



## Análise da empresa Luís Simões Logística Integrada, S.A

### Analysis of the company Luís Simões Logística Integrada, S.A

Adalmiro Andrade Pereira<sup>1</sup>

Tânia Teixeira<sup>2</sup>

Ana Alexandra Costa Freitas<sup>3</sup>

Carine Gonçalves<sup>4</sup>

Cátia Ribeiro<sup>5</sup>

#### Resumo

O presente trabalho consiste em analisar o contexto e a indústria onde a Luís Simões Logística Integrada S.A se insere, de forma a apresentar e enquadrar a empresa com uma breve descrição, a sua história, e evolução ao longo de 74 anos de existência e referir, essencialmente, o seu papel no setor dos transportes que atua a nível rodoviário. Será também descrito o processo logístico, os centros onde opera e que softwares são utilizados pela empresa, sendo feita uma análise sucinta do mercado onde atua, da sua concorrência e situação financeira assim como na apresentação do relatório de contas referente ao ano de 2021.

**Palavras-chave:** Processo Logístico. Distribuição. Análise de Mercado. Relatório de Contas.

---

<sup>1</sup> Doutoramento em Gestão, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto (ISCAP P.Porto), Rua Jaime Lopes Amorim, s/n, 4465-004 S. Mamede de Infesta Portugal. E-mail: [adalmiro@iscap.ipp.pt](mailto:adalmiro@iscap.ipp.pt)  
Orcid <https://orcid.org/0000-0001-6206-7735>

<sup>2</sup> Mestre em Auditoria, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto (ISCAP P.Porto), Rua Jaime Lopes Amorim, s/n, 4465-004 S. Mamede de Infesta Portugal. E-mail: [teixeira.taniac@gmail.com](mailto:teixeira.taniac@gmail.com)

<sup>3</sup> Licenciado em Gestão, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto (ISCAP P.Porto), Rua Jaime Lopes Amorim, s/n, 4465-004 S. Mamede de Infesta Portugal. E-mail: [alexandra1080421@gnal.com](mailto:alexandra1080421@gnal.com)

<sup>4</sup> Licenciado em Gestão, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto (ISCAP P.Porto), Rua Jaime Lopes Amorim, s/n, 4465-004 S. Mamede de Infesta Portugal.

<sup>5</sup> Licenciados em Gestão, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto (ISCAP P.Porto), Rua Jaime Lopes Amorim, s/n, 4465-004 S. Mamede de Infesta Portugal.

## Abstract

The present work consists of analyzing the context and the industry in which Luís Simões Logística Integrada S.A is inserted, in order to present and frame the company with a brief description, its history, and evolution over 74 years of existence and to refer, essentially its role in the road transport sector. The logistics process, the centers where it operates and which software are used by the company will also be described, with a brief analysis of the market in which it operates, its competition and financial situation, as well as the presentation of the accounting report for the year 2021.

**Keywords:** Logistics Process. Distribution. Market Analysis. Financial Report.

## Introdução

### 1.1 Identificação da Ideia

A “Luís Simões Logística Integrada, S.A.” foi escolhida por ser uma referência ibérica nos sectores de transporte de mercadorias, logística, manutenção e comercialização de semirreboques, de *rent-a-cargo* e na atividade de seguros. Têm como missão, encontrar soluções eficientes e competitivas de transportes, logística e serviços auxiliares, promovendo a satisfação de clientes e da sociedade em geral, sob os pontos de vista económico, social e ambiental.

Foi também uma entidade considerada por representar um conjunto de valores fundamentais para o sucesso da missão, nomeadamente orientação para o cliente, inovação, respeito pelas pessoas, ambiente, sustentabilidade, preocupação pela segurança, confiança, património e lealdade. Tendo por base estes valores, a empresa assume compromissos em políticas às quais se compromete, nomeadamente em cumprir os requisitos estatutários e regulamentares aplicáveis em vigor ou dos planos de responsabilidade perante a sociedade, em promover a sensibilização junto dos colaboradores na implementação da política interna, assegurando a divulgação dos seus principais resultados, em desenvolver a competência e motivação dos colaboradores face aos objetivos do negócio referentes à qualidade, segurança, higiene e saúde no trabalho, ambiente e segurança alimentar e em disponibilizar os recursos relevantes à implementação da política interna nos negócios e à sua melhoria contínua.

