

MODELO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DAS INFRAESTRUTURAS LOGÍSTICAS DO CORREDOR E-80



Apresentação
22 de junho de 2012

PROYECTO COFINANCIADO POR EL FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL (FEDER) DE LA UNIÓN EUROPEA
DENTRO DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA ESPAÑA-PORTUGAL 2007-2013 (POCTEC)



TEIARLOG INGENIERIA
Empresa Certificada



Índice

- 1 Introdução
- 2 O Sistema de Transportes no Corredor E-80
- 3 Plataformas Logísticas do Corredor E-80
- 4 *Benchmarking*
- 5 Análise *SWOT*
- 6 Fluxos de mercadorias no Corredor E-80
- 7 Procura Potencial
- 8 Conclusões Provisórias

1. INTRODUÇÃO

1. Introdução

- ❑ O Corredor E-80 é uma via de tráfego internacional que liga a Costa Atlântica Portuguesa ao centro e norte da Europa, cruzando toda a Península Ibérica.
- ❑ O Corredor E-80 coincide, dentro da Península Ibérica, com o Corredor 7 "Lisboa - Estrasburgo" da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).
- ❑ Os principais atores do corredor são:



2. O SISTEMA DE TRANSPORTES NO CORREDOR E-80

2. O Sistema de Transportes no Corredor E-80

O SISTEMA RODOVIÁRIO (I/II)

- ❑ O Corredor E-80 é parte da Rede Rodoviária Europeia Internacional, com um itinerário que começa em Lisboa (Portugal) e atravessa a Península Ibérica dirigindo-se, na continuação, para o resto da Europa.



Infraestruturas no Corredor

- ❑ A1 – Auto-estrada Lisboa-Porto
- ❑ A25 – Auto-Estrada Aveiro – Vilar Formoso
- ❑ A-62 – Autovia de Castela
- ❑ N620 – Carretera de Castela
- ❑ BU30 – Circunvalação de Burgos
- ❑ AP-1 – Autopista do Norte
- ❑ A-1 – Autovia do Norte
- ❑ AP-8 – Autopista da Cantábria
- ❑ A8 – Autovia da Cantábria

2. O Sistema de Transportes no Corredor E-80

O SISTEMA RODOVIARIO (II/II)

- ❑ O sistema rodoviario que forma o Corredor E-80 no âmbito hispano-luso é caracterizado por:
 - **Boa conectividade com a restante rede rodoviária** em ambos os países.
 - **Densidade razoável de intersecções** com eixos rodoviários, outras infraestruturas de cariz estruturante e com algumas Estradas Nacionais relevantes.
 - **Ligações rodoviárias adequadas entre as plataformas próximas** do Corredor E-80 e ao resto da rede rodoviária.
- ❑ A **coincidência de dimensões máximas permitidas** (altura, largura e comprimento) para veículos entre Espanha e Portugal, permite um **fluxo rodoviário contínuo, sem gerar custos transfronteiriços**.
- ❑ **Ambos os países têm restrições à circulação de mercadorias perigosas**, mas Espanha também apresenta igualmente restrições durante alguns feriados. A não coincidência nos feriados em ambos os países pode gerar paragens dos veículos de mercadorias na fronteira, com custos associados.
- ❑ O estabelecimento, em Castela e Leão do **Imposto sobre vendas de combustíveis** e, em Portugal, de **novas portagens electrónicas**, tem vindo a **aumentar o custo de transporte rodoviário de mercadorias** nas regiões atravessadas pelo Corredor E-80.

2. O Sistema de Transportes no Corredor E-80

O SISTEMA FERROVIARIO (I/II)



Infraestruturas do Corredor

- Linha do Norte
- Linha da Beira Alta
- Ramal do Porto de Aveiro
- Ramal de Alfarelos e concordância de Verride
- Ramal da Figueira da Foz – Pampilhosa (desactivado)
- Linha Vilar de Formoso – Medina del Campo
- Linha Madrid Chamartín – Irún (troço Medina del campo – Irún)

2. O Sistema de Transportes no Corredor E-80

O SISTEMA FERROVIARIO (II/II)

- O sistema ferroviário que forma o Corredor E-80 na Península Ibérica permite a interoperabilidade adequada embora seja de evidenciar algumas diferenças infraestruturais. As principais características são:
 - **Bitola Ibérica** (1668 mm) ao longo do corredor ferroviário.
 - Existência de **secções não-eletrificadas no corredor ferroviário**. *
 - **Velocidades máximas** que variam entre **80 km/h e 220 km/h** de acordo com a **secção**.
 - **Idêntica carga máxima permitida** ao longo do corredor: 22,5 toneladas/eixo.
 - **Diferentes comprimentos máximos** de composições permitidos*:
 - Portugal: 750 metros
 - Espanhol: 550 - 600 metros
 - Diferença de **gabaritos permitido***:
 - Portugal: 4.330 mm x 3.440 mm.
 - Espanha: 4.500 mm x 3.440 mm.
 - **Sistemas de bloqueio semelhantes**
 - **Diferentes sistemas de comunicação** *:
 - Portugal: ERICAB 700 - Rádio Train Terra
 - Espanha: ASFA - Trem / Terra

* *Existem diferenças entre os dois países*

2. O Sistema de Transportes no Corredor E-80

SISTEMA PORTUÁRIO (I/I)



Porto de Aveiro

- ❑ 2 Terminais Multiusos
- ❑ 3 Terminais Especializados
- ❑ 5 km de cais de acostagem
- ❑ 114 hectares de terrapleno nos Terminais
- ❑ 93 hectares de Plataformas Logísticas
- ❑ Calado permitido aos navios: -10,5 metros
- ❑ Comprimentos permitido aos navios: 160 metros
- ❑ 3,3 milhões de toneladas em 2011
- ❑ 30% de carga geral, 39% de granéis sólidos e 31% de granéis líquidos

