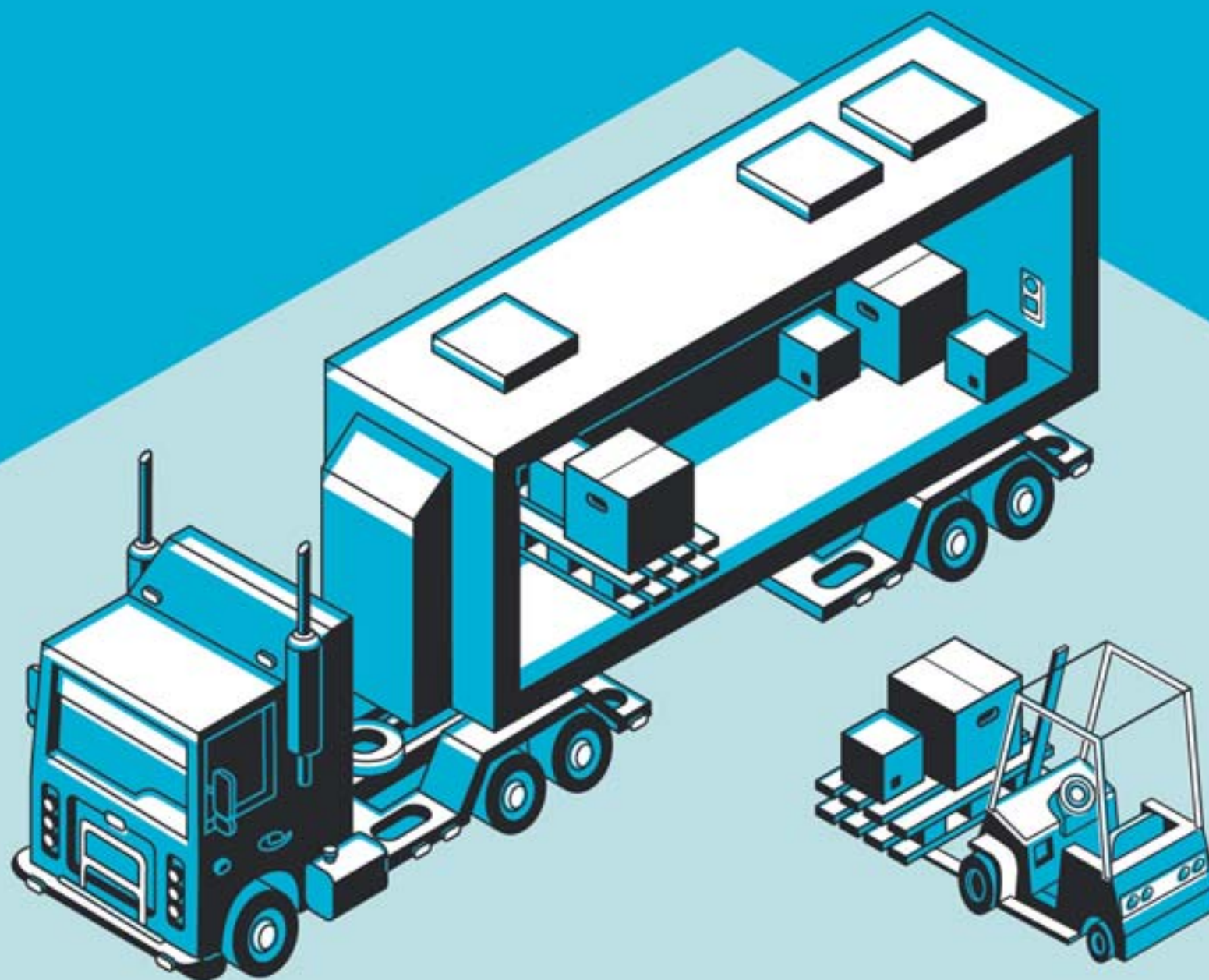




ESPECIAL

# OS DESAFIOS DOS TRANSPORTES E LOGÍSTICA



## COMBOIOS E RODOVIÁRIAS VÃO TER NOVOS OPERADORES

Liberalização do transporte ferroviário de passageiros atrai novos operadores. Arriva prepara novo comboio Porto-Corunha, sob a liderança do próximo CEO, José Pires da Fonseca. Municípios vão lançar novos concursos para concessões dos serviços rodoviários. Acciona lança motos elétricas. Na logística portuária, Jorge d'Almeida compara Sines a Los Angeles. E o Grupo Deutsche Post DHL vai investir 40 milhões de euros num terminal de carga Expresso no aeroporto de Lisboa.





ANÁLISE

# Mundo dos comboios assiste a revolução com novos operadores

O mundo vai mudar depressa para a CP e para a sua homóloga espanhola Renfe. A Arriva, do grupo Deutsche Bahn vai lançar um comboio concorrente. E o sector diz que a francesa SNCF já “espreita”.