É necessário referir que a Luís Simões foi reconhecida com o Estatuto Inovadora COTEC pelas suas iniciativas de inovação, pelo cumprimento de padrões de solidez financeira e pelo seu desempenho económico.

## 1.2 História da Empresa e análise do contexto

### 1.2.1 Análise da indústria

O transporte rodoviário é muito importante para a economia de um país, quer a nível de atividade económica quer a nível de empregabilidade. Este é o meio de transporte mais utilizado, tanto para transportar passageiros como mercadorias, por ser o mais fiável e flexível, sendo considerado o mais vantajoso em distâncias curtas, até 500 Km (J.C., 2005). Este sector apesar de bastante competitivo, pelo seu custo relativamente baixo em comparação a outros modos de transporte, é o único que permite entregas porta-a-porta por haver flexibilidade na escolha das rotas (Rodrigue J.P., 2006). Os maiores problemas neste sector são a degradação ambiental, que já está a ser solucionado com a introdução de veículos elétricos ou movimentados a hidrogénio, e o tráfego nas zonas urbanas.

A indústria dos transportes assume um papel fulcral na gestão da cadeia de abastecimento, uma vez que assegura a ligação em todos os processos da cadeia numa lógica global de circulação física de mercadorias, criando valor acrescentado no espaço e no tempo, ao serviço de sistemas logísticos, movimentando produtos de um local para outro no momento pretendido e nas condições (quantidade e qualidade) desejadas.

Em seguida apresentamos um quadro que resume as várias vantagens e desvantagens dos diferentes tipos de transportes utilizados na movimentação de mercadorias.

Tipos de Transporte	Vantagens	Desvantagens	Possíveis Melhorias
<b>RODOVIÁRIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flexibilidade do serviço.</li> <li>Elevada cobertura geográfica.</li> <li>Manuseamento de pequenos lotes.</li> <li>Muito competitivo em distâncias curtas / médias.</li> <li>Fraco</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unidades de carga limitadas.</li> <li>Dependente do trânsito.</li> <li>Dependente das infraestruturas.</li> <li>Mais caro em grandes distâncias.</li> <li>Dependente da regulamentação.</li> <li>Dependente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistemas de comunicação rádio.</li> <li>Localização por GPS.</li> <li>Sistemas automáticos de carga / descarga.</li> <li>Uso de contentores standard.</li> <li>Adaptação dos contentores a outros transportes.</li> </ul>

	<p>investimento para o operador.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rápido serviço ponto a ponto.</li> <li>• Menores custos de embalagem.</li> </ul>	<p>das condições climáticas.</p>	
<b>FERROVIÁRIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baixo custo para grandes distâncias.</li> <li>• Adequado para produto de baixo valor e alta densidade.</li> <li>• Adequado para elevadas quantidades.</li> <li>• Pouca influência das condições climáticas.</li> <li>• Superior ao rodoviário em termos energéticos.</li> <li>• Transporte de vários tipos de produtos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pouco competitivo para pequenos carregamentos.</li> <li>• Pouco competitivo para pequenas distâncias.</li> <li>• Pouco flexível terminal a terminal.</li> <li>• Horários pouco flexíveis.</li> <li>• Elevados custos de manuseamento.</li> <li>• Dependência de outros transportes</li> <li>• Elevados custos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comboios mais frequentes e mais pequenos.</li> <li>• Melhoria do equipamento dos terminais.</li> <li>• Incremento da velocidade de trajeto e terminal.</li> <li>• Uso de sistemas de informação para monitorização e controlo das frotas.</li> <li>• Adaptação dos contentores a outros transportes.</li> </ul>
<b>MARÍTIMO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Competitivo para produtos com baixo custo de tonelada por quilómetro transportado. (Ex: químicos industriais, ferro, cimento, petróleo, minerais...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baixa velocidade.</li> <li>• Limitado a mercados com orla marítima ou com rios navegáveis.</li> <li>• Muito pouco flexível.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistemas de movimentação de terminais.</li> <li>• Melhor funcionamento quando associado com plataformas multimodais.</li> <li>• Associação a sistemas de armazenamento.</li> </ul>
<b>AÉREO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velocidade de transporte.</li> <li>• Bom em situações de emergência.</li> <li>• Bom para grandes distâncias e produtos de elevado valor.</li> <li>• Boa fiabilidade e frequência entre as principais cidades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menos rápido para pequenas distâncias (&lt;500 km).</li> <li>• Elevado custo para a maioria dos produtos.</li> <li>• Pouco flexível terminal a terminal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria de cargas / descargas em terminais.</li> <li>• Melhor adequação ao multimodal.</li> <li>• Sistemas de informação mais sofisticados para gestão das capacidades de transporte.</li> </ul>