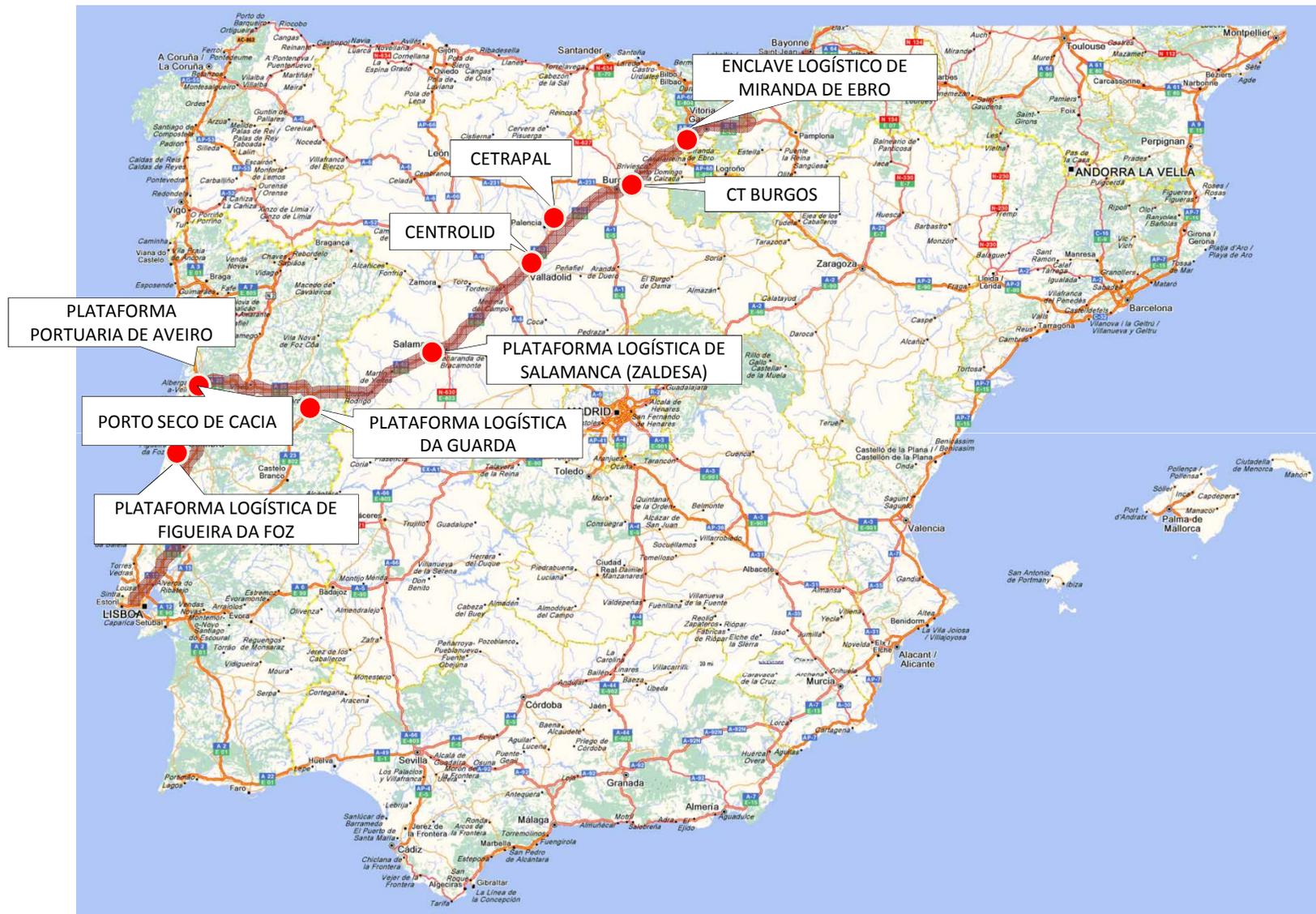
Porto da Figueira da Foz

- ❑ 1 Terminal de Granéis Sólidos (TGS)
- ❑ 1 Terminal de Carga Geral (TCG)
- ❑ Fundos entre -5,00 e os -7,00
- ❑ 882 m de cais de acostagem
- ❑ 7,5 ha de terraplenos portuários
- ❑ 1,012 milhões de toneladas de carga geral em 2011
- ❑ Crescimento médio anual (2004/11) – 7,9%



3. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS DO CORREDOR E-80

3. Plataformas Logísticas do Corredor E-80

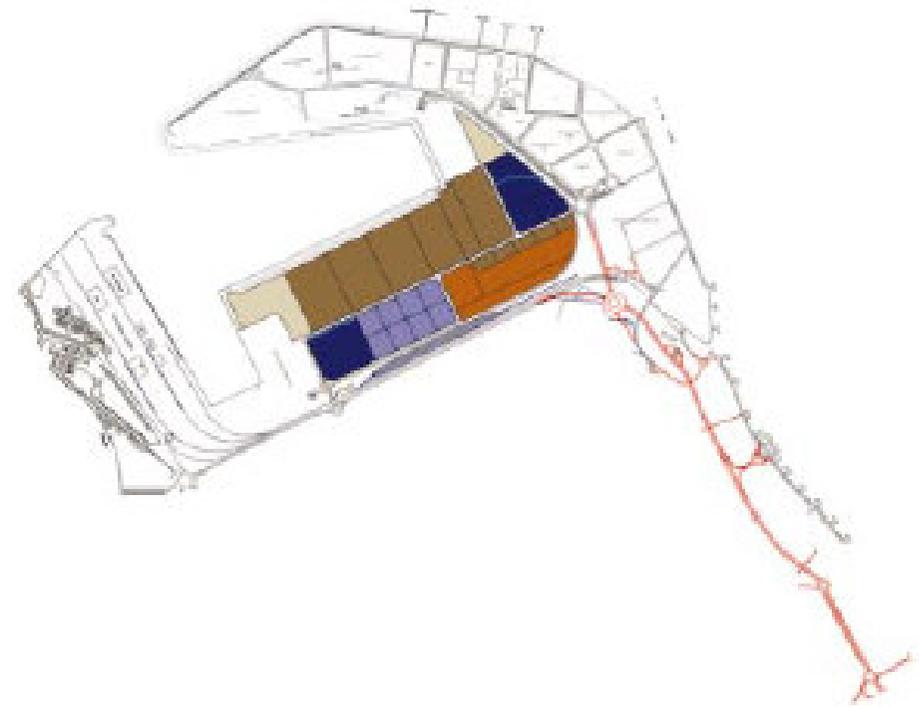


3. Plataformas Logísticas do Corredor E-80

PLATAFORMA PORTUÁRIA DE AVEIRO (I/II)

Zona de Actividades Logísticas e Industriais de Aveiro (ZALI)

