

X COLÓQUIO IBÉRICO DE GEOGRAFIA
“A GEOGRAFIA IBÉRICA NO CONTEXTO EUROPEU”
UNIVERSIDADE DE ÉVORA
22 a 24 de Setembro de 2005

LOGÍSTICA: UMA APOSTA NO PRESENTE PARA UM DESENVOLVIMENTO FUTURO
PROPOSTA PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE UMA PLATAFORMA LOGÍSTICA NA ÁREA
AZAMBUJA/CARREGADO – UM APONTAMENTO METODOLÓGICO

Eixo temático: As Cidades Ibéricas entre o Marketing e o Bem-Estar

Ana Cardoso
anacmcardoso@clix.pt
Ricardo Agostinho
ricardojla@fl.ul.pt

Departamento de Geografia
Faculdade de Letras
Universidade de Lisboa
Faculdade de Letras, Alameda da Universidade, 1600-214 Lisboa
Tel: 21 7920000

LOGÍSTICA: UMA APOSTA NO PRESENTE PARA UM DESENVOLVIMENTO FUTURO
PROPOSTA PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE UMA PLATAFORMA LOGÍSTICA NA ÁREA
AZAMBUJA/CARREGADO – UM APONTAMENTO METODOLÓGICO

Ana Cardoso¹
Ricardo Agostinho²

0 – Nota Introdutória

A presente comunicação resulta de um projecto de final de licenciatura apresentado em 2004 no âmbito da disciplina de Seminário em Planeamento e Gestão do Território integrada na licenciatura em Geografia, Planeamento e Gestão do Território da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

A temática da Logística nasceu de uma vontade conjunta dos seus autores e da própria autarquia da Azambuja, ambos conscientes das potencialidades que a área logístico-industrial Azambuja/Carregado apresenta em termos de desenvolvimento empresarial ,especialmente ligado ao sector logístico, potencialidades essas que urgem uma dinamização e articulação de forma a consolidar uma estratégia que possa afirmar a referida área como o principal centro logístico da AML e como um importante interface a nível nacional e internacional no que diz respeito à inter modalidade de transportes e à capacidade de armazenamento e gestão.

A delineação de uma estratégia de desenvolvimento consciente e estruturada torna-se, por isso, e cada vez mais, uma poderosa ferramenta de que os territórios dispõem para alcançar um desenvolvimento constante e equilibrado. O documento que aqui se apresenta é apenas uma amostra e uma síntese da proposta integral e que tem como objectivo aplicar as estratégias e normas inerentes ao processo de Planeamento Estratégico à área logístico-industrial de Azambuja/Carregado no sentido de, em consonância com as suas potencialidades e debilidades, se formar um estratégia de futuro que possa trilhar os caminhos do desenvolvimento para a referida área formando aí uma plataforma logística de âmbito regional, nacional e internacional que, caso seja concretizada, resultará numa melhoria significativa do cenário actual a vários níveis, assim como proporcionará afirmação da área enquanto pólo dinâmico de crescimento económico e de importância logística estratégica.

¹Geógrafa– Rua da Fonte do Rei, 20, 3100-195, Carriço, Pombal; Tlm: 934479559; E-mail: anacmcardoso@clix.pt

² Bolseiro de Investigação no Projecto eAtlaSudoe Interreg IIIB, 2004-2006 e discente do Mestrado de Desenvolvimento Regional e Local – Departamento de Geografia da Faculdade de Letras, Alameda da Universidade, 1600-214 Lisboa; Tlm: 934925247; E-mail: ricardojla@fl.ul.pt

A presente comunicação estruturar-se-à em seis partes distintas. Numa primeira parte será estabelecido um breve enquadramento conceptual quanto à logística e seus conceitos inerentes. Numa segunda parte será feita uma abordagem às características que definem o mercado potencial para a implementação de plataformas logísticas em Portugal, sendo que na terceira fase entramos numa caracterização da área em estudo, Azambuja/Carregado, indicando as suas principais características a vários níveis, as suas potencialidades e constrangimentos, entre outros factores que poderão explicar a aposta neste eixo, sendo esta a quarta fase desta comunicação. Seguidamente será apresentada, de uma forma sucinta, a proposta de desenvolvimento de uma plataforma logística na área em estudo para, de seguida, e por último, tecermos alguns comentários finais em relação a essa mesma proposta.

1 – Enquadramento conceptual

A logística define-se como a actividade de coordenar as acções que têm como fim conduzir os bens até junto dos consumidores, por forma a que estes possam usufruir daqueles sempre que necessitarem e/ou desejarem. Esta actividade pressupõe a existência de uma separação geográfica entre a produção de bens e serviços e os consumidores a que se destinam. (Almeida, 2002)

Embora o objectivo principal seja ultrapassar os obstáculos temporais e geográficos entre a oferta e a procura, a logística deve ser vista, num âmbito mais alargado, como o planeamento e a operação dos sistemas físicos (meios e redes de transporte, armazenamento, entre outros), informais e de gestão que envolvem o processamento da informação relativa aos bens e serviços transaccionados e também o processo de gestão e controlo de stocks. Estes sistemas são fundamentais para que a produção de bens e serviços possa ultrapassar os condicionalismos temporais e geográficos.

Para além da gestão e distribuição dos produtos, a logística de qualquer empresa abrange desde as compras a negociações com fornecedores, todo o processo de aquisição de materiais para a produção, planeamento e gestão da produção, passando pela armazenagem dos materiais, pelos acordos de fornecimento, pela produção e armazenagem de produtos acabados e finaliza no contacto com os clientes, processamento de encomendas e gestão das relações com os mesmos.

A Logística pode ainda dividir-se em actividades primárias, como o Transporte, Gestão de Stocks e Processamento de Pedidos, e outras actividades mais secundárias, mas não menos importantes, como o armazenamento, o manuseamento dos bens, a protecção e a segurança dos bens, as aquisições, a calendarização da produção e a informação.

Ao falarmos de Transportes associados à Logística, existem uma série de factores que devem ser tomados em conta, são eles: o traçado, a qualidade das redes e das infra-estruturas viárias, a acessibilidade, a conectividade, a capacidade das vias e dos interfaces, etc. estes aspectos são determinantes para compreender os diferentes graus de eficiência da logística, a centralidade e a atractividade dos locais de implantação dos serviços relacionados com os transportes.