**Quadro 1 - Análise das vantagens, desvantagens e possíveis melhorias dos vários tipos de transporte.**

O número de empresas em atividade no transporte rodoviário de mercadorias (fig.1) tem vindo a diminuir ao longo do tempo, estabilizando no ano de 2018, e com um valor de 7229 em 2020, sendo que a maioria destas empresas (6306 em 2020) possuem veículos pesados de mercadorias. Apesar da crise que se sentiu com a pandemia, neste sector verificou-

se um aproveitamento dos recursos já que a economia começou a centrar-se na mais valia da entrega porta-a-porta.



**Fig. 1 - Evolução do número de empresas de transporte de mercadorias**  
(Instituto da mobilidade e transportes, I.P, s.d.)

Quando analisamos esta indústria podemos inferir que o setor do transporte rodoviário de mercadorias é bastante competitivo e requer um elevado investimento inicial para iniciar a atividade, quer na aquisição de veículos, como na obtenção do licenciamento necessário. Os grandes operadores têm ganho mais quota de mercado, através da aquisição e/ou fusão com outras empresas. O aumento do transporte internacional é uma tendência chave, sendo o principal parceiro comercial a Espanha, seguida da França e da Alemanha. Este setor apresenta um potencial de baixa rentabilidade, dado o seu nível de intensidade competitiva. Os clientes possuem um alto poder negocial, ao mesmo tempo que a oferta tem uma elevada concentração. O setor é especialmente ameaçado pelo preço dos combustíveis e pelo desenvolvimento de outros meios de transporte alternativos. A tendência futura sugere uma diversificação da oferta dos serviços ao cliente, como o crescimento do outsourcing, a inclusão de políticas de redução de custos, ao mesmo tempo que aumenta o número de empresas de um só veículo e empregado, influenciando a atividade e rentabilidade do setor.

### 1.2.2 História da Empresa

A história da empresa inicia-se em 1948 quando Fernando Luís Simões (Fig. 2) decide tirar a carta de condução de veículos pesados e compra o seu primeiro camião. Inicia a sua

atividade com o transporte de produtos hortícolas, que mais tarde diversifica para transporte de materiais de construção, tendo como principal cliente a empresa de construção civil Novobra que viria a ter uma influência decisiva na dinâmica comercial da Luís Simões.