- ❑ **Estado:** em desenvolvimento;
- ❑ **Modelo de exploração:** concessão de espaços em regime de uso privativo;
- ❑ **Área total:** 84 ha;
- ❑ **Localização:** zona portuária, em área adjacente ao terminal de contentores e carga ro-ro;
- ❑ **Principais valências:**
 - Frente mar, com 1.080m;
 - Disponibilidade de parcelas de terreno, em função das necessidades das empresas;
 - Terminal Intermodal (ferro-rodoviário), com 6,4ha (em projecto);

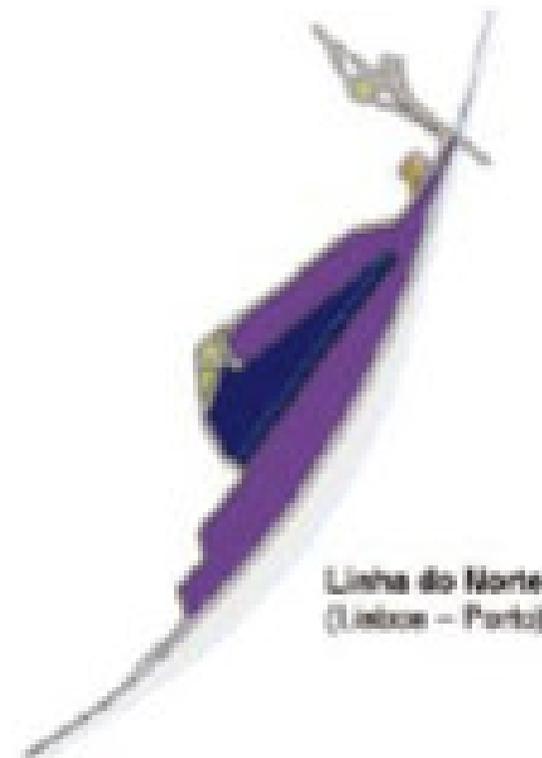


3. Plataformas Logísticas do Corredor E-80

PLATAFORMA PORTUÁRIA DE AVEIRO (II/II)

Pólo de Cacia – Porto Seco

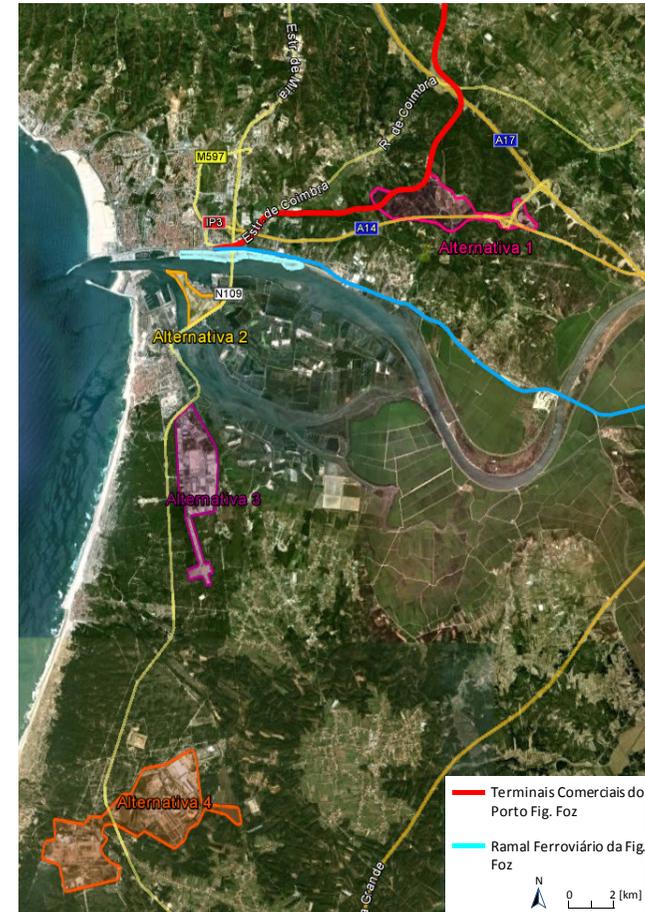
- ❑ **Estado:** Em funcionamento;
- ❑ **Modelo atual de exploração:** Pública – concessionada à APA pela REFER;
- ❑ **Área:** 9,6 ha, dos quais 6,3 ha estão em exploração e 3,3 ha são de expansão;
- ❑ **Localização:** Junto ao pólo industrial de Cacia;
- ❑ **Empresas instaladas:** 2 (1 operador logístico e 1 transportador ferroviário);
- ❑ **Principais valências:**
 - Disponibilização de ligação ferroviária ao Porto de Aveiro
 - Oferta de escritórios para arrendar;
 - Serviço de vigilância 24horas;
 - Serviço assegurado por operador privado;
 - Zona de expansão que permite a oferta de terrenos para a construção de soluções à medida.



3. Plataformas Logísticas do Corredor E-80

PLATAFORMA LOGÍSTICA DA FIGUEIRA DA FOZ

- ❑ **Estado:** em fase de estudo de localização;
- ❑ **Modelo de exploração:** Público, estando por definir o modelo de construção.



3. Plataformas Logísticas do Corredor E-80

PLATAFORMA LOGÍSTICA DA GUARDA (PLIE)

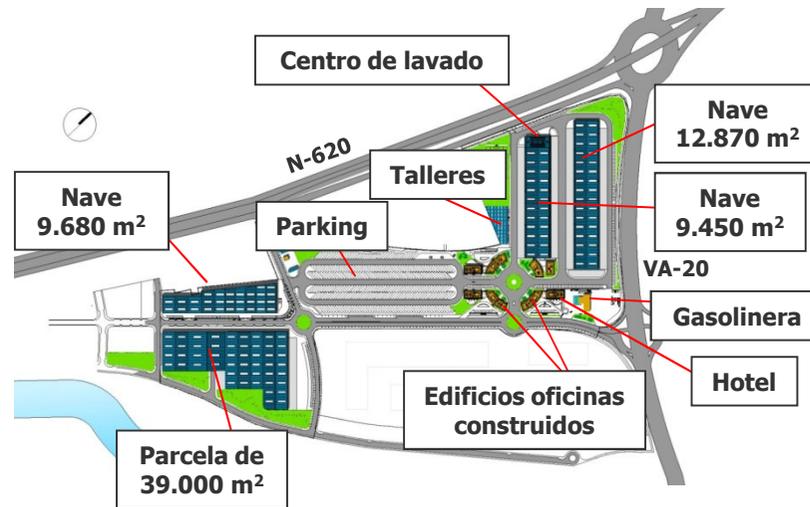
- ❑ **Estado:** em funcionamento;
- ❑ **Modelo de exploração:** Público;
- ❑ **Área total:** 96 hectares
- ❑ **Empresas instaladas:** 12 empresas
- ❑ **Projectos de Expansão:**
 - *Truckcenter;*
 - Centro Tecnológico e Logístico da Guarda;
- ❑ **Principais valências:**
 - Serviços de administração e gestão do parque;
 - Infraestruturas de apoio à fixação de serviços de apoio às actividades empresariais;
 - Espaço para a instalação de delegações regionais da Administração Central – postos de atendimento e gabinetes de apoio (IEFP, IAPMEI, Associações empresariais, etc).



