYO

Morada: Via de Francisco Sá Carneiro
Apartado 3004 | EC Maia
4471-907 Moreira da Maia Portugal
Telefone: 222 463 000
E-mail: info.sc.por@koerber-supplychain.com
Website: <https://www.consoveyo.com/en/homepage.html>

CTT

Morada: DIREÇÃO DE FILATELIA
R. JOÃO SARAIVA, 9, 3.º
1700-248 LISBOA
Telefone: 707 200 115
E-mail: filatelia@ctt.pt
Website: <https://www.ctt.pt/empresas/index>

EL CORTE INGLÉS

Morada: Av. António Augusto de Aguiar 31,
1069-413 Lisboa
Telefone: 213 711 700
E-mail: servico_clientes@elcorteingles.pt
Website: <https://www.elcorteingles.pt/>

EMPRESA

de Transportes Álvaro Figueiredo

Morada: Rua Tomás Figueiredo Araújo
Costa Nº 416 (EN1), 3720-502
Santiago de Riba-Ul, Oliveira de Azeméis
Telefone: 256 664 020
E-mail: comercial@transportesfigueiredo.pt
Website: <https://transportesfigueiredo.pt/>

FARFETCH PORTUGAL

Morada: Rua da Lionesa, 446
Edifício G12 4465-671 LEÇA DO BALIO
Telefone: 253 424 730
E-mail: customerservice@farfetch.com
Website: <https://www.farfetch.com/pt>

FIAT GROUP AUTOMOBILES PORTUGAL

Morada: Av. José Gomes Ferreira,
1495-139 Algés
Telefone: 213 118 400
Website: <https://www.fiat.pt/>

GLOBAL DIS

Morada: Via do Oriente, N.4, Fração A,
Lote 5.02.02F, Parque das Nações,
1990-514 Lisboa, Portugal
Telefone: 808 505 030
E-mail: geral@globaldis.pt
Website: <https://www.globaldis.pt/pt>

IFCO SYSTEMS PORTUGAL

Morada: Centro empresarial da Rainha,
Lote 29 2050-004 Azambuja
Portugal
Telefone: 263 860 010
E-mail: pt@ifco.com
Website: <https://www.ifco.com/pt/>

JMR

Morada: Rua Actor António Silva n.º7
1649-033 Lisboa
Telefone: 217 532 000
E-mail: comunicacao@jeronimo-martins.com
Website: <https://www.jeronimomartins.com/pt/>

JUSTLOG

Morada: Rua Cruzado Osberno, 3 Loja C
1900-174 Lisboa, Portugal
Telf. +351 218 379 386
Telefone: 229 279 820
E-mail: justlog@justlog.pt
Website: <https://justlog.pt/>

LIDL

Morada: Rua Pé de Mouro 18 - Linhó
2714- 510 Sintra
Telefone: 800 025 025
E-mail: press@lidl.pt
Website: <https://www.lidl.pt/>

L'OREAL PORTUGAL

Morada: Rua Doutor António Loureiro
Borges 7 | 1495-131 Arquiparque,
Miraflores, Linda-a-Velha
Telefone: 214 128 687
E-mail: info.pt@loreal.com
Website: <https://www.lorealparis.pt/>

CTT EXPRESSO

Morada: DIREÇÃO DE FILATELIA
R. JOÃO SARAIVA, 9, 3.º
1700-248 LISBOA
Telefone: 707 200 115
E-mail: filatelias@ctt.pt
Website: <https://www.ctt.pt/grupo-ctt/a-empresa/quem-somos/empresas-do-grupo/ctt-expresso/index>

GENERIX GROUP

Morada: Rua Dr. Francisco Sá Carneiro,
n.º5, 5.ªA-B,
2780-241 Oeiras (Portugal)
Telefone: 214 460 400
E-mail: portugal@generixgroup.com
Website: <https://www.generixgroup.com/pt>

IPP Logipal Iberia S.L.U.