**JOÃO PALMA-FERREIRA**  
jferreira@jornaleconomico.pt

O setor dos transportes está a ser confrontado com as maiores transformações de que há memória. São aguardadas grandes alterações ao nível das ofertas de serviços nos modos ferroviário e rodoviário. Para os serviços rodoviários aguarda-se o lançamento de novos concursos de concessão por parte das autoridades metropolita-

nas, por autarquias e por comunidades intermunicipais. Como o papel da tutela governamental cedeu protagonismo às autoridades metropolitanas e aos municípios, o Ministério do Ambiente e da Transição Energética (MATE) - que é o mais próximo da atividade operacional dos serviços de transportes de passageiros - remete-se praticamente à função de financiador dos programas de formação profissional a que as empresas de transportes precisem de recorrer.

Ou seja, o MATE deixa de ser o responsável que tutela sectorialmente as empresas de transporte rodoviário, para ser a entidade governamental que capacita tecnicamente os profissionais que trabalham nas rodoviárias.

Assim, são as autoridades metropolitanas e os municípios que vão gerir diretamente os concursos públicos para as concessões de transportes rodoviários de passageiros. No sector ferroviário também se aguardam grandes mudan-

ças por via da liberalização do transporte de passageiros, embora disponha de um período de transição para a liberalização até março de 2020. Independentemente dessa fase de transição, há alterações que poderão ser sentidas nas operações de transporte ferroviário internacionais, que asseguram ligações entre a Galiza e o Norte de Portugal.

Mas as mudanças abrangem outros modos e sistemas de transporte. Foi o que tem vindo a acon-

tecer gradualmente na mobilidade urbana, mas onde a oferta de soluções de transporte individuais e partilhadas continua a mudar muito depressa. Nas cidades há cada vez um maior número de soluções dos transportes ditos “suaves” - a também designada “micro-mobilidade” - compostas pelas redes de trotinetes e pelas bicicletas elétricas.

Recentemente, surgiu igualmente o serviço de motos elétricas partilhadas, da Acciona, equiparáveis às motos tradicionais com motores de 125 centímetros cúbicos, que também podem circular nas vias rápidas - uma solução que foi apresentada esta semana em Lisboa, colocando neste mercado da “mobilidade partilhada” uma frota inicial de 300 unidades exclusivamente elétricas, que exigem a carga das respetivas baterias. Estas motos elétricas são faturadas em função do tempo de utilização, através de um software carregado nos smartphones - do site da Acciona Motosharing, que permite descarregar a respetiva App.

É no domínio da mobilidade partilhada que se encontram as propostas feitas pelos gestores de frotas de veículos automóveis - que são as mais testadas e têm vindo a conquistar mercado, sobretu-





Foto cedida

**A Arriva, participada pelo gigante estatal alemão Deutsche Bahn, deu o primeiro passo ao propor um serviço internacional de passageiros concorrente da CP e da espanhola Renfe entre a Galiza e o Porto**

do em Lisboa. Trata-se das plataformas de carsharing, em que as mais antigas são a “Citydrive” e a “Booking Drive”. Também a parceria entre a BMW e a rent-a-car Sixt SE (com mais de 200 veículos em operação), designada “Drive-Now”, tem vindo a destacar-se neste segmento. Há igualmente a “Emov”, especializada no nicho dos veículos elétricos partilhados. E a “24/7 City”, empresa de carsharing promovida pela rent-a-car Hertz, que arrancou em Lisboa e já está disponível também em Cascais. Ainda há outros operadores, como a brasileira Parpe que oferece várias soluções de renting. Todas estas propostas são acessíveis através de Apps instaladas no smartphone.

**Grande mudança nos comboios**  
A mudança de paradigma na mobilidade está a chegar ao modo ferroviário, onde a liberalização abrange agora o segmento do transporte de passageiros. Tudo indica que o gigante estatal alemão Deutsche Bahn, através da sua participada Arriva - parceira do Grupo Barraqueiro em Portugal - pretenda avançar com um serviço ferroviário de passageiros entre a Corunha e o Porto. Fontes do sector ferroviário admitem que o projeto poderá ser aumentado, se for in-

cluída também a “extensão” Porto-Lisboa. Ao nível das 28 autarquias que defendem os interesses do Norte, integrando municípios galegos e portugueses, a ligação ferroviária entre a capital portuguesa e a Corunha é aguardada “positivamente”.

Do lado galego, o regulador espanhol - a CNMC - Comissão Nacional de Mercados e Concorrência já foi recetiva à proposta da Arriva vir a concorrer com o serviço ferroviário internacional da Renfe e da CP que assegura o comboio da Corunha ao Porto.

Os espanhóis não colocaram objeção ao serviço da Arriva, nem alegaram que o equilíbrio económico e financeiro do serviço de passageiros da Renfe pudesse ser afetado significativamente com a entrada do novo serviço concorrente da Arriva. Ou seja: a questão foi entendida favoravelmente pelo regulador espanhol porque serão introduzidas novas frequências (mais comboios disponíveis para assegurar a ligação Porto-Corunha em diferentes horários), o que também terá consequências nas ligações rodoviárias capilares que levam os passageiros dos comboios até aos destinos finais. No entanto, assim que a intenção da Arriva foi conhecida no mercado espanhol, a Renfe não ficou indiferente, alegando que o novo serviço concorrente da Arriva provocaria uma perda de passageiros e uma redução de receitas. Mas o regulador espanhol não ficou muito preocupado com os comentários negativos da Renfe.