3. Plataformas Logísticas do Corredor E-80

CENTRO INTEGRADO DE MERCANCÍAS DE VALLADOLID: CENTROLID

- ❑ **Estado:** Em funcionamento
- ❑ **Modelo de explotación:** Concessão pública a uma entidade gestora de capitais mistos (Centro Integrado de Mercancías de Valladolid S.A.).
- ❑ **Área Total:** 21 ha
- ❑ **Localização:** No limite do município de Valladolid
- ❑ **Empresas instaladas:** 33
- ❑ **Principais valências:**
 - Área logística destinada ao apoio ao transporte rodoviário de mercadorias.
 - Boa acessibilidade rodoviária (vias de elevada capacidade VA-20 e A-62, EN-620).
 - Integra diversas naves logísticas, escritórios e um Centro de Serviços dotado de posto de abastecimento de combustíveis, hotel estacionamento de veículos pesados (300 lugares).
 - Taxa de ocupação da superfície construída: 66%.
 - Taxa de ocupação da zona ocupada por empresas de serviços logísticos e de transportes: 72%.



4. *BENCHMARKING*

4. Benchmarking

PLATAFORMAS ANALISADAS (I/I)

- ❑ As plataformas e infraestruturas logísticas analizadas no âmbito do presente exercício foram:
 - *Puerto Seco de Venta de Baños (VENTASTUR)*
 - *Puerto Seco de Madrid*
 - Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA)
 - *Centro Logístico de Noáin*
 - Plataforma Logística de ARASUR
 - Plataforma Logística de Lisboa Norte
 - Plataforma Logística do Poceirão
 - Terminal Multimodal do Vale do Tejo
 - Terminal Intermodal da Bobadela
 - Terminal Intermodal de Elvas/Caia
 - Zona de Atividades Logísticas de Sines
 - Plataformas Logísticas da SOGARIS em França – Rouen, Rungis, Marselha e Lyon
 - *Venlo Trade Port* – Países Baixos

4. Benchmarking

CONCLUSÕES(I/I)

- ❑ Maioria das plataformas são rodo-ferroviárias;
- ❑ A construção e promoção de grande parte das plataformas é efetuada através de parcerias público-privadas – constituição de empresas de capitais mistos para o efeito;
- ❑ Existência de operadores logísticos e transportadores rodoviários em todas as plataformas;
- ❑ Coexistência de atividades industriais e logísticas;
- ❑ A maioria das plataformas oferece espaços logísticos e industriais construídos, armazéns, sendo poucas aquelas que disponibilizam apenas terrenos para construção;
- ❑ Os casos de maior sucesso identificados encontram-se nas plataformas logísticas de Zaragoza e de Venlo onde existem parcerias estratégicas de cooperação com portos marítimos (Barcelona, Valência e Roterdão respetivamente);
- ❑ Existência, nalgumas das plataformas, de centros de formação na área dos transportes e logística, alargando o leque de serviços prestados e dando visibilidade às mesmas e às empresas nelas instaladas;
- ❑ Existência de entrepostos aduaneiros em diversas plataformas analisadas, tornando mais expedita a importação e a exportação de mercadorias.

5. ANÁLISE *SWOT*

5. Análise SWOT

SISTEMA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA GLOBAL (I/I)

PONTO FORTE	PONTO FRACO
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Posicionamento geoestratégico no quadro do “Atlântico” e ligações da Europa ao resto do mundo ✓ Boa inserção nas redes transeuropeias de transporte e articulação com os territórios nacionais ✓ Possibilidade de um fluxo contínuo de transporte rodoviário de mercadorias devido a coincidência de dimensões máximas ✓ Utilização da mesma bitola ferroviária em toda a Península Ibérica ✓ Existência de apoios ao desenvolvimento do Transporte Marítimo de Curta Distância. ✓ Localização estratégica dos portos do Corredor E-80, integrados no corredor rodoviário Aveiro – Valladolid – Irún. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Falta de infraestruturas logísticas já em funcionamento ✗ Resultados ainda incipientes dos projectos de cooperação com outros países comunitários e extra-comunitários. ✗ Aplicações no domínio da fiscalidade que afectam o transporte rodoviário corredor (IVMDH) ✗ Corredor Ferroviário não homogêneo (eletrificação, contornos, comprimentos de comboios) ✗ Falta de investimento no transporte ferroviário ✗ Ausência de ligação ferroviária ao porto da Figueira da Foz; ✗ Ausência de serviços regulares de carga contentorizada no porto de Aveiro.
OPORTUNIDADE	AMEAÇA
<ul style="list-style-type: none"> ✦ Estabelecimento de parcerias com os portos marítimos e secos de Espanha e Portugal ✦ Programas de cooperação entre regiões fronteiriças portuguesas e espanholas ✦ Presença em ambos os países de vários Projectos Prioritários da RTE-T, assegurando a existência de corredores multimodais e de ligações internacionais ✦ Aplicação de novas orientações estratégicas para o sector rodoviário: <ul style="list-style-type: none"> • Plano Estratégico dos Transportes (PET) • Plano Estratégico de Infraestruturas e Transportes (PEIT) • Plano do Impulso Ferroviario (PEITFME) ✦ Existência de um processo de harmonização dos sistemas espanhol e português da cobrança de portagens. ✦ Melhor exploração do mercado de serviços marítimos entre os portos do corredor E-80 e os PALOP. 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Aumento dos custos de transportes rodoviários associado à evolução do preço dos combustíveis ⇒ Potenciais impactos no sector associados à crise financeira internacional, nomeadamente a persistência do não desenvolvimento da economia portuguesa, com efeito estagnador na procura de transporte ⇒ Perspetiva de diminuição do financiamento público, nacional e comunitário ⇒ Existência de portos mais inovadores e com maiores vantagens competitivas noutros corredores ibéricos; ⇒ Insuficiente desenvolvimento atual da regulação, regulamentação e implementação de instrumentos de planeamento portuário eficazes e respectiva integração multimodal e logística