**Fig.2 – Fotografia de Fernando Luís Simões.**



**Fig.3 –Um dos primeiros camiões da empresa.**

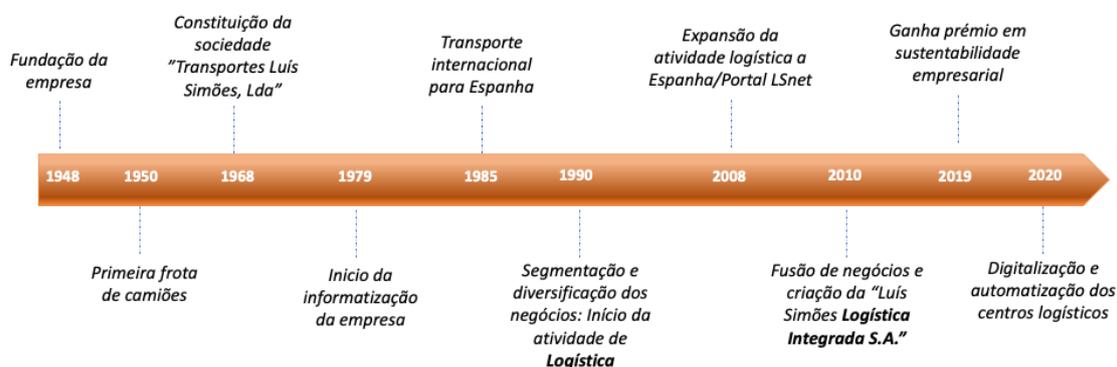
Entretanto Fernando Luís Simões especializa-se no transporte de cereais a granel e no transporte de materiais para a construção civil. Em 1968, por imposição legal, a ‘Transportes Luís Simões, Lda.’ é constituída. Em 1973 a sociedade gerida pelos filhos (Leonel, José Luís e Jorge), vai definir um novo conceito da sua presença no mercado: a procura variável e aleatória deve corresponder uma frota de veículos flexível e adaptada ao mercado. A solução foi a subcontratação de cerca 50% da frota, estratégia que se mantém até aos dias de hoje. A partir do 25 de Abril de 1974, aumentam a sua carteira de clientes e fazem, com a Tupperware, a primeira experiência na distribuição domiciliária com cobertura total do território português. Após o início da informatização da empresa, abre em 1981 a sua primeira filial, no Porto. Durante esta década aposta na formação dos trabalhadores e definem a segmentação dos negócios por áreas de atividade e a liderança de mercado nos transportes rodoviários de mercadorias em Portugal. É também criado o Departamento de Tráfego Internacional, gerido a partir da sede, em Loures, uma aposta estratégica para visar a internacionalização para Espanha. Nos anos 90, cria uma empresa de direito espanhol, com sede em Madrid. Inicia em Portugal a atividade logística e diversifica os negócios para áreas como a gestão de frotas, a construção de carroçarias e a gestão imobiliária. Acontece a certificação da qualidade dos

principais negócios pela norma ISO 9002:1995, a instalação de sistemas integrados de gestão de armazéns, transportes e distribuição e, no 50º aniversário da Luís Simões, a renovação da imagem institucional e a inauguração do Centro de Operações Logísticas do Carregado, uma unidade de referência na Península Ibérica, nesta época. Na década de 2000 a atividade logística é alargada para a Espanha. Institui-se a Rede LS, um modelo de franchising de produção, a fim de profissionalizar o setor e garantir uma subcontratação com o nível de serviço garantido pela frota própria da Luís Simões, e ocorre mais um salto tecnológico na gestão de operações com a introdução da Informática Embarcada e o Sistema de Posicionamento por Satélite (GPS) nos veículos, e instala-se a Rádio-frequência e a leitura ótica por código de barras nos armazéns. Em 2010 ocorre a implementação do E@sy7, uma plataforma customizada de faturação eletrónica que permite aos transportadores subcontratados transportar, entregar a mercadoria e receber o respetivo pagamento em 7 dias.

No final de 2010 a Luís Simões procedeu a fusões dentro da empresa:

- Na logística e transporte, as empresas “Transportes Luís Simões”, “Distribuição Luís Simões” e “Transportes Reunidos” deram lugar à Luís Simões Logística Integrada, S.A.
- Nas atividades complementares, as empresas “Socar” e “Reta” assumem a designação de Reta – Serviços Técnicos & Rent-a-Cargo, S.A.

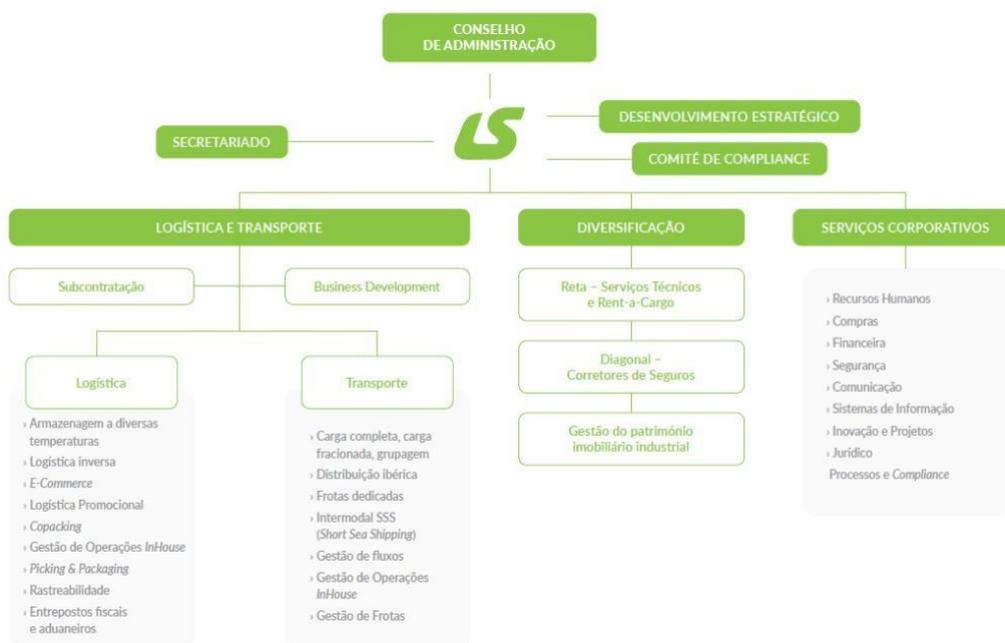
O Portal LSnet constitui-se como ferramenta tecnológica avançada em ambiente web na gestão do relacionamento da Luís Simões com os seus parceiros de negócio (clientes e fornecedores). Inicia-se a prestação de um novo serviço de gestão de entrepostos fiscais, e os serviços de logística promocional ganham novo impulso. A partir de 2011 a aplicação LS Mobile oferece informação em tempo real através do telemóvel para a gestão dos pedidos e detalhes das entregas.