É inegável que a própria entrada em operação dos comboios da Arriva obrigará os serviços da CP e da Renfe a aumentarem o nível de qualidade das respetivas operações e a modernizarem o material circulante com que operam. Diversas vezes os serviços ferroviários da CP e da Renfe têm sido objeto de contestação por parte dos clientes habituais e da população em geral. A própria CP reconheceu a necessidade de adquirir novas composições, aguardando o resultado de concursos para compra de novos comboios - o que poderá ocorrer só depois de 2022.

No caso da ligação Corunha-Porto (Campanhã), com 342 quilómetros, terá um tempo de viagem de 2h45. O serviço internacional existente do comboio Celta (CP/Renfe) assegura, em 2h15, o trajeto de 175 quilómetros entre Porto e Vigo e funciona desde 2013 com o bilhete a custar 14,75 euros. Quando o comboio da Arriva entrar em funcionamento, também é previsível que o serviço do comboio Celta melhore. “Será uma inevitabilidade”, comenta uma fonte do sector, conhecedora da operação internacional conjunta CP/Renfe. ●

Para gerir a nova fase da vida ferroviária da Arriva no mercado ibérico foi contratado José Pires da Fonseca, um histórico do sector ferroviário, responsável por ter lançado a operação privada portuguesa de transporte de carga da Takargo Rail. Esteve ligado a grandes operadores internacionais do mundo dos transportes (a Veolia Transdev) e organizou uma das maiores operações ferroviárias de carga em Moçambique para o gigante mineiro Rio Tinto, tendo assumido depois o cargo de CEO da Thai Moçambique Logística, detida em 60% pela Italthai Development Company, sediada em Bangucoque, com o restante capital repartido pela Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique e pela empresa privada moçambicana Codiza. Pires da Fonseca teve a seu cargo a construção da linha férrea com 537 quilómetros entre Moatize, na província moçambicana de Tete, e Macuse, na província da Zambézia, que inclui um terminal de carvão e a capacidade de transporte ferroviário de 25 milhões de toneladas de carvão por ano. Este investimento inicial moçambicano liderado por Pires da Fonseca ascendeu a 4,5 mil milhões de dólares.

No sector ferroviário ninguém subvaloriza Pires da Fonseca. “Se vem para a Arriva, dificilmente ficará a gerir o comboio Corunha-Porto”, comenta um especialista do sector. Por isso, há novas perspetivas da Arriva poder assumir um papel mais relevante no mercado liberalizado dos transportes em Portugal e Espanha.

O Jornal Económico não obteve resposta aos contactos feitos junto de Pires da Fonseca, que ainda não tomou posse formal do novo cargo na Arriva.

Depois de ter permanecido muitas décadas estagnado, o mercado ferroviário surge agora em novos cenários idealizados por operadores estrangeiros. “É natural que os incumbentes ibéricos, a Renfe e a CP, tentem acordos e parcerias entre si, com novas propostas de serviços conjuntos, para defenderem os seus mercados contra a entrada de grandes operadores europeus”, comenta um ex-gestor da CP.

Mas, por outro lado, “como o mercado ferroviário local é tão pequeno, não há muitas propostas para serviços concorrentes: na ligação Corunha-Porto aparecer a Arriva, porque tem o respaldo do gigante DB, que é quase indiferente à CP e à Renfe”, comentou outra fonte do sector. “Pode haver interesse da francesa SNCF apresentar propostas, associada à CP, para entrarem em Espanha com um serviço luso-francês”, admite outra fonte. Contactado pelo Jornal Económico, o presidente europeu da UIC, Francisco Cardoso dos Reis, não fez comentários. ●



**JOÃO MATOS FERNANDES**  
Ministro do Ambiente e da Transição Energética

Criou condições para as autarquias gerirem os transportes urbanos. É o principal defensor do Programa de Apoio à Redução do Tarifário que desceu o preço dos passes sociais.



**JOSÉ PIRES DA FONSECA**  
Gestor ferroviário

Veio de Moçambique para ser o próximo responsável pela Arriva em Portugal, aguardando-se que tome posse do novo cargo e que defina os projetos ferroviários na futura ligação Corunha-Porto, entre vários novos serviços que vai liderar.



**FRANCISCO CARDOSO DOS REIS**  
Presidente europeu da UIC

Sempre atento em relação ao sector ferroviário, Cardoso dos Reis é um dos ex-presidentes da CP que antecipou a entrada de operadores privados a partir da data da liberalização do transporte de passageiros.