PROYECTO COFINANCIADO POR EL FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL (FEDER) DE LA UNIÓN EUROPEA
DENTRO DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA ESPAÑA-PORTUGAL 2007-2013 (POCTEC)

5. Análise SWOT

SISTEMA CONJUNTO DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS (I/II)

PONTO FORTE	PONTO FRACO
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desenvolvimento da rede nacional de plataformas logísticas ✓ Boa localização e acesso rodoviário a vias de elevada capacidade próximas as plataformas e bom aceso das plataformas aos portos portugueses e portos na fachada Cantábrica. ✓ Existência de intermodalidade em algumas plataformas e previsão de de terminais intermodais noutras (Aveiro, Miranda de Ebro, Zaldesa, ...) ✓ Flexibilidade na negociação com potenciais clientes para adaptar-se às necessidades dos clientes (Soluções personalizadas) dado o nível de desenvolvimento das plataformas ✓ Grande sensibilidade (administrações públicas espanholas e gestores de enclaves logístico) para o desenvolvimento dos caminhos de ferro ✓ Existência de grandes centros industriais (fábricas, parques industriais, etc.) nas proximidades de algumas plataformas. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Tendência das grandes empresas para controlar todo o processo logístico sem utilizar os serviços prestados nas plataformas. ✗ Queda significativa na quota de mercado do transporte ferroviário nos últimos anos reduzindo a atividade dos terminais intermodais ✗ A falta de acessibilidade ferroviária em algumas das plataformas logísticas, dificulta a intermodalidade e impede a sua utilização por determinados tipos de utilizadores e serviços. ✗ Baixo interesse privado no desenvolvimento de terminais intermodais, por falta de rentabilidade e segurança de investimento, a juntar à falta de rentabilidade da operação. ✗ Forte necessidade de investimento das sociedades gestoras para a construção de infra-estrutura nas plataformas atualmente em desenvolvimento
OPORTUNIDADE	AMEAÇA
<ul style="list-style-type: none"> ✦ Relação adequada das plataformas logísticas dos portos do Norte de Espanha e Portugal ✦ Apoio comunitário para o desenvolvimento da intermodalidade, como o Programa Marco Polo II ✦ Existência de programas de cooperação entre as regiões (POCTEC y Tratado de Valência) ✦ Avanços significativos no acesso ferroviário aos portos em áreas vizinhas de Castela e Leão. ✦ Plano Estratégico para a Promoção do Transporte Ferroviário de mercadorias em Espanha (PEITFME), que inclui três plataformas intermodais da Rede CyLoG (Salamanca, Valladolid e Leão) ✦ Existência de protocolos entre ADIF ea Junta de Castela e Leão para o desenvolvimento conjunto das plataformas logísticas intermodais 	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Crise macroeconômica mundial que condiciona o investimento privado y perspectivas de diminuir o financiamento público, nacional e da UE ☹ Forte concorrência para as plataformas logísticas portuguesas por parte das plataformas logísticas espanholas (operativas e com níveis avançado de operações e desenvolvimento) ☹ Incapacidade de desenvolver a intermodalidade em algumas plataformas devido à falta de acesso ferroviário ☹ Existência de preços baixos na estrada e impede a os carregadores o uso de transporte ferroviário ☹ Baixa rentabilidade em si mesmo das terminais intermodais devido à crise dos operadores logísticos intermodais e a necessidade de apoio público

PROYECTO COFINANCIADO POR EL FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL (FEDER) DE LA UNIÓN EUROPEA
DENTRO DEL PROGRAMA DE COOPERACION TRANSFRONTERIZA ESPAÑA-PORTUGAL 2007-2013 (POCTEC)

6. FLUXOS DE MERCADORIAS NO CORREDOR E-80

6. Fluxos de mercadorias no Corredor E-80

COMÉRCIO DO CORREDOR E-80 – SÍNTESE (I/I)

Fluxos correspondentes ao Corredor E-80 (Modos Terrestres)
Anos 2008 / 2010 – Milhões de Toneladas

Âmbito	Ano 2008			
	Portugal	Espanha	Internacional	Total
Região Centro	109,3 ¹	5,0 ¹	2,6 ^{2*}	116,9
Castela e Leão	2,4 ³	213,8 ⁴	5,0 ³	221,2

Âmbito	Ano 2010			
	Portugal	Espanha	Internacional	Total
Região Centro	82,3 ¹	4,7 ¹	2,7 ^{2*}	89,7
Castela e Leão	1,9 ³	158,5 ⁴	4,8 ³	165,2

¹ Ine – Portugal

² Estatísticas do Comércio Internacional Portugal, 2010

³ AEAT.

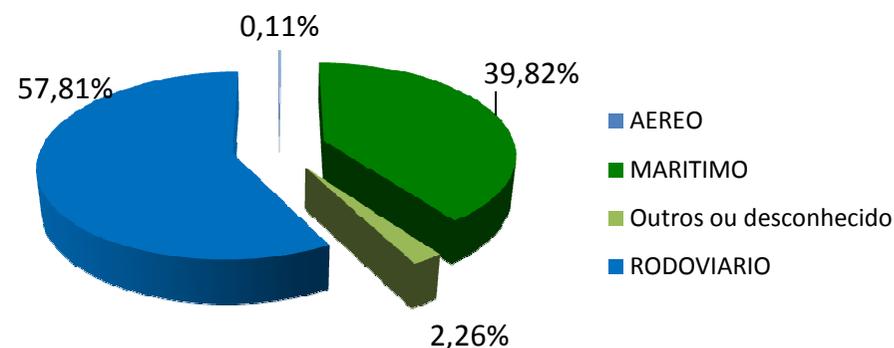
⁴ Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera – España – Estudios Teirlog