Morada: C/Antonio López 249, planta 4.º C
28041- Madrid Spain
Telefone: +34 913 335 287
E-mail: es.info@ipp-pooling.com
Website: <https://www.ipp-pooling.com/pt>

JCANÃO

Morada: R. Alexandre Herculano 15
1250-008 Lisboa
Telefone: +351 258 800 600
+351 924 453 260
E-mail: jcanao@jcanao.pt
comercial@jcanao.pt
Website: <http://www.jcanao.com/>

LETA

Morada: Rua Dr. Hilário Barreiro Nunes, lt
45 B (Zona Industrial) 2005-002 Santarém
Telefone: 243 302 402
E-mail: leta.geral@leta.pt
Website: <http://www.leta.pt/>

LPR PORTUGAL

Morada: Av. D. João II, Lote 1.07.2.1
Piso 1, Ala B Parque das Nações
1998-014 Lisboa
Telefone: 219 758 950
E-mail: rodrigo.mendonca@lpr.eu
info.pt@lpr.eu
Website: <https://www.lpr.eu/pt/>

MPO

Morada: Pólo Industrial - Lezíria Park Lote
1 - Bloco 4
2625-441 Forte da Casa, Portugal
Telefone: 21 859 28 54
E-mail: geral@mpo-pt.com
Website: <https://www.mpo.pt/>

PALMETAL

Morada: PARQUE INDUSTRIAL
AUTOEUROPA
2950-557 PALMELA - PORTUGAL
Telefone: 212 134 500
E-mail: management@palmetal.pt
Website: <http://www.palmetal.pt/index.php>

StoraxInter

Morada: Avenida da Régua Alto Saboga
3880-001 OVAR, Portugal
Telefone: 256 132 000
E-mail: info.stow.pt@stow-group.com
Website: <https://www.stow-group.com/pt-PT>

TCL – Terminal de Contentores de Leixões

Morada: Porto de Leixões, Terminal
de Contentores Sul, Edifício YILPORT,
Apartado 2025, EC Matosinhos,
4451-901 Matosinhos
Telefone: 229 394 100
E-mail: nuno.david@yilport.com
Website: <http://www.tcl-leixoes.pt/pt/>

TIBA

Morada: Alverca Retail Park,
Armazén B1 Alverca 2619-501 Portugal
Telefone: 211 208430
Website: <https://www.tibagroup.com/pt/>

TW Portugal

Morada: Centro Empresarial Imolezírias .
Estrada Nacional 118 km38 sn
2130-073 Benavente
Telefone: 263 589 444
E-mail: lisboa@tw-group.com
Website: <https://tw-group.com/pt-pt/>

WINSIG

Morada: R. Central Park 2 4.º A,
2795-242 Linda-a-Velha
Telefone: 218 299 150
E-mail: info@winsig.pt
Website: <https://www.winsig.pt/>

CONSULTORIA**ACCENTURE**

Morada: Avenida Eng. Duarte Pacheco,
Amoreiras, Torre 1-16 piso, Lisbon,
Portugal, 1070-101
Telefone: 213 803 500
Website: <https://www.accenture.com/pt-pt>

ISRETAIL

Morada: Travessa do Forte de S. Pedro
n.º 1, em Paço de Arcos – Oeiras
Telefone: 211 509 900
Website: <https://www.isretail.eu/>

J. CANÃO

Morada: R. Alexandre Herculano 15
1250-008 Lisboa
Telefone: +351 258 800 600
+351 924 453 260
E-mail: jcanao@jcanao.pt
comercial@jcanao.pt
Website: <http://www.jcanao.com/>

LOGISTEMA

Morada: Alameda dos Oceanos, N.º 41K,
Piso 3, Escritório 31Parque das Nações
1990-207 Lisboa
Telefone: 218 540 850
E-mail: geral@logistema.pt
Website: <https://www.logistema.pt/>