## OPINIÃO

# Sines e Los Angeles



**JORGE D'ALMEIDA**  
Presidente da Comunidade  
Portuária de Sines

À partida, uma comparação entre Sines e Los Angeles parece desproporcionada. Porém, uma visita recente veio revelar que as semelhanças são mais fortes, do que se imagina, não obstante a enorme diferença de escala. Mais do que Roterdão, frequentemente apontada como exemplo, Los Angeles (LA) é a melhor referência para o modelo de desenvolvimento de Sines. Senão, vejamos:

## i) Localização continental:

Sines e LA têm localizações geoestratégicas semelhantes, no extremo sudoeste de dois continentes onde o comércio marítimo com o extremo oriente é um fator preponderante nas respetivas economias. Adicionalmente, Sines é o porto europeu mais próximo de LA, através do Canal do Panamá.

As estatísticas de LA são estratosféricas: US\$ 460 bi [mil milhões de dólares] de comércio externo, mais do dobro do PIB [Produto Interno Bruto] português. Em 2018, o movimento de contentores atingiu 9,5 milhões de TEU [medida padrão equivalente a contentores com 20 pés de comprimento] que, combinado com o porto adjacente de Long Beach com 8,1 milhões de TEU, totaliza 17,6 milhões de TEU, cerca de 20% acima de Roterdão. 80% por cento do comércio marítimo é com o extremo-oriente, onde sobressai a China, responsável por mais de metade. No lado negativo, LA regista um forte desequilíbrio entre importações e exportações, de que resulta uma elevada movimentação de contentores vazios da ordem dos 30%.

Em contraste, Sines movimenta atualmente cinco vezes menos que LA, sendo cerca de 80% carga de transbordo. Ao contrário de LA, há um equilíbrio razoável entre importações e exportações, pelo que a movimentação de contentores vazios é relativamente pequena.

Sines e LA têm condições para receber os maiores navios-mãe em

operação e em construção, com calados até 16 metros. Contudo, ao contrário de Sines, esta profundidade está limitada apenas a alguns dos terminais em LA.

## ii) Ligação ferroviária:

Tal como Sines, LA é servida por ligações ferroviárias diretas nos seus terminais (*on-dock rail*), que constituem um fator crítico de sucesso. Conjugado com Long Beach, circulam mais de 100 comboios por dia com contentores, sendo que cada composição atinge comprimentos até 4,5 quilómetros com duas alturas de contentores (*piggy-back*), atingindo capacidades da ordem de 1.000 TEU, com ligação a todo o território americano. É sabido que o transporte ferroviário de/para LA concorre diretamente com o transporte marítimo pelo Canal do Panamá, poupando cerca de seis dias no tempo de trânsito para a costa Leste dos EUA. Cerca de 50% do movimento portuário de LA tem origem ou destino fora da Califórnia, quase totalmente servido por ferrovia.

Em relação a Sines, é sabido que o desenvolvimento do Terminal XXI depende, desde o seu arranque em 2004, da ligação ferroviária a Lisboa/Bobadela, progressivamente estendida a outros portos secos estrategicamente localizados em Portugal e Espanha. Mais de 90% da carga do *hinterland* ibérico servido por Sines é transportada por ferrovia. A Medway (ex-CP Carga) está apostada num forte crescimento do tráfego ferroviário na Península Ibérica, por enquanto condicionado pelas conhecidas limitações da infraestrutura.

Salvas as devidas proporções, Sines pode imitar LA na conquista, por via ferroviária, do mercado europeu. Para os mais céticos, convém lembrar que a DB Schenker/Transfesa opera comboios diários entre Valladolid e o centro da Europa e que Saragoça já recebeu comboios com origem na China.

A ligação marítimo-ferroviária constitui cada vez mais uma vantagem competitiva para os operadores globais, criando uma séria ameaça para os operadores tradicionais. Um exemplo disso é o serviço 'Land Sea Express' que a Cosco oferece a partir do porto de Pireus. O objetivo é chegar ao Norte da Europa por comboio, reduzindo o tempo de trânsito do Extremo Oriente em cerca de dez dias. Por enquanto a via férrea não permite essa ligação, mas se/quando isso acontecer, terá necessariamente um impacto negativo nos portos do Norte da Europa.



## iii) Centros de distribuição regional:

LA partilha com Long Beach cerca de 5.000 hectares de área dedicada a parques logísticos e centros de distribuição regional (RDC). As principais cadeias de distribuição americanas, como a Walmart, Target e Costco, utilizam LA/LB como RDC para bens de consumo asiáticos. A Amazon também tem aí um enorme centro de distribuição para o comércio eletrónico próprio e de terceiros, conhecido por FBA (*Fulfillment by Amazon*).

Em Sines, não existem RDC e a atividade logística de contentores fora do Terminal XXI ainda é incipiente. Contudo, o desenvolvimento desta atividade é não só inevitável, pela oportunidade de negócio gerada pelo Terminal XXI, como essencial para a continuação do crescimento deste terminal e desenvolvimento do Terminal Vasco da Gama. A Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS), gerida pela Aicep Global Parques, oferece excelentes condições para esse efeito: uma área de 2.400 hectares, extensível até 4.200 hectares, onde se localiza uma zona de 270 hectares, adjacente ao porto, reservada para atividades logísticas (ZALSINES).