Por último, e tendo em conta que a base deste estudo prende-se com a importância e viabilidade de Plataformas logísticas, estas podem ser entendidas, e segundo Almeida (2002), como o local onde se efectua a integração física dos vários modos de transporte, gerando uma grande concentração de tráfego e investimentos, possibilitando elevadas economias de escala, quer no interior quer através da sua articulação com outras plataformas

2 - Mercado potencial para novas plataformas logísticas em Portugal

Segundo o PRADSTR (2001), existem dois critérios básicos a seguir para a localização de uma plataforma logística, nomeadamente a maximização das possibilidades que oferece o mercado e, em segundo lugar, a mitigação dos custos derivados da sua localização, tanto em investimentos como em estudos operacionais. A implantação de novas plataformas logísticas na AML deverá, assim, basear-se nos seguintes pressupostos: a sua localização em relação aos principais mercados de consumo e industriais de Portugal; as dinâmicas territoriais e urbanísticas na AML; e a rede actual e futura de infra-estruturas e plataformas logísticas na área.

Ainda segundo o mesmo estudo, e de uma forma sucinta, constata-se que 50% do poder de compra do país concentra-se apenas em duas regiões: Grande Lisboa (34,3%) e Grande Porto (17,5%). Se a estes dados adicionarmos as sub-regiões que envolvem a AML (Setúbal, Oeste e Lezíria do Tejo), a AMP (Cávado, Ave e Baixo Vouga) e as situadas entre os dois pólos (Baixo Mondego, Pinhal Litoral, Médio Tejo, etc.), verificamos que mais de 70% do poder de compra do país situa-se na faixa entre Setúbal e Braga, ao longo da faixa litoral.

No que diz respeito à distribuição dos centros produtivos observa-se novamente uma elevada concentração de actividades em torno das grandes áreas metropolitanas, sendo que a sub-região da Grande Lisboa representa 30% do PIB gerado em Portugal, com um tecido produtivo bastante diversificado. Se acrescentarmos as actividades localizadas na Península de Setúbal, Lezíria do Tejo e Oeste, o PIB gerado na área envolvente de Lisboa representa 42% do PIB total do país.

O desenvolvimento de projectos de forte impacto territorial, como é o caso do presente estudo, deverá ainda considerar o modelo territorial no qual se circunscreve.

O modelo territorial da AML, definido pelo PORLVT em 2000, articula-se com base nos espaços e dinâmicas e problemáticas diferenciadas: espaços motores, espaços problema, áreas críticas, espaços emergentes, áreas de oportunidade, áreas dinâmicas periféricas, espaços naturais e eixos /corredores, sendo que o eixo Carregado/Azambuja é identificado como uma área dinâmica periférica, ou área fora do contínuo urbano, com capacidade para atrair determinadas actividades e com um certo grau de autonomia.

Como se salienta no estudo “Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto” (SPIM / DGTT, 1988), o mercado imobiliário da AML caracteriza-se pela escassez de solo em parcelas de tamanho suficiente, elevado preço do solo por m² para uso logístico-industrial, escassez de património público, e a gestão lenta e complexa do solo que condiciona o seu desenvolvimento, o que faz com que, a primeira coroa da AML seja inacessível à maioria das actividades e os concelhos mais distantes da segunda coroa, como é o caso de Alenquer e da Azambuja, sejam os mais competitivos para actividades industriais e logísticas.

A nível regional, a Região de Lisboa e Vale do Tejo concentra metade das grandes infra-estruturas de transporte que conectam o país com o exterior. A articulação inter-regional da RLVT com o resto do país está baseada nos três principais eixos de transporte que estruturam o território nacional: o corredor Litoral Norte-Sul, (através do IP1 e A1) que garante a articulação entre os dois principais pólos económicos do país; O corredor Sudoeste-Nordeste (IP6) que articula o conjunto Norte da RLVT ao centro de Espanha; e por último o Corredor Este-Oeste que articula, através do IP7a área Sul da RLVT com o Alentejo e Espanha.

A construção de novas infra-estruturas de transporte e a modernização das já existentes tem arrastado a RLVT para um processo de mudanças e transformações internas. A construção do IC 11 ligando as duas margens do Tejo nas proximidades da Azambuja/Carregado permitirá, não só criar uma ligação entre Vale do Tejo e o Oeste, como desdobrar a ligação para Sul, criando uma alternativa à ponte de Vila Franca de Xira (actualmente saturada e com difíceis acessos). O IC11 apresenta-se, no curto/ médio prazo, como infra-estrutura de maior impacto na área logística da Azambuja/Carregado, dado que, reforçará a acessibilidade externa da área e a posição de “Porta da Região Metropolitana”.

Por último, a rede de plataformas logísticas actualmente ao serviço da AML pode dividir-se em três níveis: um primeiro nível de infra-estruturas modais de transporte (aeroporto e os portos de Sines e Lisboa); um segundo nível de plataformas logísticas multi-modais (Alverca, Bobadela e Loures) e por último um terceiro nível, de áreas com uma levada

especialização/participação de actividades logísticas (área Azambuja /Carregado e área de Coia/Palmela).

3 – Área logístico-industrial Azambuja/Carregado

Com base em dados apresentados pelo PRADSTR (2001) e pelos PDM dos concelhos de Azambuja e Alenquer, a área da Azambuja/Carregado é um importante centro produtivo da AML, com cerca de uma centena de empresas instaladas de diversos sectores produtivos. A industria transformadora, com 50 empresas que ocupam 160ha (31% da área total), é a principal actividade da área, sendo que, as actividades de distribuição e logística, com 35 empresas e 140ha de área ocupada (29% do total) são em simultâneo as segundas actividades mais significativas. O comércio e os serviços são nitidamente mais residuais.