*sem Espanha

6. Fluxos de mercadorias no Corredor E-80

FLUXOS DE MERCADORIAS COM ORIGEM/DESTINO NA REGIÃO CENTRO - 2010

- ❑ Fluxos Nacionais: **82,3** Milhões de Toneladas
- ❑ Fluxos Internacionais: **12,09** Milhões de Toneladas:
 - ❑ Rodoviário: 6,99 Milhões de Toneladas
 - ❑ Marítimo: 4,81 Milhões de Toneladas
 - ❑ Aéreo: 0,012 Milhões de Toneladas
 - ❑ Outros (inclui ferroviário): 0,273 Milhões de Toneladas

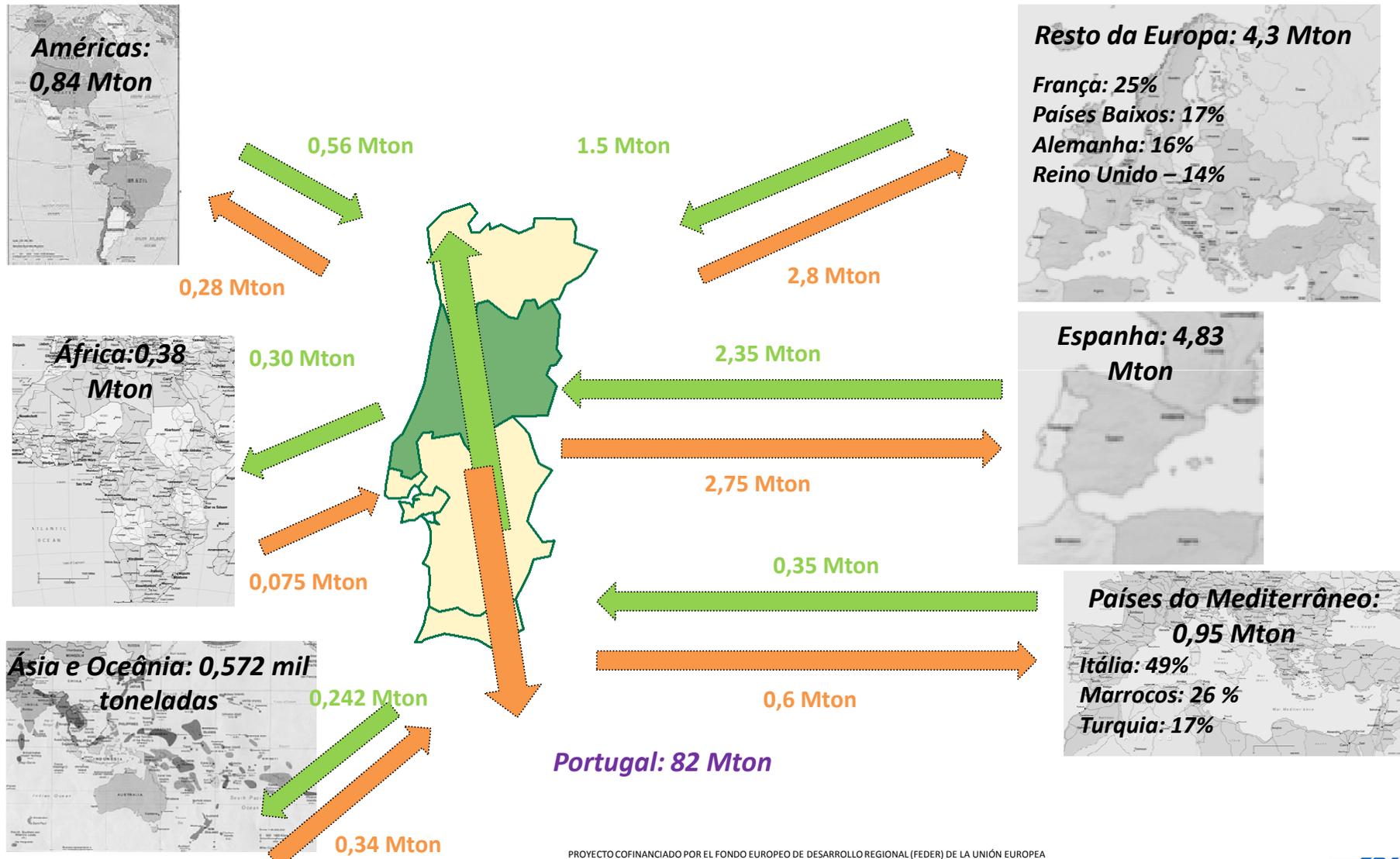


- ❑ Quotas de mercado dos diversos modos de transporte por âmbito geográfico:

Modos/Regiões	Espanha	Europa	Países do Mediterrâneo	Américas	África	Ásia e Oceânia
Rodoviário	83,66%	55,01%	38,32%	0,46%	2,09%	0,57%
Marítimo	12,09%	43,70%	60,96%	98,88%	97,55%	98,95%

6. Fluxos de mercadorias no Corredor E-80

FLUXOS DE MERCADORIA COM ORIGEM/DESTINO NA REGIÃO **CENTRO** – Rodoviários e Marítimos - 2010



TEILOG INGENIERIA

Empresa Certificada



Fuente: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

PROYECTO COFINANCIADO POR EL FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL (FEDER) DE LA UNIÓN EUROPEA DENTRO DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA ESPAÑA-PORTUGAL 2007-2013 (POCTEC)



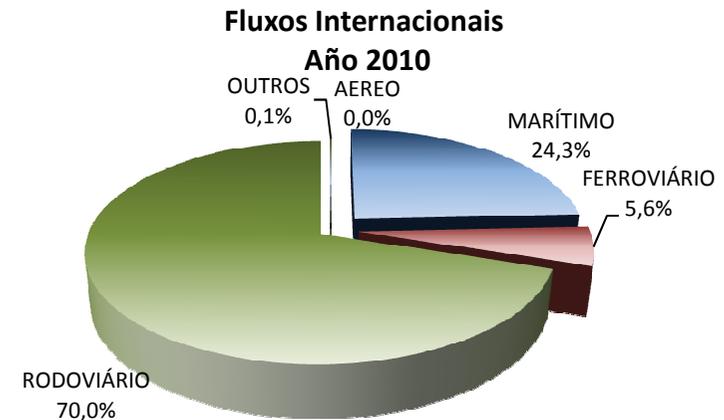
União Europeia
 Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
 Investimentos no seu futuro