## iv) Zona de Comércio Internacional:

LA tem a maior zona de comércio internacional nos EUA, cobrindo uma área de 2.100 hectares (*Foreign Trade Zone 202*). Esta zona tem um estatuto semelhante às Zonas Francas consignadas no Título VII do Código Aduaneiro da União (CAU), permitindo um tratamento aduaneiro de exceção para atividades de natureza industrial, comercial e de prestação de serviços, destinadas ao mercado internacional. Parece evidente que Sines deverá obter este estatuto para potenciar o desejado desenvolvimento da ZALSINES.

## v) Ligação porto-cidade:

O Porto de LA é um departamento municipal (*LA Harbor Department*), administrado por cinco comissários nomeados pelo presidente da Câmara e por uma equipa de gestão liderada por um diretor executivo. Este modelo de governação hanseático, comum nos portos do Norte da Europa, assegura uma grande sintonia entre desenvolvimento urbano e portuário.

Em contraste, o Porto de Sines (APS) é uma sociedade anónima gerida por um conselho de admi-

nistração nomeado pelo ministério tutelar. Contudo, existe uma ligação próxima e grande sintonia entre a APS e a Câmara Municipal de Sines e entre estas e a Aicep Global Parques, responsável pela ZILS. Para mais, as três entidades são membros associados da CPSI – Comunidade Portuária de Sines, que tem por missão a promoção do desenvolvimento do complexo marítimo, industrial e logístico de Sines.

A CPSI - Comunidade Portuária de Sines, participou recentemente numa missão comercial à Califórnia, no âmbito do programa Alentejo Global Invest, uma iniciativa da ADRAL – Agência para o Desenvolvimento Regional do Alentejo.

O objetivo da missão foi a promoção do complexo marítimo, industrial e logístico de Sines junto de várias comunidades californianas, designadamente S.Francisco/Oakland, San Diego, Ventura/Hueneme e Los Angeles/Long Beach.

Para já, ficou uma certeza: a organização e a qualidade das visitas e reuniões, conseguidas com o apoio da Aicep e do Departamento de Comércio dos EUA, permitem antever boas perspectivas para o futuro, que só o tempo confirmará. ●



# O novo Mercedes-Benz Actros

## Segurança, eficiência e conectividade

O novo Actros, estabelece novos padrões no transporte de longa distância. Com mais de 60 inovações, o novo camião Mercedes-Benz passa a disponibilizar soluções inéditas em veículos de produção em série, como o **Multimédia Cockpit**, o sistema **MirrorCam** em substituição dos espelhos retrovisores convencionais e os sistemas de segurança mais avançados como o **Active Brake Assist 5** e **Active Drive Assist** que permite uma **condução semiautónoma** em todas as velocidades. Mais um passo na estratégia **Road Efficiency** que garante os baixos custos totais, elevada segurança e máxima utilização do veículo.



### O PRIMEIRO CAMIÃO DE SÉRIE COM CONDUÇÃO SEMIAUTÓNOMA

Uma das principais novidades do novo Actros é o novo **Active Drive Assist**. Pela primeira vez disponível num camião, este sistema permite uma **condução semiautónoma** em todas as velocidades. O sistema, não só ajusta a distância e a velocidade em função do veículo da frente, como corrige a trajetória caso o camião se desvie da sua faixa de rodagem.

A nova geração do sistema de travagem de emergência **Active Brake Assist 5** reage perante a presença de outros veículos e deteta a presença de pessoas em movimento, travando totalmente o veículo em caso de necessidade, dentro dos limites definidos.



### O PRIMEIRO CAMIÃO DE SÉRIE COM O SISTEMA MIRRORCAM EM SUBSTITUIÇÃO DOS ESPELHOS CONVENCIONAIS

Os espelhos retrovisores principais e de grande angular dão lugar à **MirrorCam**, que permite uma melhoria ao nível da segurança, aerodinâmica e manobrabilidade. O sistema é composto por duas câmaras exteriores, cujas imagens são apresentadas nos ecrãs de 15" montados nos pilares A, no interior da cabina, apoiando o motorista através de linhas indicadoras de distância para uma melhor avaliação do trânsito, manobras, curvas ou mudanças de direção. Em curvas ou em marcha-atrás, a imagem do monitor acompanha o veículo permitindo uma visibilidade otimizada do final do semirreboque. Durante as paragens e com o motor da viatura desligado, o motorista pode, dentro da cabina e em qualquer altura, controlar o espaço em redor do camião através dos ecrãs interiores, simplesmente premindo um botão.

### EFICIÊNCIA AUMENTADA, COM CONSUMOS DE COMBUSTÍVEIS AINDA MAIS BAIXOS GRAÇAS AO PREDICTIVE POWERTRAIN CONTROL, COM FUNÇÃO INTERURBANA

Comparando com o modelo anterior, o novo Actros poupa até 3% de combustível adicional em autoestradas e vias rápidas, resultante das várias inovações introduzidas, como a forma aerodinâmica do sistema **MirrorCam** ou os novos defletores de ar de forma côncava. Em conjugação com a nova função interurbana do sistema **Predictive Powertrain Control**, que utiliza a tecnologia de localização por satélite e mapas topográficos, o novo PPC reconhece as curvas, as rotundas e os limites de velocidade do trajeto, permitindo uma redução ainda maior do consumo de até 5%.