Apesar do Carregado e da Azambuja formarem uma área funcional conjunta, a situação revela-se distinta entre os dois pólos. Ainda que a distribuição sectorial seja similar, a especialização e o peso de determinados sub-sectores apresentam diferenças significativas. O pólo do Carregado-Alenquer, é um espaço economicamente heterogéneo, com uma importante presença de actividades industriais (onde predominam as empresas de alimentação como as multinacionais Matutano ou Knorr), comerciais e de distribuição. O eixo Vila Nova da Rainha – Carregado converteu-se numa das áreas de Portugal com maior concentração de operadores logísticos de âmbito internacional, sendo que a presença destes operadores e distribuidores (Aitena, MSAS Global logistics, entre outros), faz com que a área situada ao longo da N3 seja uma plataforma logística de primeira ordem. A Opel , entre as actividades industriais é o principal centro produtor e empregador da área.

Caracterização geral das actividades presentes nos pólos do Carregado e Azambuja								
	n.º de empresas		Solo Ocupado					
	Carregado	Azambuja	Carregado			Azambuja		
			ha	%	Principais sub - sectores	ha	%	Principais sub -sectores
Indústria	36	16	73,53	27,9	Alimentação, metalomecânica	85,99	31,6	Automóvel, alimentação animal e agro-alimentar
Distribuição	22	13	58,99	22,4	Operadores logísticos, distribuição automóvel	79,70	29,3	Operadores logísticos de distribuição e consumo
Comércio	7	0	19,43	7,4	Grandes superfícies comerciais, venda de automóveis	0,00	0,0	
Serviços	2	5	3,86	1,5	Estações de serviço e manutenção de veículos	3,16	1,2	Estações de serviço e manutenção de veículos
Vazio	22	12	63,80	24,2		87,00	32,0	
Infra-estruturas			29,91	11,3		16,37	6,0	
Outros			14,40	5,5	Loteamentos vários	0,00	0,0	
Total	67	34	263,91	100		272,23	100	

Fonte: Elaboração Própria

O processo deslocação espontânea da maioria dos principais operadores logísticos do mercado português, juntamente com a presença de outras empresas industriais, dedicadas à fabricação e distribuição de produtos de consumo final, como a alimentação, confirma a área Azambuja / Carregado como a “Cidade da logística de distribuição e consumo no âmbito da AML e do conjunto de Portugal”, segundo o PRADSTR (2001)

A maioria dos grandes operadores instalados na Azambuja e Carregado, têm aqui a sua sede central para o mercado português, tratam-se de empresas internacionais que possuem as suas próprias plataformas logísticas, com superfícies variáveis que vão de 5.000 m² a 35.000 m².

O principal factor explicativo da localização de operadores logísticos na área da Azambuja/ Carregado é a sua localização estratégica em relação aos principais mercados em Portugal, ou seja, a faixa que liga Lisboa ao Porto que concentra mais de 70% da capacidade de consumo de Portugal. Por outro lado, a localização em relação ao principal eixo de comunicações da AML, e o resto de Portugal e Europa, porta de entrada e saída da maior parte do comércio português, determinam que a área seja um ponto privilegiado para o acesso rápido aos principais centros de mercado portugueses e do exterior.

Outra questão que se destaca nesta área são as limitações do solo para o crescimento futuro, uma vez que, se somarmos o espaço ocupado por infra-estruturas, actividades industriais, de distribuição, comércio e serviços, fica disponível apenas ¼ do total da área. Os escassos 150ha de espaço actualmente disponíveis aparentam ser uma reserva de solo insuficiente, especialmente se se considerarem as dinâmicas de ocupação do solo previstas a longo e médio prazo.

3.1- O pólo do Carregado

É delimitado pela A1 a Nascente, por uma via secundária a Norte que separa as áreas residenciais da área industrial, a Poente por um caminho público e a Sul confina com o tecido urbano da vila do Carregado. Estas vias que atravessam o pólo do Carregado e que servem a área industrial são, simultaneamente, importantes vias de atravessamento e acesso a outras localidades. Pela N1/IC2 faz-se a ligação entre Carregado e Alenquer, seguindo para Rio Maior/Norte; a N3 liga o Carregado à Azambuja atravessando a área industrial aí localizada, seguindo para Santarém, ao longo da margem norte do Tejo.

O pólo do Carregado coincide praticamente com as áreas delimitadas no PDM de Alenquer, classificadas como espaços industriais existentes, novos espaços industriais e espaços industriais com ocupação programada. Estas áreas encontram-se confinadas por espaços

urbanos e/ou urbanizáveis que constituirão uma coroa residencial em torno dos espaços de actividades.

O traçado previsto da variante ao IC 2 tem vindo a constituir um elemento estruturante de toda a área, uma vez que permitirá retirar o tráfego de atravessamento no interior dos núcleos urbanos e da área industrial.

3.2 - O pólo da Azambuja

Desenvolve-se ao longo da EN3 entre Vila Nova da Rainha e Azambuja. É delimitada a sul pelo caminho-de-ferro e espaços agrícolas da Lezíria do Tejo, que constituem uma barreira física à sua expansão. Apenas na área central existe um alargamento para Norte estruturado por um conjunto de vias locais. Não confina directamente com espaços residenciais, embora se desenvolva entre os dois núcleos anteriormente referenciados. Esta área industrial e logística coincide em grande parte com a área industrial delimitada no PDM da Azambuja.

No caso da Azambuja verifica-se que a utilização funcional da rede viária não corresponde à hierarquia viária. No caso do Carregado, a hierarquia viária apresenta-se pouco clara e não se encontra devidamente aproveitada e esquematizada num sistema coerente e eficaz.