LTPLABS

Morada: Maleo Mouzinho
R. Mouzinho da Silveira 10 1250-167 Lisboa
Telefone: 211 452 810
E-mail: ltplabs@ltplabs.com
Website: <https://ltplabs.com/>

ROFF

Morada: Torre de Monsanto
Rua Afonso Praça, 30, 13.º
1495-061 Algés Portugal
Telefone: 218 393 410
Website: <https://www.roffconsulting.com/pt>

SAS

Morada: Edifício Amoreiras Square
Rua Carlos Alberto da Mota Pinto
N.º 17 - 7.ª A 1070-313 Lisboa
Telefone: 210 316 000
E-mail: emeacontactcentre@sas.com
Website: https://www.sas.com/pt_pt/home.html

ZETES

Morada: Edifício Empresarial - Alameda
António Sérgio, 7 R/C, Sala F
2799-532 Linda-a-Velha Oeiras
Telefone: 214 152 200
Website: <https://www.zetes.com/pt>

INDÚSTIA**AMORIM Cork, SA**

Morada: Rua dos Corticeiros, nr 850
4536-904 Santa Maria de Lamas
Telefone: 227 475 500
E-mail: geral.desousa@amorim.com
Website: <https://www.amorimcork.com/pt/>

**BOSCH CAR MULTIMEDIA
PORTUGAL, SA**

Morada: Av. Infante Dom Henrique Lote 2
E 3 E, 1800-220 Lisboa
Telefone: 218 500 000
Website: <https://www.bosch.pt/>

CAIMA –

Indústria de Celulose, SA
Morada: Indústria de Celulose, S.A.
Constância Sul 2250-058 Constância
Portugal
Telefone: 249 730 000
E-mail: caima@altri.pt
Website: <http://www.caima.pt/pt>

CELBI – Celulose

Beira Industrial, SA
Morada: Celulose Beira Industrial
(Celbi) S.A Leirosa 3081-853
Figueira da Foz PORTUGAL
Telefone: 233 955 600
E-mail: geral.celbi@altri.pt
Website: <http://www.celbi.pt/pt/>

CEREALIS –

Produtos Alimentares
Morada: Rua Manuel Gonçalves Lage, 988,
Águas Santas 4425-122 Maia, PORTUGA
Telefone: 220 103 100
229 014 505
Website: <https://www.cerealis.pt/pt/>

CIN – Corporação Industrial do Norte, SA

Morada: Av de Dom Mendo, 831
4474-009 Maia
Portugal - Portugal
Telefone: 229 405 000
E-mail: customerservice@cin.com
Website: <https://cin.com/deco/pt/pt/>

**CONTINENTAL MABOR – Indústria
de Pneus, SA**

Morada: Rua Adelino Leitão, 330
Lousado 4760-606 LOUSADO
Braga
Telefone: 252499210
E-mail: continentalpneus.portugal@conti.de
Website: <https://www.continental-pneus.pt/ligeiros>

COLEP

Morada: Rua Comendador Arlindo
Soares de Pinho, 1977
3730-423 Vale de Cambra - Portugal
Telefone: 256 420 100
E-mail: Marketing.Packaging@colep-pk.com
Packaging.CommercialSupport@colep-
Website: <https://colep.com/>

CS COELHO DA SILVA

Morada: Albergaria, 2480-071 Juncal
Portugal
Telefone: 244 479 200
E-mail: info@coelhodasilva.com
Website: <https://www.coelhodasilva.com/>

DANONE Portugal, SA

Morada: Torre Zen - Avenida D. João II,
n.º 41, 3.º andar 1990-084 Lisboa
Portugal
Telefone: 808 297 919
E-mail: danone.informa@danone.com
Website: <https://www.danone.pt/>

DECATHLON

Morada: Estr. do Monte da Cabreira 1/1A
2610-017 Amadora, Portugal
E-mail: apoiocliente@decathlon.com
corporate.decathlonportugal@decathlon.com
Website: <https://www.decathlon.pt/>