### O NOVO MULTIMEDIA COCKPIT PARA UMA MAIOR CONECTIVIDADE E OPERAÇÃO MAIS INTUITIVA

O interior da cabina também foi totalmente revisto, apresentando um inovador **cockpit multimédia**. O painel de instrumentos tradicional, foi substituído por um generoso monitor atrás do volante, onde é visualizada a informação mais importante para a condução do veículo. O tradicional painel de bordo com vários botões foi substituído por um segundo monitor tátil e a partir do qual é possível controlar as demais funções do veículo e o sistema de infoentretenimento. O monitor a cores e o ecrã tátil podem ser controlados em andamento, através do novo volante multifunções.



O novo Actros chega agora a Portugal, estando disponível para entregas a partir do mês de junho. Saiba mais sobre este novo camião e todas as suas inovações em: [www.mercedes-benz-trucks.pt](http://www.mercedes-benz-trucks.pt)



Foto cedida

ENTREVISTA JOSÉ ANTÓNIO REIS Diretor Geral da DHL Express Portugal

# DHL vai investir 40 milhões de euros em terminal de carga

O grande investimento previsto pela DHL Express para Portugal nos próximos anos destina-se ao aeroporto Humberto Delgado. Oito milhões de euros serão aplicados em tecnologia de vanguarda.

**NUNO MIGUEL SILVA**  
nmsilva@jornaleconomico.pt

Um dos maiores grupos mundiais do setor da logística, a DHL Express, marca presença no mercado nacional há quase 40 anos. Em entrevista ao Jornal Económico, José António Reis, diretor geral da DHL Express Portugal, garante que a empresa continua a considerar Portugal como um mercado estratégico e assume que a empresa tem um compromisso para investir 40 milhões de euros num terminal de carga expresso no aeroporto Humberto Delgado.

**Que investimento o grupo DHL tem efetuado no setor da tecnologia e da disrupção**

**digital nos últimos anos e quais as previsões de investimento para os próximos anos?**

O Grupo Deutsche Post DHL tem apostado fortemente na inovação tecnológica, enquanto líder internacional em transportes e logística. Nos últimos anos, realizámos investimentos significativos nas áreas de robótica, realidade aumentada, automatização de processos, com base em investigações e implementação de projetos-piloto, desenvolvidos por equipas de inovação *inhouse* e parcerias que a DHL mantém com fornecedores externos.

A acompanhar esta aposta, e tendo conhecimento que a tecnologia assume uma importância vital nas operações, a DHL Express tem desenvolvido constantemente so-

“

**A DHL vai ser a primeira empresa de transporte expresso internacional a disponibilizar um serviço de entrega de encomendas ‘last mile’ com ‘drones’ nas áreas urbanas da China**

luções inovadoras no setor da logística com o objetivo de garantir maior transparência e otimização dos processos e contribuir ativamente para o sucesso dos nossos clientes.

No mercado de entregas de *e-commerce*, mais de 90% dos consumidores analisam as opções de entrega disponíveis antes de efetuarem o *checkout* e a sua decisão é influenciada pela velocidade de entrega, flexibilidade e facilidade. Assim, acreditamos que a tecnologia deve ser aplicada às necessidades dos negócios dos nossos clientes e, por se tratar de uma área tão dinâmica, estamos constantemente a adaptar as ferramentas e sistemas de acordo com as especificidades do mercado.

A título de exemplo, atualizámos

recentemente o *On Demand Delivery* (ODD), a nossa solução de gestão de envios pelos próprios destinatários de encomendas, no sentido de melhorar a sua experiência de compra *online*. O ODD oferece seis opções de entregas padronizadas, permitindo aos clientes receber notificações, por correio eletrónico ou mensagem de texto, sobre o progresso da entrega de encomendas. A nova versão do ODD inclui o ‘Registo de Destinatário’, que permite ao cliente que recebe a encomenda registar-se na plataforma e definir as suas preferências de entrega, aplicadas automaticamente às suas entregas futuras.

Outro projeto que anunciamos recentemente é a parceria entre a DHL Express e a EHang, líder mundial de veículos aéreos inteligentes, para o lançamento de uma solução de entrega de *drones*, totalmente automatizada e inteligente, face aos desafios das entregas *last mile* nas áreas urbanas da China. É, de facto, um orgulho sermos a primeira empresa de transporte expresso internacional a disponibilizar este serviço na China, um mercado que recebe, cada vez mais, PME e *startups* com novas necessidades logísticas. Temos, assim, mais oportunidades para implementar soluções inovadoras como esta que impulsionem o crescimento dos negócios com maior eficiência, sustentabilidade e menor custo.