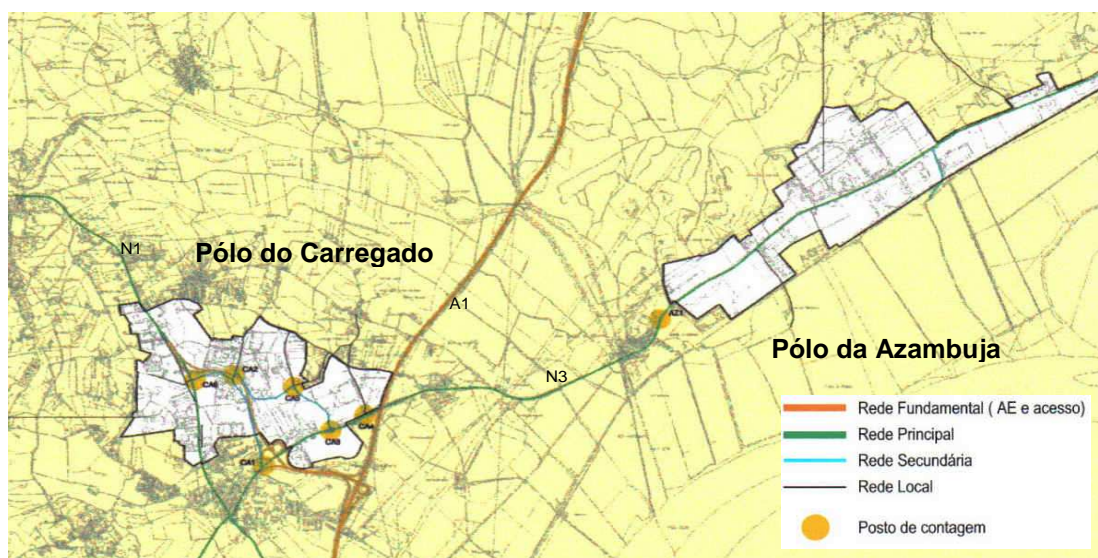


Fig. 1 – Individualização dos pólos do Carregado e Azambuja e principais vias de comunicação rodoviária Fonte: PRADSTR (2001)

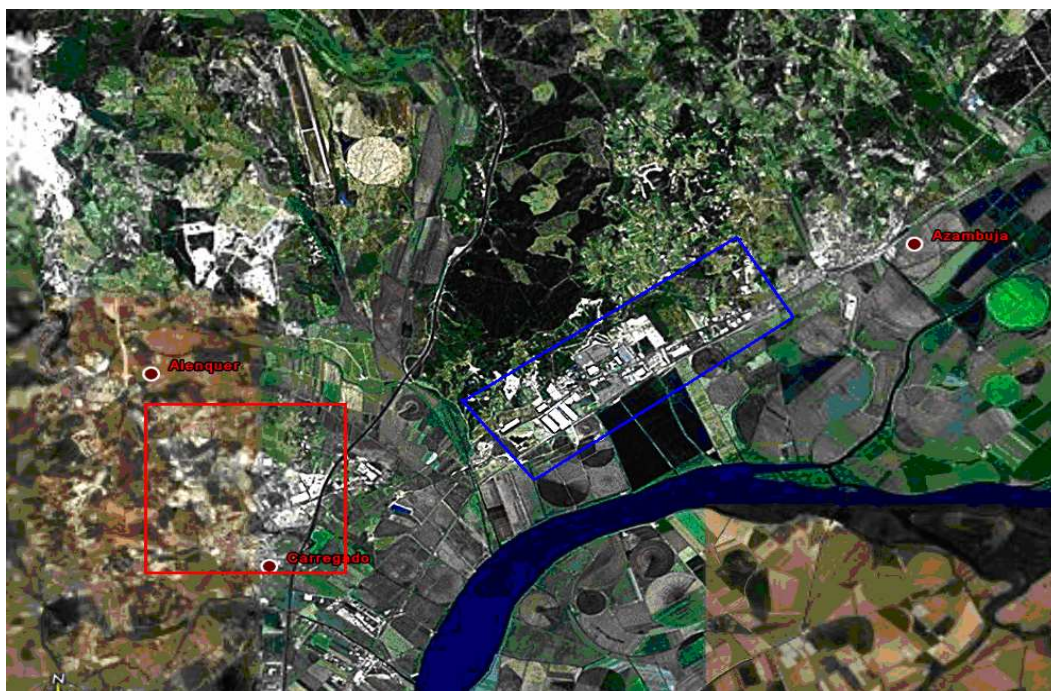


Fig. 2 - Individualização dos pólos do Carregado e Azambuja (fotografia aérea) / Fonte: www.it-geo.pt

3.3 - Constrangimentos e oportunidades

Um dos principais constrangimentos ao desenvolvimento de uma plataforma logística nesta área relaciona-se com os enormes constrangimentos rodoviários que aí se verificam. De facto, verifica-se a existência de volumes de tráfego muito significativos nas principais vias: N1, IC2 e N3, sendo notórias as percentagens elevadas de veículos pesados. São ainda patentes pontos de conflito preocupantes, gerados pelas intersecções e por entradas e saídas dos lotes onde se encontram as empresas. A mistura de tráfegos, de pesados, ligeiros e pedonais, criam situações graves de insegurança e risco.

No caso do pólo do Carregado, a EN3 apresenta alguns condicionantes preocupantes, nomeadamente intersecções significativas com viragens à esquerda, encontrando-se simultaneamente valores de tráfego muito próximos da capacidade da principal via de escoamento.

Em qualquer dos dois pólos existem possibilidades de expansão de actividades pelo que se conclui que com o aumento do número de veículos, dos pontos de conflito e da insegurança existentes tenderão a multiplicar-se, diminuindo as vantagens competitivas destas áreas de actividade.

Uma outra preocupação relaciona-se com o estacionamento de veículos pesados, uma vez que na área do Carregado existem situações de espera nas bermas dos arruamentos e

estacionamento no interior do núcleo urbano. Na EN3 verifica-se o estacionamento de veículos nas bermas junto ao núcleo de Vila Nova da Rainha.

O novo aeroporto da Ota, com capacidade para oferecer serviços entre 30 e 40 milhões de passageiros ao ano, é uma importante oportunidade para reforçar o sector logístico e de transporte de carga na área Azambuja / Carregado. Os impactes do aeroporto na região podem sintetizar-se entre 18 a 20 mil empregados, 65 mil usuários/dia, procura de solo para centros de negócios e parques industriais e aproximadamente 60 ha para actividades logísticas.