ECCO LET

Morada: Avenida da Republica 50,
10.º andar 1069-211 Lisboa
Portugal
Telefone: 308 800 782
E-mail: atendimentoaocliente@eu.ecco.com
Website: <https://pt.ecco.com/pt-PT>

**ERTECNA – Empresa de Revestimentos
Técnicos, Lda (Sinalux)**

Morada: Brenha 3080-436
Figueira da Foz Portugal
Telefone: 233 40 25 40
E-mail: comercial@sinalux.pt
Website: <https://www.sinalux.eu/pt/>

FAPIL

Morada: Rua Alto do Matoutinho, 5
Venda do Valador 2665-597
Venda do Pinheiro PORTUGAL
Telefone: 219 828 008
E-mail: geral@fapil.pt
Website: <https://www.fapil.pt/>

FROMAGERIES

BEL PORTUGAL, SA
Morada: Urbanização Alto dos Moinhos
Rua João Chagas n.º 4 B 1500-493 Lisboa
Telefone: 217 990 740
Website: <https://www.belportugal.pt/pt/>

HIKMA

Morada: Estrada do Rio da Mó,
8, 8A e, 8B , Fervença 2705-906 Terrugem
Sintra, Portugal
Telefone: 219 608 410 | 219 615 102
E-mail: portugalgeral@hikma.com
Website: <https://www.hikma.com/pt-pt/pagina-inicial/>

MESA REDONDA

 O Jornal Económico

OS GRANDES DESAFIOS PARA 2022

RESTRIÇÕES, CUSTOS E RECURSOS HUMANOS

10 FEVEREIRO | 15H00

Convidados

Joaquim Vale | Administrador da Santos e Vale

Gustavo Paulo Duarte | Director Geral da Transportes Paulo Duarte

Luís Mota | Diretor Comercial da STEF

Diogo Marecos | Regional General Manager, Corporate Affairs da YILPORT Iberia

Filipe Carvalho | Managing Partner da routyn

Moderação: **Nuno Vinha**, Subdiretor, O Jornal Económico

Powered by:



routyn

Acompanhe em direto na plataforma multimédia JETv, em www.jornaleconomico.pt

HORNMANN

Morada: Rua Tapada Nova
Centro Empresarial Sintra-Estoril
VII - C1 Linho 2710-297 Sintra
Telefone: 219 108 830
E-mail: info@hormann.pt
Website: http://hoermann-pt.iokmx.de/portais/parceiros/?no_cache=1

INSUFLAR – Manufatura, Comércio

Localção de Coberturas, Lda
Morada: Rua da Indústria, N.º 4
Zona Ind. de Montalvo
2250-273 Montalvo PORTUGAL
Telefone: 249 730 170
E-mail: comercial@pistelli.eu
Website: https://www.pistelli.pt/

IRMÃOS

VILA NOVA, SA (Salsa)
Morada: Avenida da Indústria, 511
Apartado 7079 RIBEIRÃO
4760-725 VILA NOVA DE FAMALICÃO
Telefone: 925 507 494
916 285 716
E-mail: daniela.neto@salsa.pt
Website: https://www.salsajeans.com/pt

José de Mello Saúde

Morada: Avenida 24 de Julho, 24
1200-480 Lisboa
Telefone: 213 916 000
E-mail: info@josedemello.pt
Website: https://www.josedemello.pt/
https://www.cuf.pt/

LACTOGAL – Produtos Alimentares, SA

Morada: n.º7, R. Cidade do Porto, Frielas
Telefone: 226 070 000
Website: https://www.lactogal.pt/
homepage.aspx

L'OREAL

Morada: Rua Doutor António Loureiro
Borges 7 | 1495-131 Arquiparque,
Miraflores, Linda-a-Velha
Telefone: 214 128 687
E-mail: info.pt@loreal.com
Website: https://www.lorealparis.pt/