Em termos de investimento, para além de todas as atualizações de equipamentos e *softwares* necessários à gestão diária do negócio da DHL Express Portugal, temos prevista a construção de um terminal de carga expresso DHL no aeroporto de Lisboa, onde no compromisso total de 40 milhões de euros, está incluído o investimento de oito milhões de euros em tecnologia inovadora e de vanguarda.

**Que resultados, que retorno tem a DHL Express obtido a partir desse investimento?**

Na DHL Express, estamos conscientes que tanto a experiência na utilização das plataformas digitais como o *feedback* dos consumidores são fundamentais para a melhoria dos processos e a qualidade do serviço que prestamos aos nossos clientes. Estamos em Portugal há 37 anos, o que nos permite ter um vasto conhecimento local e, ao mesmo tempo, estamos inseridos numa estrutura global, presentes em mais de 220 países e territórios, o que nos permite obter informação crucial sobre todos estes mercados. Por isso, o retorno manifesta-se no mercado nacional e internacional.

Temos investido de forma contínua no mercado português, no desenvolvimento e especialização técnica dos nossos membros e na



implementação de tecnologias inovadoras e emergentes, bem como equipamentos e infraestruturas que acompanhem os hábitos e preferências dos consumidores. Nos últimos três anos, registámos um crescimento anual sólido do nosso volume de negócios, na ordem dos dois dígitos percentuais, devido em grande parte à recuperação sustentável da economia nacional. A atividade da DHL Express é um reflexo direto da economia do país, já que somos um parceiro essencial nas transações de documentos e encomendas urgentes entre países, tanto na importação como na exportação. Por outro lado, o conhecimento internacional que temos é, sem dúvida, uma grande vantagem para as empresas exportadoras nacionais que trabalham conosco, que beneficiam não apenas da nossa rede – que faz chegar os seus produtos a qualquer parte do mundo –, como também do nosso *know how* sobre as características dos mercados para os quais exportam.

#### De que forma é que esse investimento da DHL Express se reflete nas cadeias de grandes superfícies da distribuição moderna?

A evolução tecnológica trouxe-nos avanços muito positivos, mas, também, novos desafios. Os clientes são cada vez mais exigentes na velocidade dos prazos de entrega e, por outro lado, a crescente procura exige às empresas a adaptação dos seus serviços e infraestruturas, num mercado em constante transformação. Neste sentido, a DHL Express surge como um parceiro estratégico que disponibiliza um serviço integrado, para que os clientes possam concentrar-se no seu *core business* e competir de forma vantajosa, num mercado cada vez mais global, com modelos de negócio distintos.

#### De que forma é que esse investimento se reflete no consumidor final?

O aumento da população nos centros urbanos tem tornado a gestão das entregas *last mile* mais complexas para as empresas de *e-Commerce*, que têm que apostar em estratégias para competir de forma eficaz e fazerem uma boa gestão dos seus *stocks*. A DHL está a desenvolver soluções focadas para ajudar estas empresas a chegarem aos seus clientes finais, com rapidez e eficiência, desde a aprendizagem automática para melhorar o envio de encomendas dentro das cidades, até ao aumento da automatização nas nossas redes de distribuição.

Além disso, a DHL Express garante que os *eShoppers* recebam os seus envios com a máxima rapidez e

eficiência, já que conhecemos os mercados, a legislação aplicável e os trâmites aduaneiros, o que nos permite agir como facilitadores do comércio internacional. Queremos, assim, continuar a ser o parceiro de excelência dos nossos clientes nas soluções de transporte expresso internacional de encomendas e documentos, a fim de lhes proporcionar a melhor experiência e serviço.

#### É possível dar exemplos práticos de como esse investimento da DHL Express na área digital está a mudar a vida de fornecedores, distribuidores e consumidores?

Os nossos fornecedores são levados a desenvolver soluções tecnológicas que respondam às nossas necessidades e, assim, conseguem muitas vezes disponibilizar no mercado soluções impulsionadas pela nossa procura. Ao mesmo tempo, também os nossos clientes, tanto expedidores, como destinatários, esperam que a DHL Express, enquanto líder de mercado, tome também a dianteira em termos tecnológicos. Isso reflete-se diretamente nas integrações tecnológicas que conseguimos fazer com os sistemas dos nossos clientes, nos sistemas de gestão de entregas pelos destinatários (ODD), entre outras.

#### Sendo uma multinacional, quais são os fatores distintivos deste setor e da sua evolução recente no mercado nacional em comparação com outros países em que a DHL opera?

O setor de transportes e logística tem evoluído bastante, fruto das inovações tecnológicas no mercado, nomeadamente na área do *e-commerce*. As colaborações entre lojas físicas e *online*, enquadradas na reformulação dos modelos de negócio, a par da conveniência, proximidade e segurança nas transações são alguns exemplos das grandes tendências atuais enfrentadas pelos *players* nacionais do setor. Em Portugal, o *e-commerce* tem crescido dois dígitos por ano e, nos restantes países europeus, esta tendência é ainda maior. O *e-commerce* tem sido a principal frente de crescimento do negócio expresso e, na DHL Express, representa já mais de 30% do volume da atividade.