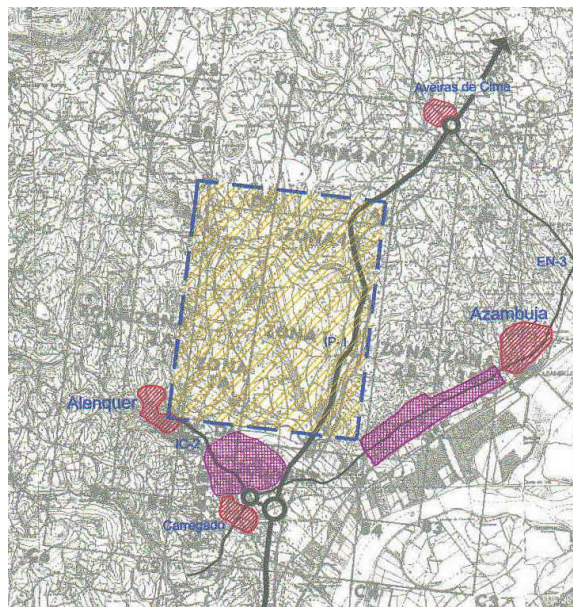


Fig.3 – Possível localização do aeroporto da OTA e sua proximidade aos pólos de Azambuja e Carregado / Fonte: PRADSTR (2001)

4 - Porquê apostar neste eixo ?

Esta área apresenta um potencial de desenvolvimento extremamente interessante, até porque a consolidação de uma massa crítica de unidades logísticas na área criará importantes externalidades, nomeadamente:

- Fixação de recursos humanos;
- Desenvolvimento de infra-estruturas e acessibilidades;
- Estabelecimento de uma comunidade de empresas que prestam serviços associados;

Deste modo, considera-se imprescindível consolidar e estruturar este eixo logístico como plataforma logística de distribuição regional/nacional para o centro do país e AML. Da análise efectuada à área em estudo (da qual resultou uma matriz SWOT) e do contacto estabelecido com empresas e outras entidades ligadas ao sector, consideramos que existem nesta área diversas vantagens para o desenvolvimento da actividade logística, que poderão resumir-se a

- boa macro-acessibilidade;
- proliferação de empresas de distribuição a nível regional e presença de alguns dos principais operadores logísticos nacionais e internacionais;

- possível implantação do novo aeroporto da OTA, previsto para 2008-2010 que irá gerar um conjunto de novas dinâmicas territoriais e económicas;
- terrenos disponíveis e relativamente baratos;
- condições vantajosas e apropriadas às necessidades do sector;
- Importantes transformações em infra-estruturas de acessibilidades, como a nova ponte sobre o Tejo (IC11) ou a CREL /A 10, que acentuarão as dinâmicas e os processos de transformação;

Para além das características e vantagens do eixo Azambuja / Carregado, este aparece mencionado no Plano da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, integrado no Programa para o Desenvolvimento Logístico Nacional (da responsabilidade do Gablogis), como uma área que faz sentido desenvolver e infra-estruturar logisticamente, ao lado de outros como Bobadela / Alverca, Coina / Palmela ou Pegões / Marateca. O eixo Azambuja / Carregado, assim como os restantes atrás mencionados, farão sentido como nós de articulação e áreas de suporte de actividades logísticas, tendo em conta o desenvolvimento integrado do sistema de transportes e acessibilidades nacionais.

Para além das potencialidades endógenas da área e das perspectivas de desenvolvimento que se lhe colocam, também a sua área envolvente poderá ser uma justificativa da importância de dinamizar nesta área uma plataforma logística. De facto, conforme observámos atrás, a área Azambuja/Carregado insere-se na AML, uma região nevrálgica ao nível nacional no que diz respeito à presença das principais dinâmicas económicas e sociais, afirmando-se como a mais importante ao nível dos índices de produção e consumo. A área a desenvolver encontra-se ainda integrada num espaço preferencial de expansão da AML, na qual existem terrenos disponíveis, a baixo custo e com acessibilidade privilegiada à capital e ao restante país e estrangeiro.

5– Proposta de desenvolvimento

A reflexão estratégica em matéria de planeamento do desenvolvimento do território tem em vista traçar caminhos e linhas de orientação futura. No entanto, e dada a incerteza inerente à evolução dos vários vectores e variáveis consideradas, a proposta de seguida apresentada tem em conta uma visão que, na nossa opinião, se configura como a mais concretizável e adaptável às condições actuais, não considerando mutações de certa forma imprevisíveis que poderão alterar o panorama existente

A criação de uma plataforma logística no eixo Azambuja/Carregado deverá basear-se em três pressupostos fundamentais: resolver os problemas e estrangulamentos actuais; criar

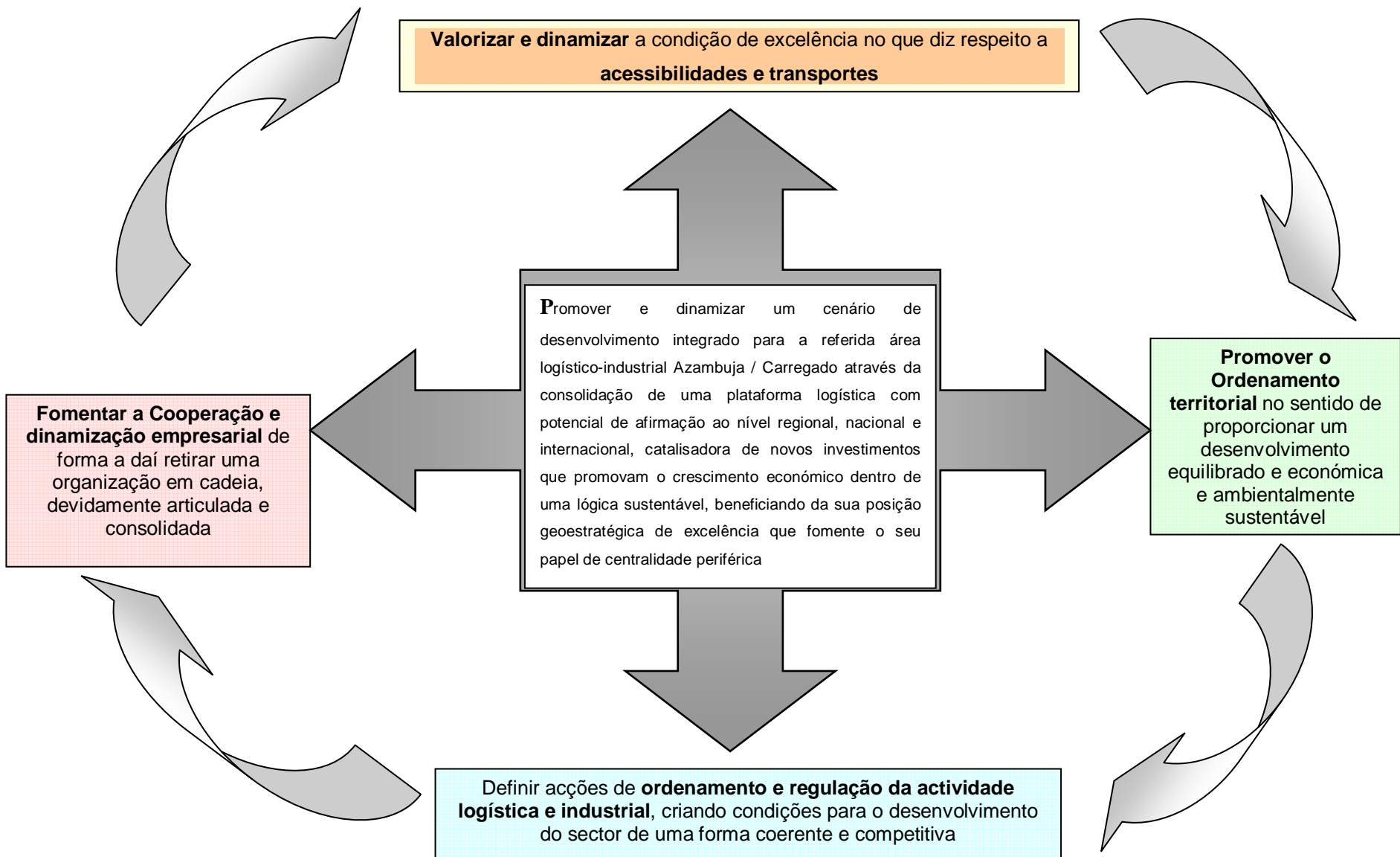
condições para evitar a reprodução continua dos estrangulamentos; e realizar operações segundo uma perspectiva de se adiantar aos acontecimentos.