MEDLOG

Morada: Rua Pedro José Ferreira, 200-210
4420-612 Gondomar
Telefone: 223 401 000
E-mail: geral@medlog.pt
Website: https://www.medlog.pt/medlog/
HomePage.aspx?GroupCompanyId=6

MOTA - ENGL

Morada: Rua Mário Dionísio N.º2
2799-557 Linda-a-Velha
Telefone: 214 158 200
E-mail: geral@mota-engil.pt
Website: https://www.mota-engil.com/

MPO

Morada: Pólo Industrial - Lezíria Park
Lote 1 - Bloco 4
2625-441 Forte da Casa, Portugal
Telefone: 21 859 28 54
E-mail: geral@mpto-pt.com
Website: https://www.mpto.pt/

NOVADELTA – Comércio e Indústria de Cafés, SA

Morada: Herdade das Argamassas,
7370-171 Campo Maior, Portalegre,
Portugal
Telefone: 268 680 000
E-mail: info@deltacafes.pt
Website: https://www.gruponabeiro.com/
empresas/alimentacao-e-bebidas/novadelta

ROCHE – Farmacêutica Química, Lda

Morada: Estrada Nacional 249-1
2720-413 AMADORA
Telefone: 214 257 000
E-mail: roche.portugal@roche.com
Website: https://www.corporate.roche.pt/
pt.html

SUMOL + COMPAL

Morada: Rua Dr. António João Eusébio,
N.º 24 2790-179 Carnaxide, Portugal
Telefone: 214 243 500
E-mail: consumidor@sumolcompal.pt
Website: https://sumolcompal.pt/

SUPER BOCK GROUP

Morada: Via Norte
4465-764 Leça do Balio – Matosinhos
Telefone: 229 052 100
E-mail: apoio.cliente@superbockgroup.com
Website: https://www.superbockgroup.com/

TBM - TRANSPORTES BERNARDO

MARQUES, SA
Telefone: 271 920 100
Fax: 271920109
Email: geral.tbm@tbm.pt

TIBA Portugal – Transportes Internacionais e Transitos, Lda

Morada: Sede: Rua Dr Antinues Guimaraes
No.404 – 5.º
4450-621 Leça da Palmeira - Portugal
Telefone: +351 22 999 13 58
E-mail: Tiba-opo@tibagroup.com
Website: www.tibagroup.com/pt

The Navigator Company

Morada: Av. Fontes Pereira de Melo, 27
1050-117 Lisboa, Portugal
Telefone: 219 017 300
Website: http://www.thenavigatorcompany.com/

UNILEVER

JERÓNIMO MARTINS, Lda
Morada: Largo Monterroio de Mascarenhas
1, 1070-184 Lisboa
Telefone: 213 892 000
Website: https://www.unilever-fima.com/

VISHAY Eletrónica Portugal, Lda

Morada: R. Magalhães Lima 256,
4760-363 Vilarinho das Cambas
Telefone: 252 330 100
E-mail: media@vishay.com
Website: https://www.vishay.com/

OUTROS PRODUTOS E SERVIÇOS**AICEP GLOBAL PARQUES – Gestão Áreas Emp. e Serviços, SA**

Morada: Edifício ZILS – Monte Feio
Apartado 168 7520-064 Sines, Portugal
Telefone: 269 630 700
Website: https://globalparques.pt/

APDL

Morada: Avenida da Liberdade
4450-718 Leça da Palmeira
Telefone: 22 999 07 00
E-mail: correio@apdl.pt
Website: https://www.apdl.pt/pt_PT/web/
apdl/header

APA – Administração do Porto de Aveiro, SA

Morada: Praça da República
9 - Forte da Barra, 3830-565 Gafanha da Nazaré
Telefone: 234 393 300
E-mail: geral@portodeaveiro.pt
Website: https://portodeaveiro.pt/home/pt/

APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA

Morada: Praça da República
2904-508 Setúbal - Portuga
Telefone: 265 542 000
E-mail: geral@portodesetubal.pt
Website: https://www.portodesetubal.pt/

AUCHAN

Morada: Estrada de Paço de Arcos, N.º48-A
2770-129 Paço de Arcos
Telefone: 213 546 131
E-mail: apoiocliente@auchan.pt
Website: https://www.auchan.pt/

EDP Valor

Morada: Av. 24 de Julho 12A,
1249-300 Lisboa
Telefone: 210 012 500
Website: https://www.edp.pt/empresas/

EL CORTE INGLÉS

Morada: Av. António Augusto de Aguiar 31,
1069-413 Lisboa
Telefone: 213 711 700
E-mail: servico_clientes@elcorteingles.pt
Website: https://www.elcorteingles.pt/

FNAC PORTUGAL – A.C.D.L.D.M.P.T., Lda

Morada: Rua Carlos Alberto da Mota Pinto,
Edifício Amoreiras Plaza, 9, 6.º.-B
1070-374 Lisboa
Telefone: 219 404 700
Website: https://www.fnac.pt/

IPS/ESCE

Morada: ESCE, Campus do Instituto
Politécnico de Setúbal, Estefanilha,
2914-503 Setúbal, Portugal
Telefone: 265 709 300
E-mail: info@esce.ips.pt
Website: https://www.esce.ips.pt/

LIDL

Morada: Rua Pé de Mouro 18 - Linho
2714- 510 Sintra
Telefone: 800 025 025
E-mail: press@lidl.pt
Website: https://www.lidl.pt/

MODELO CONTINENTE Hipermercado

Morada: Rua João Mendonça n.º 505,
Senhora da Hora, Matosinhos
Telefone: 218 247 247
E-mail: ajuda@continente.pt.
Website: https://www.continente.pt/

NC Logística – Natureza em Congelados, Lda.

Morada: Estrada Nacional 10, Alverca
Park, Corpo E Fracção AO
2619-501 Alverca do Ribatejo
Telefone: 219 577 123
E-mail: geral@nclogistica.pt
Website: https://www.nclogistica.pt/

NOS

Morada: Edifício Campo Grande
Rua Actor António Silva, 9
Campo Grande 1600-404, Lisboa
Portugal
Telefone: 217 824 700
Website: https://www.nos.pt/empresas/
Pages/empresas.aspx

OLICARGO, SA

Morada: lugar dos caniços
2626-509 póvoa de santa iria
Telefone: 219 409 840
E-mail: olicargo@olicargo.com
Website: https://www.olicargo.com/pt_pt/
index

PALMETAL

Morada: PARQUE INDUSTRIAL
AUTOEUROPA
2950-557 PALMELA - PORTUGAL
Telefone: 212 134 500
E-mail: management@palmetal.pt
Website: http://www.palmetal.pt/index.php

SAMSUNG

Morada: Lagoas Park, Edifício 5B, Piso 0,
2740-245 Porto Salvo
Telefone: 210 608 098
Website: https://www.samsung.com/pt/

THOMAS

Morada: Centro Empresarial de Carnaxide,
Avenida Tomás Ribeiro, 47 Lisboa
Telefone: 213 958 036
E-mail: thomas.portugal@thomasportugal.com
Website: https://www.thomas.com/pt-br

VASP

Morada: Quinta do Grajal, Venda Seca
2739-511 Agualva Cacém
Telefone: 214 337 001
Website: http://www.vasp.pt/

VODAFONE PORTUGAL, SA

Morada: Av. D. João II - Lote 1.04.1 - 8.º,
Parque das Nações, 1998-017 Lisboa
Telefone: 911 691 400
Website: https://www.vodafone.pt/



**O Jornal
Económico**

Atualize os seus dados
para a próxima edição



Envie os seus dados para:
Telef: 217 655 300
E-mail: comercial@jornaleconomico.pt