**Fig. 4 –Resumo dos marcos históricos da empresa.**  
(Luís Simoes, s.d.)

### 1.2.3 A empresa no contexto do sector de transportes

Atualmente, com 74 anos de história, o grupo Luís Simões é 100% familiar (detido pela família Luís Simões) (fig.5), inclui 10 empresas e uma diversidade de serviços (fig.6), sendo o core business a área de transporte e logística com 95% do volume de negócios. A Luís Simões é um operador logístico de referência, líder no mercado de fluxos rodoviários entre os dois países ibéricos, atualmente presente em mais de 40 locais (fig.7) e com um total de 2.361 colaboradores.



**Fig. 5 – Organograma da empresa**  
(Fonte: relatório de contas da empresa 2021)



Fig. 6 – Tipos de serviço  
 (Fonte: relatório de contas da empresa 2021)



Fig. 7 – Localizações dos centros logísticos da Luís Simões.  
 (Fonte: relatório de contas da empresa 2021)

### 1.2.4 Rotas de distribuição

Tendo em conta os centros logísticos distribuídos por vários pontos da península Ibérica é possível organizar e segmentar a mercadoria de uma forma parcimoniosa levando a uma maior rentabilidade tanto dos custos como de tempo. O planeamento de rotas fixas envolve os aspetos de médio a longo prazo do roteamento e programação, principalmente quando há uma entrega regular de produtos e quantidades semelhantes a um cliente fixo. Um exemplo típico é a operação de entrega a um retalhista com horário e quantidade de entrega definidos. Sendo assim, é possível definir uma rota e um horário por um determinado período

de tempo. Estes cronogramas podem ser mantidos exceto em caso de encerramento do ponto de venda ou de lançamento de novos produtos no mercado que obriga a reestruturar a rota. Estas programações são elaboradas com base em dados históricos. Existem vários métodos para estimar ou medir a distância percorrida pelos veículos durante a operação de distribuição. As distâncias incluem as distâncias do armazém até aos vários locais de entrega e entre os diferentes locais de entrega. A medição pode ser efetuada recorrendo a três métodos. No método da distância real, a localização de todos os clientes é conhecida, medindo-se num mapa computadorizado as distâncias reais. O método das coordenadas apresenta o armazém e os pontos de entrega no cliente localizados numa grelha de coordenadas, medindo-se as distâncias em linha reta para as decompor até uma distância de estrada aproximada. Por último, os sistemas de programação utilizam uma rede rodoviária digitalizada que contém as principais estradas, fornecendo uma representação precisa das distâncias de viagem.

## **Logística, Análise do Mercado, da Concorrência e Contas**

### **2.1 Logística do Centro de Operações em Madrid**

Entregar os pedidos a tempo aos clientes e na ordem estabelecida é uma das prioridades de qualquer empresa. Para que isso seja possível é indispensável contar com uma rigorosa organização das operações do armazém e com os sistemas de armazenagem adequados.