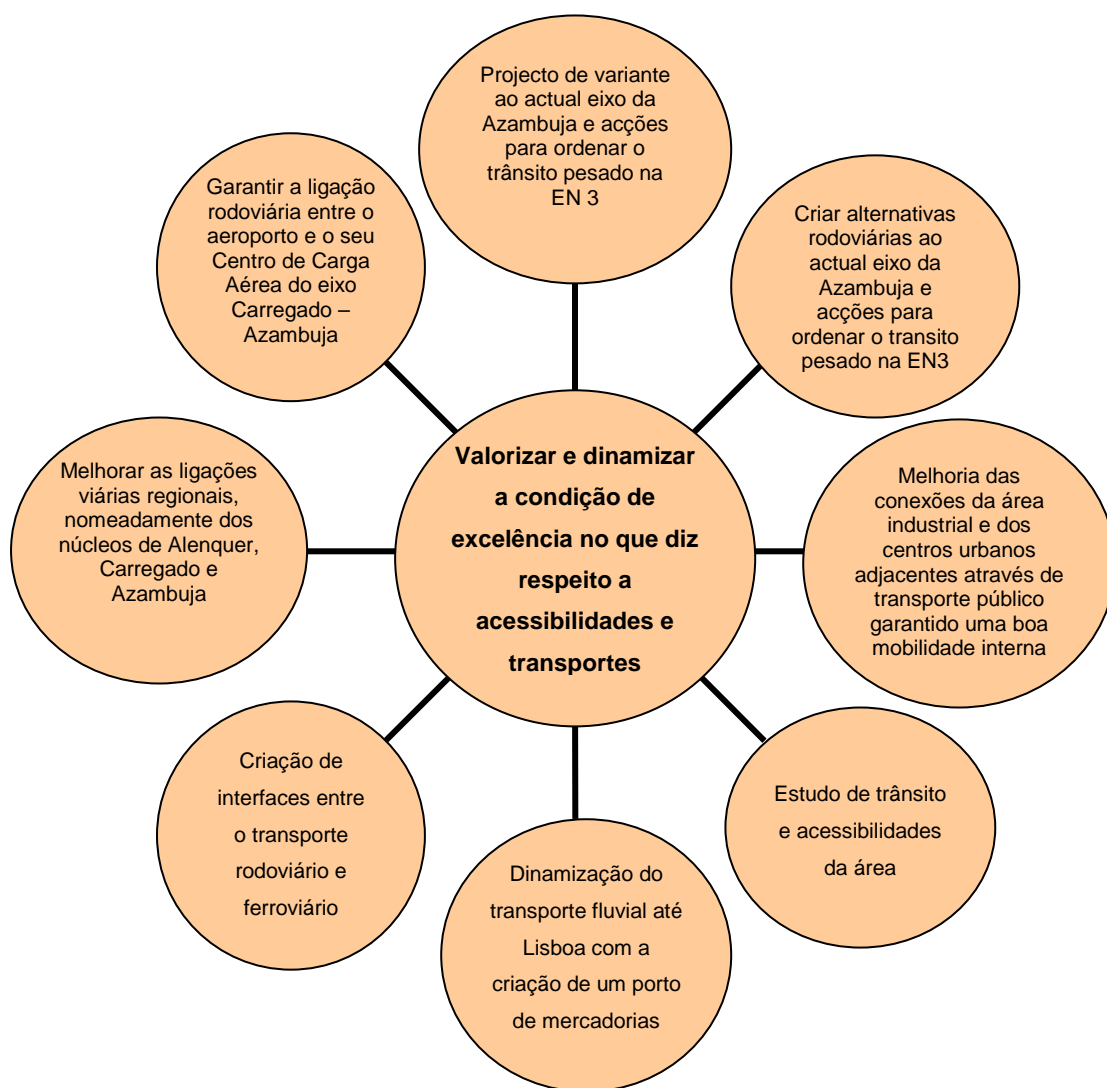
Baseada nas conclusões retiradas da análise SWOT e tendo presentes os cenários e perspectivas atrás enunciadas, resulta uma proposta de desenvolvimento assente em quatro grandes linhas de orientação estratégica que partem de um objectivo geral coeso: “ promoção e dinamização de um cenário de desenvolvimento integrado para a referida área logístico-industrial através da consolidação de uma plataforma logística com potencial de afirmação ao nível regional, nacional e internacional, catalisadora de novos investimentos que promovam o crescimento económico dentro de uma lógica sustentável, beneficiando da sua posição geoestratégica de excelência que fomente o seu papel de centralidade periférica” e se desdobram em quatro linhas de orientações estratégicas: “domínios dos Transportes e Acessibilidades, do Ordenamento territorial, da Cooperação empresarial e do Ordenamento e regulação da actividade logística em medidas a implementar” .