6. Fluxos de mercadorias no Corredor E-80

FLUXOS DE MERCADORIAS COM ORIGEM/DESTINO EM CASTELA Y LEÃO – ANO 2010

- ❑ Fluxos Nacionais: **158,5 Milhões** de Toneladas
- ❑ Fluxos Internacionais: **8,9 Milhões** de Toneladas:
 - Rodoviário: 6,2 Milhões de Toneladas
 - Ferroviário: 0,5 Milhões de Toneladas
 - Marítimo: 2,2 Milhões de Toneladas
 - Aéreo: 0,004 Milhões de Toneladas
 - Outros: 0,007 Milhões de Toneladas



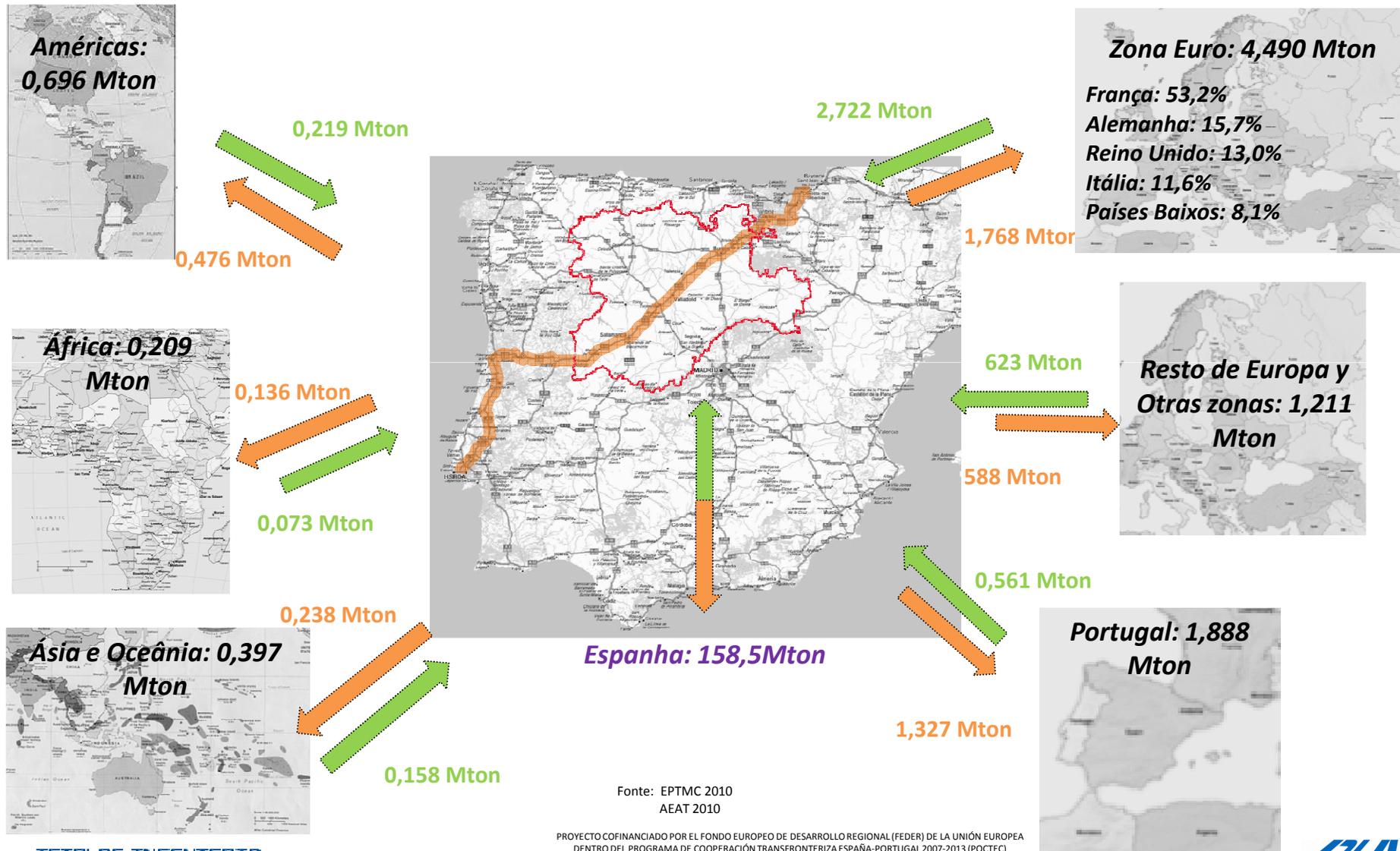
- ❑ **Quotas de mercado** dos diversos modos de transporte por âmbito geográfico:

Modos/Regiões	Portugal	Europa	Américas	África	Ásia e Oceânia
Rodoviário	99,61%	86,41%	0,92%	11,2%	3,56%
Ferroviário	0,33%	6,46%	1,81%	1,03%	1,92%
Marítimo	0,00%	7,08%	96,95%	87,66%	93,4%

Fuente: AEAT

6. Fluxos de mercadorias no Corredor E-80

FLUXOS DE MERCADORIA COM ORIGEM/DESTINO EM CASTELA Y LEÃO



Fonte: EPTMC 2010
AEAT 2010

PROYECTO COFINANCIADO POR EL FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL (FEDER) DE LA UNIÓN EUROPEA
DENTRO DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZERA ESPAÑA-PORTUGAL 2007-2013 (POCTEC)

TEIARLOG INGENIERIA

Empresa Certificada



União Europeia
Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
Investimentos no futuro



7. PROCURA POTENCIAL

7. Procura Potencial (dados preliminares)

MERCADO POTENCIAL DAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS (I/II) – Cenário Conservador/Cenário Optimista

- ❑ ZALI – transferência da rodovia para o rodo-marítimo e ferro-marítimo – **738 mil a 1,3 milhões de toneladas/ano**
- ❑ Área de influência alargada (Madrid e Castela Leão) – **415 mil a 830 mil toneladas**

Origem/destino	Plásticos e Fibras (milhares ton)	Indústria Metalomecânica (milhares ton)	Material de Transporte (milhares ton)
Área de Influência	108 – 231	178 – 383	37 – 75

- ❑ Polo de Cacia – transferência da rodovia para a ferrovia e para rodo-marítimo e ferro-marítimo – **290 a 590 mil toneladas/ano**. Principais mercadorias:

Origem/destino	Indústria Alimentar (Mton)	Indústria Metalomecânica (Mton)	Indústria do papel, madeira e cortiça (Mton)	Plásticos e Fibras (Mton)
Área de Influência	50 – 110	70– 140	30 – 89	46 – 90

7. Procura Potencial (dados preliminares)

MERCADO POTENCIAL DAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS (II/II) - Cenário Conservador/Cenário Optimista

- PL Guarda – fluxos rodoviários passíveis de serem agregados/desagregados e de sofrerem operações logísticas- **52 a 110 mil toneladas/ano** – a existência de um operador logístico na área alimentar poderá aumentar o potencial de captação de fluxos deste segmento

Origem/destino	Indústria Alimentar (milhares ton)	Máquinas e Equipamentos (milhares ton)	Outros produtos da indústria transformadora (milhares ton)
Área de Influência	41– 89	5 – 8	7 – 13

- PL da Figueira da Foz – fluxos rodoviários passíveis de serem agregados/desagregados e de sofrerem operações logísticas na PL e transferíveis para o rodo-marítimo pelo porto da Figueira da Foz– **187 a 383 mil toneladas/ano**

Origem/destino	Indústria Alimentar (milhares ton)	Indústria Metálica (milhares on)	Outros produtos da indústria transformadora (milhares ton)
Área de Influência (com marítimo)	125 – 243	58 - 113	3 - 6
Área de Influência (sem marítimo)	68 - 128	42 – 81	2 - 4

7. Procura Potencial (dados preliminares)

PROCURA POTENCIAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO ESPANHA ⇔ UE + PORTUGAL – Resultados preliminares

- Estima-se que, agrupando as relações entre as províncias de Salamanca e Valladolid, com Portugal eo resto da UE, no domínio do Corredor E-80, o volume de mercadorias a serem **captáveis pelo transporte ferroviário em as plataformas logísticas de Salamanca y Valladolid** é encontrar entre **436.215 e 511.361 toneladas**, respectivamente, o equivalente a **21 trens por semana para a plataformas de Salamanca y 25 para a Valladolid**.

ZALDESA (Milhares de Tn)		
Espanha – UE+PT	UE+PT – Espanha	Total
262,3	173,9	436,2

CENTROLID (Milhares de Tn)		
Espanha – UE+PT	UE+PT – Espanha	Total
299,8	211,5	511,3

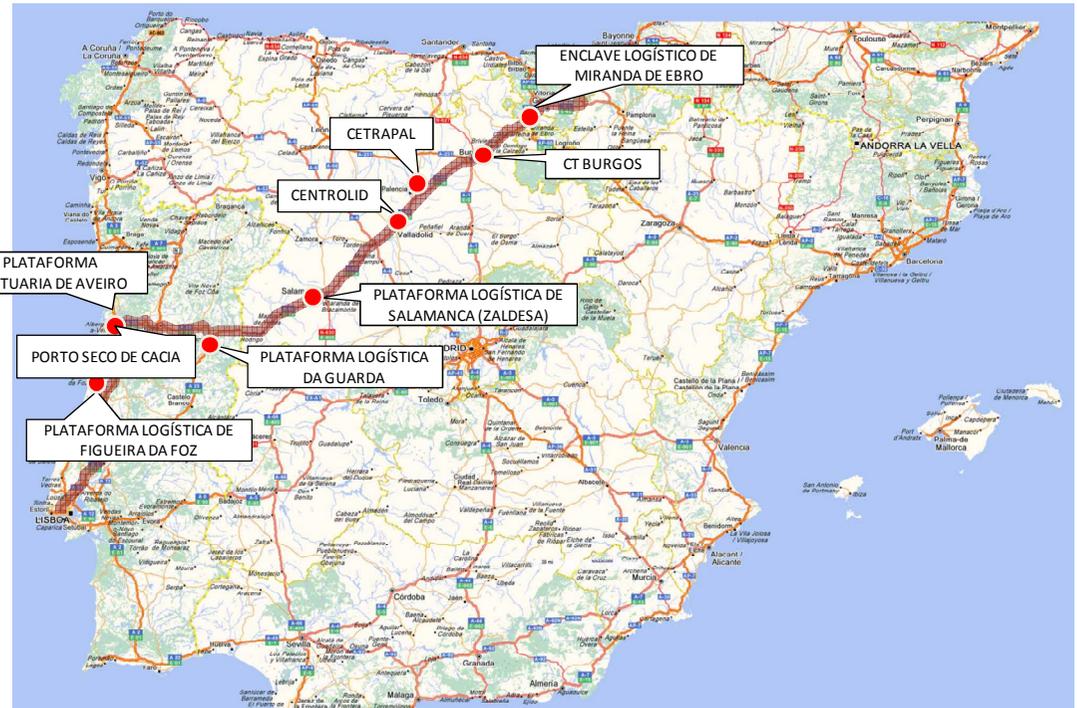
ZALDESA (Trens captáveis/semana)		
Espanha – UE+PT	UE+PT – Espanha	Total
12	9	21

CENTROLID (Trens captáveis/semana)		
Espanha – UE+PT	UE+PT – Espanha	Total
15	10	25

8. CONCLUSÕES PROVISÓRIAS

8. Conclusões Provisórias

- ❑ **Infraestrutura rodoviária adequada** (boa conectividade com a rede y ligações rodoviárias próximas as plataformas)
- ❑ Existência da **rede ferroviária em todo o Corredor** com alguns aspectos que devem ser melhorados para aproveitamento do seu potencial máximo.
- ❑ **Portos próximos com capacidade instalada** e que se assumem como ponto de entrada/saída das mercadorias para o resto da Europa.
- ❑ **Corredor potenciado** pela **disponibilidade atual e futura de infraestruturas logísticas relevantes** na área geográfica considerada
- ❑ Em ano **2010**, passaram pelo corredor, por modo terrestre mais de **200 milhões de toneladas** de mercadorias.



- ❑ O volume de tráfego captável pelas plataformas logísticas portuguesas que interam o Corredor E-80 é superior a **2 milhões de toneladas** (resultados preliminares).
- ❑ No caso de **plataformas logísticas de Salamanca e Valladolid** seria possível a formação de **46 comboios de carga por semana**. (*Estimativas preliminares*)