Inaugurado no início de 2019, o centro de operações logísticas de Guadalajara (zona de Madrid) resultou de uma concretização da visão conjunta entre o cliente Nestlé e a Luís Simões, tornando-se totalmente operacional em 2021. É composto por 3 grandes armazéns em funcionamento, 2 convencionais e 1 automático. Neste armazém a empresa armazena aproximadamente 100.000 paletes e prepara mais de 4.000 pedidos diários. Utiliza o sistema Pallet Shuttle automático com lançadeiras da Mecalux e exerce a função de organizar, sequenciar e programar os pedidos preparados que devem ser distribuídos. Tudo isso, é gerenciado pelo potente e eficiente software Easy WMS da Mecalux. A sua missão é identificar, localizar e ordenar a expedição de cada palete que chega ao armazém automático respeitando o sequenciamento previamente estabelecido. Nas entradas do armazém sequenciador, o software identifica cada artigo e atribui-lhe uma localização sendo que uma boa distribuição da mercadoria no armazém otimiza os movimentos dos equipamentos de movimentação automáticos e, inevitavelmente, dos pedidos.

O armazém sequenciador conta com cinco saídas conectadas diretamente a um circuito do sistema de monotrilho elétrico invertido, localizado no solo. Tal como nas entradas, existem três saídas com um elevador que faz a interligação dos quatro pisos, enquanto as outras duas são utilizadas para os produtos armazenados no nível inferior das estantes.

Exatamente em frente, o circuito do Sistema de Monotrilho Elétrico encarrega-se de transferir as paletes diretamente para os canais de pré-cargas seguindo o sequenciamento que foi previamente estabelecido pelo software. O dinamismo e a facilidade de montagem foram decisivos para implementar este sistema de transporte de paletes cujo principal benefício reside no movimento ininterrupto e seguro dos pedidos. A correta organização da área de expedição foi primordial para que a Luís Simões pudesse distribuir os pedidos na ordem adequada. Foram instalados dez conjuntos de três canais dinâmicos de pré-cargas de 14,2 m de comprimento. A mercadoria de cada um desses conjuntos será carregada no mesmo camião de entrega.

Na parte superior dos canais foi instalado um monitor onde o Easy WMS mostra aos operadores, informações detalhadas sobre as paletes prontas para serem expedidas: qual paleta deve ser retirada primeiro, número de paletes totais disponíveis no canal, etc. Com todos esses dados diminui-se consideravelmente qualquer possibilidade de cometer erros. Os operadores fazem um scan de cada paleta através de um leitor de radiofrequência e, dessa forma, comprovam se a mercadoria que é carregada no camião corresponde, e se segue a ordem correta. Na área da expedição há um circuito de transportadores para fazer cross-docking da mercadoria que não precisa ser armazenada nas estantes, mas que deve passar pelo armazém automático para que siga a sequência dos pedidos estabelecida pelo Easy WMS.

Instalar um armazém sequenciador como fez a Luís Simões é uma excelente solução porque permite sequenciar os pedidos de acordo com os diferentes critérios, tais como a rota dos camiões de transporte ou o ponto de entrega mais distante ou próximo, assim como considerar a rota mais conveniente.

Em suma as principais vantagens de um armazém automático são:

- Rastreabilidade da mercadoria.
- Máximo aproveitamento do espaço.
- Otimização da capacidade de armazenamento e dos movimentos dos produtos.
- Possibilidade de modificar as entregas em função de novos critérios estabelecidos.
- Inventário permanente.
- Alta produtividade.

- Segurança da mercadoria e menor risco de acidentes.
- Operação ininterrupta.

Vídeo ilustrativo do moderno centro em Espanha disponível em: [Luis Simões: An innovative warehouse concept](https://www.youtube.com/watch?v=94n7GvuQt5c) (https://www.youtube.com/watch?v=94n7GvuQt5c)

## 2.2 A Luís Simões no mercado

O capital social da empresa Luís Simões Logística Integrada, S.A é de 11.875.000,00 € e detém os seguintes CAE (<https://www.racius.com/luis-simoes-logistica-integrada>, s.d.):

- 49410 - Transportes rodoviários de mercadorias
- 52102 - Armazéns
- 52101 – Armazenagem frigorífica



**Fig. 8 - Representação da dimensão do mercado no setor**  
(bpstat.bportugal.pt , s.d.)

A Luís Simões utiliza o transporte rodoviário na tabela seguinte vamos enumerar as vantagens, desvantagens e possíveis melhorias para os vários tipos de transporte.