A interacção entre estas quatro linhas, resulta em 28 medidas, propõem intervenções concretas no âmbito de cada uma dessas linhas no sentido de definir uma forma mais clara e incisiva de potenciar os pontos fortes e oportunidades da área em estudo, assim como minimizar as suas debilidades e contornar as suas ameaças.

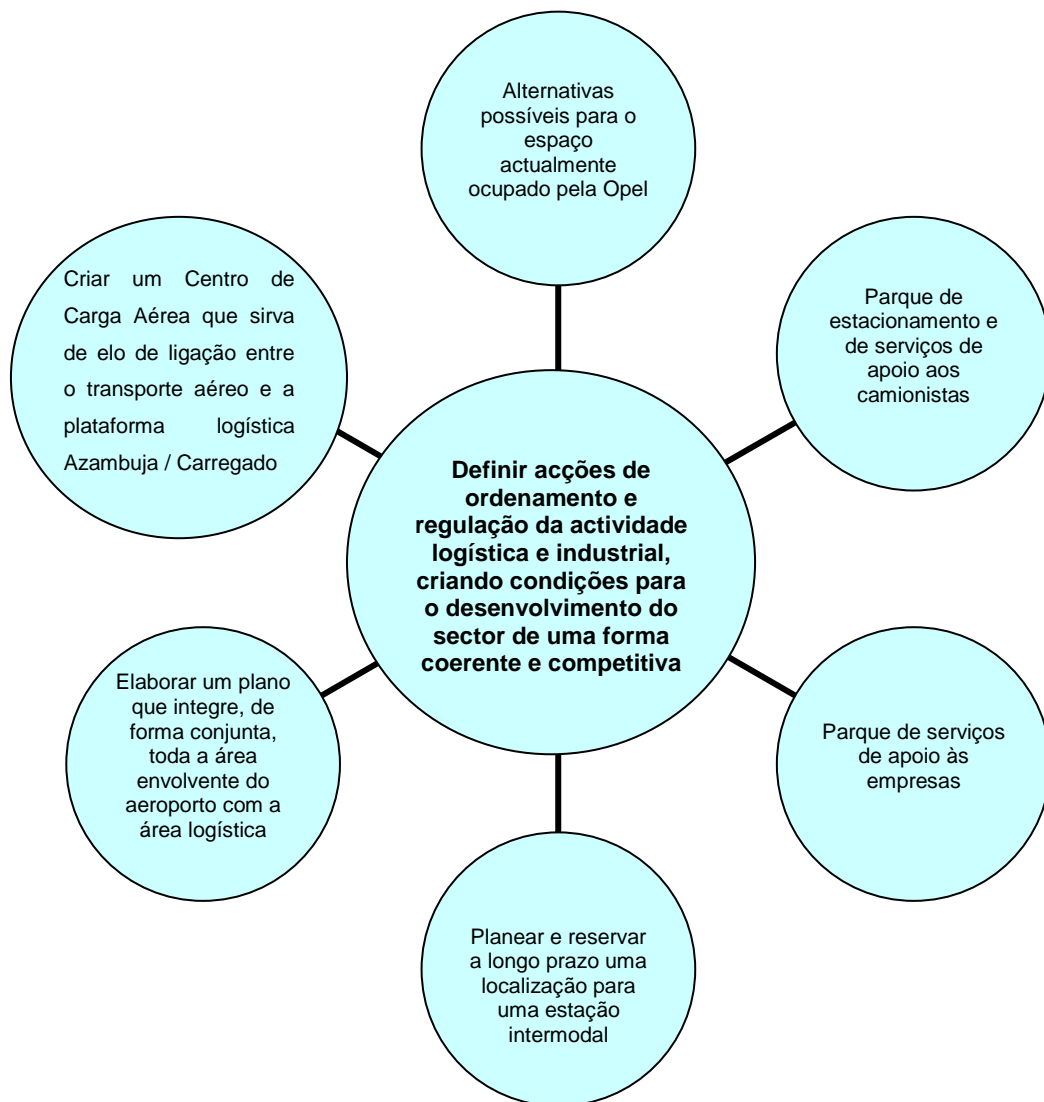
Funcionando como uma medida transversal a toda a proposta, foi proposta a criação e implementação de uma estratégia de Marketing Territorial, a qual será apresentada mais à frente.

