

# Apat<sup>®</sup>

ASSOCIAÇÃO DOS  
TRANSITÁRIOS  
DE PORTUGAL

We help you succeed.

**BY AIR, SEA AND LAND**



António Nabo Martins

# Descrição

## Porto Seco

O Decreto-Lei nº 53/2019 de 17 de Abril cria a figura legal de Porto Seco.

Podemos designar de Portos Secos, os Terminais de retaguarda.

Distantes dos Terminais Portuários, destinam-se fundamentalmente a operar como placas giratórias de mercadorias de importação e para exportação e posterior distribuição.

É um terminal intermodal terrestre diretamente ligado por ferrovia, rodovia e eventualmente via aérea.

Além da carga de transbordo podem também incluir zonas para armazenamento, consolidação de mercadorias, manutenções e serviços Aduaneiros.

A utilização dos portos secos permitirá que as mercadorias exportadas/importadas já cheguem aos/dos portos marítimos prontas para o embarque/desembarque de forma mais eficiente, eficaz e competitiva.

Os Portos Secos devem situar-se em locais estrategicamente selecionados e constituem uma opção alternativa estratégica ao desenvolvimento e consolidação de um transporte intermodal competitivo.

São capitais para as redes logísticas, pois tomam parte das mesmas como nós logísticos interiores para os vários serviços associados à logística tornando estas redes mais eficientes apostando numa integração multimodal.

A sua importância é fundamental, pois permitem libertar mais rapidamente as mercadorias, que o seu transporte seja mais rápido e célere, facilitação na transferência das cargas, diminuição da burocracia, minoração dos tempos de espera e ainda libertar espaço no “Porto marítimo”, por norma menos disponível para armazenar de carga.

Em certa medida vêm “diminuir as distâncias” entre o Porto Marítimo e o Porto Seco, ficando estes agora muito mais próximos.



# Plataformas logísticas



**UMA PLATAFORMA LOGÍSTICA É O LOCAL ONDE SE CONCENTRA TUDO O QUE DIZ RESPEITO À EFICÁCIA LOGÍSTICA.**

**POSSUI ZONAS DE EMPREENDIMENTOS LOGÍSTICOS E INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE, QUE TÊM POR OBJETIVO MELHORAR A CONCORRÊNCIA ENTRE EMPRESAS E MODOS DE TRANSPORTE CONTRIBUINDO ASSIM PARA A SUSTENTABILIDADE DA ECONOMIA.**

# Plataforma logística composta por três zonas

## Serviços gerais



Recepção  
Informação  
Hotelaria e alimentação  
Bancos  
Agência de viagens  
Estacionamento  
Oficinas  
Abastecimento  
Manutenções  
Serviços Aduaneiros  
Comunicação

## Serviços de transporte



Rodoviários  
Ferroviários  
Marítimos  
Aéreos

## Operadores logísticos



Fretamento  
Consolidação  
Desconsolidação  
Apoio comercial e aduaneiro  
Aluguer de equipamentos  
Armazenagem  
Transporte  
Distribuição

# CARACTERÍSTICAS

A sua eficiência será tanto maior quanto a sua flexibilidade e adequabilidade, pelo que terá sempre de ponderar a sua localização geográfica e o seu Lay-Out tendo em atenção o “seu” mercado.

Variáveis, como:

- Capacidade da plataforma
- Diversidade funcional
- Actuação completa e diversa
- Máxima flexibilidade.

Permitem gerar um serviço mais eficaz e eficiente, desde o ponto de vista económico, logístico e ecológico.





É fundamental aproveitar as vantagens competitivas que aportam à cadeia Logística, nomeadamente:

- Ligação com a rede viária
- Ligação com a rede ferroviária
- Gestão de acesso aos comboios
- Manobras e Condições de carga/descarga
- Equipamentos de movimentação de cargas, bem dimensionados, modernos e adequados
- Serviços Aduaneiros



A complementaridade dos modos ferroviário e rodoviário com o marítimo jogam uma missão fundamental no processo logístico, como fatores estruturantes na cadeia de valor.

Esta ligação deve ser desenvolvida num ambiente de intermodalidade e complementaridade, numa lógica de valor acrescentado e comum, a estratégia “*win-win*”.

*“os modos são simultaneamente  
concorrentes e complementares”*

## SERVIÇO INTEGRAL DE TRANSPORTE INTERMODAL - MARÍTIMO - FERROVIÁRIO - RODOVIÁRIO



“As ligações aos principais pólos geradores de tráfego conduzem à obtenção do volume indispensável e à eliminação de custos de interface, condições base para a implementação de uma rede estruturada ligando os principais centros económicos com características claramente competitivas (prazo, frequência de transporte, preço e fiabilidade) em complementaridade com as soluções de outros meios de transporte.”



A intermodalidade no transporte ferroviário de mercadorias ganha novas dinâmicas, cuja correta identificação e perceção supõe novos desafios tanto do ponto de vista empresarial como do ponto de vista da tutela.

Os permanentes progressos e a incorporação de novos paradigmas, modificam as bases do conceito do transporte de mercadorias.

## Concepção de Novos Terminais;

- Conceber novos terminais intermodais como autênticos centros logísticos com capacidade de gerar valor acrescentado ao transporte.
- Priorizar a construção e/ou remodelação dos grandes Terminais Intermodais ligados aos nós logísticos e às ligações com a Rede Transeuropeia de transporte ferroviário.
- Desenvolvimento de centros logísticos, nos novos terminais, especializados dirigindo principal atenção às mercadorias de valor acrescentado (Merc. Perigosas, freezers, etc).



**O futuro do planeta está nas nossas mãos**

Obrigado pela vossa atenção

[apatlis@apat.pt](mailto:apatlis@apat.pt)