Paralelamente, o mercado europeu está em permanente transformação e a tecnologia tem possibilitado o aumento da eficiência dos processos e melhoria da qualidade dos serviços. O setor de encomendas já se encontra liberalizado há algum tempo, com os vários operadores e integradores nacionais e internacionais a competirem entre si, à escala mundial. ●

#### TRANSPORT LOGISTIC 2019

## Rangel e Garland em Munique

Esta feira, que vai decorrer em Munique de 4 a 7 de setembro, é considerada a maior do setor a nível global. Empresas nacionais terão um ‘stand’ coletivo.

O Grupo Rangel e a Garland, dois dos maiores operadores nacionais no setor da logística, vão marcar presença, na próxima semana, numa das maiores feiras internacionais do setor, “Transport Logistics 2019”, que vai decorrer em Munique, de 4 a 7 de junho. A Rangel Logistics Solutions vai apresentar as suas soluções especializadas de transporte para vários mercados estratégicos como a Ásia, Médio Oriente, Brasil, EUA, Canadá, Europa, Norte de África e PALOP.

“A ‘Transport Logistic’ é uma das principais feiras mundiais do sector. Para a Rangel, este é um evento de *networking* estratégico, numa altura em que os nossos esforços se centram no desenvolvimento de novas tecnologias, soluções inteligentes e no desenho de soluções de transporte e logística, customizadas às necessidades dos nossos clientes. A feira é um importante espaço para a criação

de novas parcerias estratégicas com relevantes agentes internacionais”, afirma Nuno Rangel, CEO da Rangel Logistics Solutions.

Para a Rangel, mercados como o asiático, Médio Oriente, Brasil, EUA, Canadá e PALOP estarão em destaque no âmbito dos serviços especializados de transporte aéreo e marítimo, quer em termos de contentores completos ou consolidações. Para a Europa e Norte de África, a empresa avança com soluções de transporte rodoviário, uma operação que já tem saídas regulares para 42 destinos e com tempos definidos para o transporte de quase todo o tipo de mercadoria em regime de grupagem e camiões completos.

Também a Garland, com 243 anos de história, vai estar presente na “Transport Logistics”, no *stand* coletivo “Logistics from Portugal”, organizado pela publicação ‘Supply Chain Magazine’. “Numa fase em

que novos desafios e oportunidades se abrem ao setor com o crescimento do *e-commerce*, a progressiva digitalização dos processos logísticos, o impacto da ‘Indústria 4.0’, e em que aumenta a procura por soluções que tornem o comércio internacional mais célere, mais eficiente e mais sustentável, o Grupo Garland marca pela primeira vez presença no certame com objetivos bem claros. “Esta é a maior feira internacional no nosso setor e nela esperamos, além de dar a conhecer os nossos serviços a partir de Portugal, Espanha e Marrocos, cimentar as parcerias já existentes. Trata-se de um evento onde teremos oportunidade de encontrar muitos dos nossos clientes e parceiros mundiais, mas onde temos expectativas de fazer novos contactos que potenciem eventuais negócios”, avança Peter Dawson, presidente do conselho de administração da Garland. ● NMS

PUB

LisbonFilm Orchestra

MARIA JOÃO ABREU | JOSÉ RAPOSO  
ANTÓNIO MACHADO | PEDRO LUZINDRO | TERESA MACEDO  
DAVID RIPADO | JOANA BRITO SILVA | MIGUEL RAPOSO | NUNO FONSECA

COM O APOIO  
CULTURE IS GREAT

“O QUE VIRES AO ACORDAR, COM PAIXÃO HÁS-DE AMAR...”

**SONHO DE UMA NOITE DE VERÃO**  
o MUSICAL  
A PARTIR DA OBRA DE SHAKESPEARE

realização: SIMON FRANKEL | direção artística: NUNO DE SÁ | produção: LAURA PÓVDA  
assistentes de produção: ANA PAULA ROCHAT | assistente de direção: PEDRO MARQUES | iluminação: FRANCISCO SANTIAGO

**23 MAIO A 2 JUNHO | TEATRO TIVOLI BBVA**  
BILHETES À VENDA EM WWW.TICKETLINE.SAPO.PT E NOS LOCAIS HABITUAIS INFO E RESERVAS LIGUE 1825 048

J.M.PÓVDA TIVOLI WASSLO SP L'OREAL Mark Group



# activeONE

Veículos de transporte automatizado para a Indústria 4.0  
LOGÍSTICA SIMPLIFICADA, MAIOR PRODUTIVIDADE!



ECONOMIA DE CUSTOS  
COM MOVIMENTAÇÃO AUTOMATIZADA DE CARGAS

Os AGV ActiveONE são veículos automatizados para transporte de materiais e mercadorias em instalações de fabrico e armazenamento. Com elevada capacidade de carga e rentabilidade são facilmente adaptáveis às infraestruturas e sistemas de gestão de diferentes sectores de actividade, apoiando integralmente operações de alta cadência 24h/7.



Configurações base de AGVs: ActiveONE com elevação hidráulica ou pino rebocador, ActiveONE com Transportador de Rolos e ActiveONE XL.