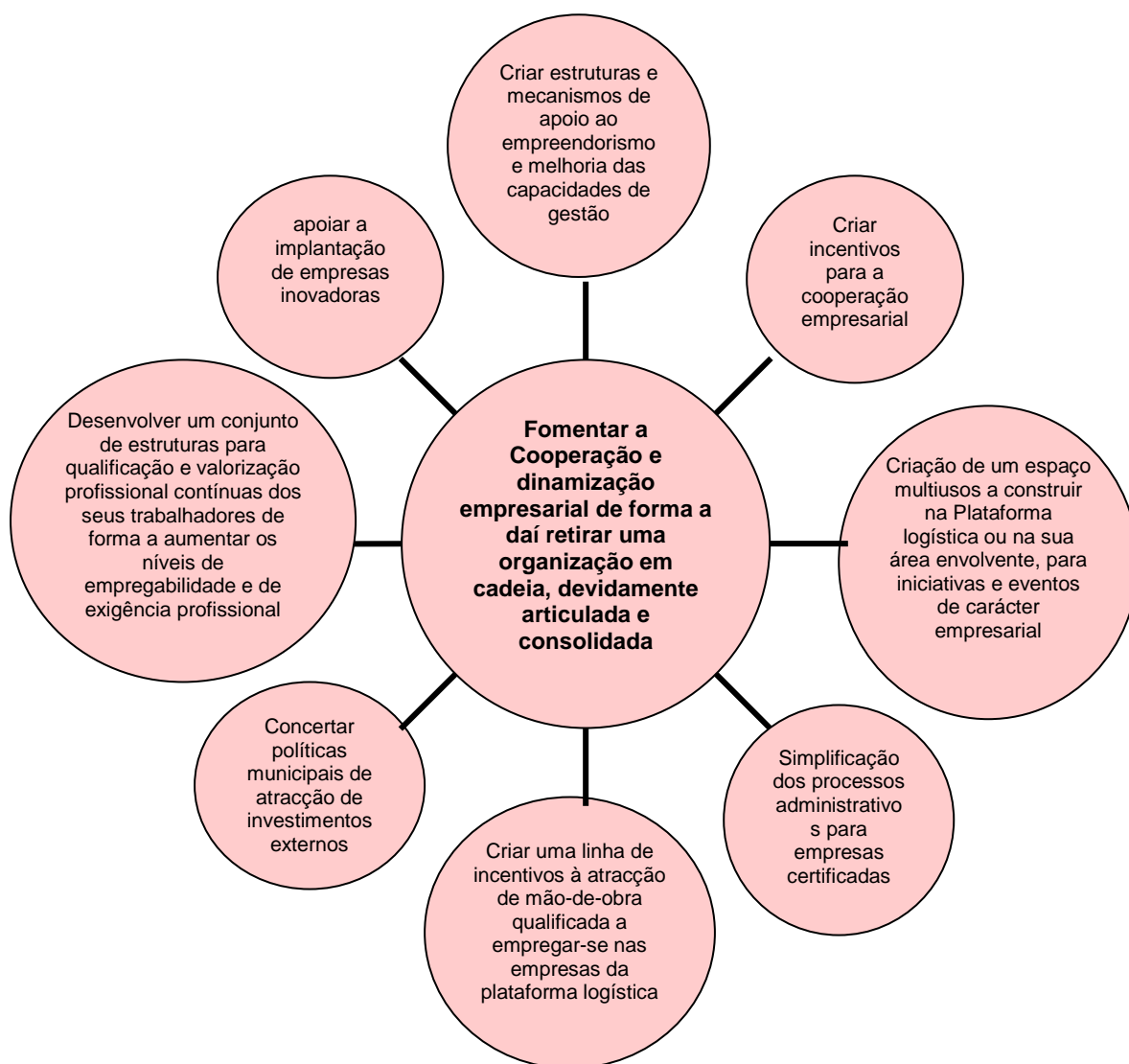
O esquema seguinte permite consolidar de uma forma sintética a estratégia de desenvolvimento para o eixo logístico-industrial Azmbuja/Carregado , sendo que, partindo de um objectivo central iremos articular toda a estratégia através de quatro linhas estratégicas, cada uma representada por uma cor distinta que ajudará na correspondência com os esquemas e fichas a apresentar seguidamente.











6– Considerações finais

Após a apresentação das linhas gerais daquela que consideramos ser uma proposta eficaz e concreta a seguir para a formação de uma plataforma logística no eixo Azambuja/Carregado, resta-nos mencionar que nunca pretendemos com esta proposta apresentar o projecto físico em si para uma plataforma logística, mas, acima de tudo, e tendo em conta a nossa própria formação e sensibilidade académica, encontrar razões e motivações que justifiquem a formulação de uma infra-estrutura desta envergadura no eixo Azambuja/Carregado, assim como identificar quais os caminhos que deverão ser seguidos para a sua concretização e sucesso que, na nossa opinião, será uma questão de tempo para este ser alcançado, pois as condições estão reunidas ou podem reunir-se, resta saber aproveitá-las.

Em suma, a competitividade só poderá advir de uma visão clara e realista sobre as potencialidades que o eixo Azambuja/Carregado pode oferecer, ou seja, passará por um planeamento de actividade e sua monitorização, por uma articulação e visão comum com os agentes económicos, pela adopção de um modelo de gestão empresarial das operações, recursos e oportunidades, pelo uso das tecnologias de informação como ferramenta essencial para atingir vantagens competitivas e simplificação administrativa e, por último, contar com o Know-how que só os profissionais do sector podem oferecer.

Bibliografia:

- ▷ “A Logística em Portugal no Virar do Século (1998)” ; Aplog, Iscte e Atrearney, Lisboa
- ▷ ALMEIDA, Luís Tadeu; et al (2002) – “Caracterização e Potencialidades do Sistema Logístico, Transportes e Acessibilidades nas Regiões Lisboa e Vale do Tejo e Alentejo”. Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior Técnico, Lisboa, 2º Relatório.
- ▷ CARVALHO , Crespo de (1996) – “Logística”, Edições Silabo, Lisboa
- ▷ COSTA, A Jorge; CARVALHO, V. Caetano (2001) – “Plataformas Logísticas: infra-estruturas indispensáveis nas soluções de transporte” in Economia e Prospectiva, As Logísticas, nº 18, Outubro/ Dezembro 2001, Ministério da Economia, Lisboa.
- ▷ DOMINGUES, Alexandre (1993) – “Estudo das Actividades Logísticas na Área Metropolitana de Lisboa: Caracterização da Componente relacionada com a Armazenagem”, Dissertação de Mestrado em Geografia Humana e Planeamento Regional e Local, FLUL, Lisboa.
- ▷ “O Salto para a Logística” in Logística Hoje, Lisboa, nº 24, Janeiro/ Fevereiro, 2000, pp. 40-49.
- ▷ Revisão do PDM da Azambuja, Novembro 2002
- ▷ “Programa Desenvolvimento do Sistema Logística Nacional; Ministério do Equipamento” - DGTT, Lisboa, 2000.
- ▷ “Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006”, Ministério do Equipamento Social, Fundo de Coesão da UE, 2000, Lisboa.
- ▷ PRADSTR - “Programa para Reordenamento de áreas com densidade significativa de transporte rodoviário- Área Carregado/Azambuja”(2001) , GFE associats, APAT
- ▷ “PROT da Região de Lisboa e Vale do Tejo”, CCR-LVT, Lisboa.
- ▷ SPIM (1998) – “Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto” - 1.º Versão, em Castelhana, Parte IV; DGTT, Lisboa
- ▷ SPIM (1998) – “Bases Estratégicas de Desenvolvimento da Logística e dos Transportes de Mercadorias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto”. DGTT, Lisboa
- ▷ “Workshop sobre logística - documento de apoio”, 14 de Abril de 1999; DGTT e APLOG, Lisboa