Com o auxílio do Plano de estudos DBK Portugal 2021 (base de dados da informa D&B de estudos setoriais) procedemos a uma sucinta análise de como se encontra o mercado ibérico (Portugal + Espanha) no transporte rodoviário de mercadorias, para posteriormente podermos verificar a influência da Luís Simões nestes mercados com base nas contas da empresa.

## Principais dados do setor de transporte rodoviários

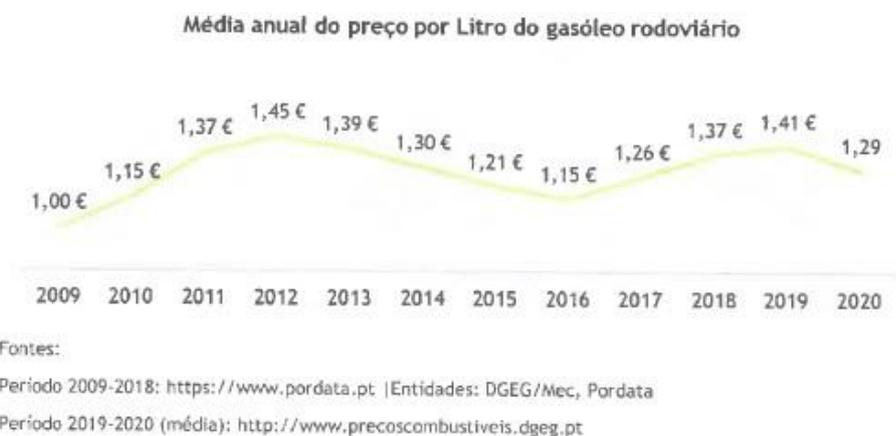
## Síntese dos dados, 2020

➤ Mercado (mil. euros)	17.550
- Portugal	2.880
- Espanha	14.670
➤ Carga transportada (mil. Ton-Km)	254.057
- Portugal	21.478
- Espanha	232.549
➤ Crescimento do mercado (%)	-5,1
- Portugal	-4,6
- Espanha	-5,2
➤ Quota de mercado conjunto das primeiras 5 empresas (%)	12,9
- Portugal	18,4
- Espanha	12,6

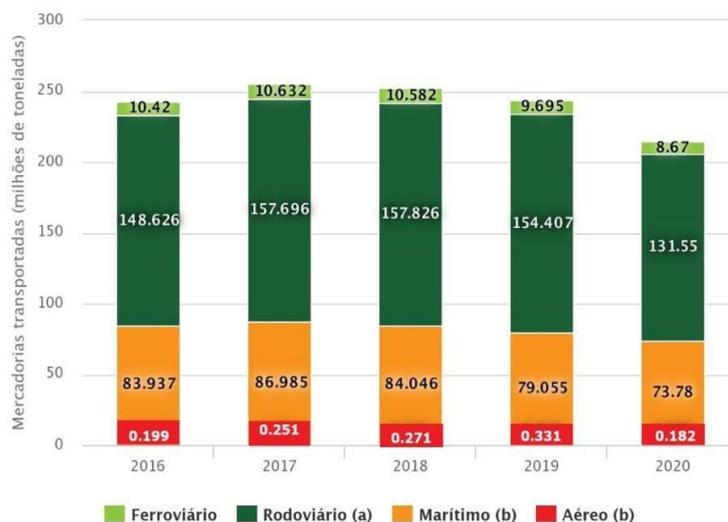
**Tabela 1 - Dados síntese do ano de 2020 do setor de transporte mercadorias em Portugal e Espanha.**

(<https://www.informadb.pt/pt/produtos-e-servicos/setores-e-tecido-empresarial/planode-estudos-dbk-portugal-2021/>, s.d.)

Pela análise dos dados da tabela 1, verifica-se uma queda no crescimento de 5.1% em 2020 no mercado ibérico. A principal explicação para o decréscimo da atividade é, claro, a pandemia de Covid-19, que reduziu a procura de transporte de mercadorias, por fecho da maioria do comércio e serviços, mas também não podemos esquecer a finalização do processo de saída do Reino Unido da União Europeia (Brexit), bem como as eleições presidenciais no Estados Unidos no final do ano, fatores que também tiveram impacto nas relações comerciais a nível mundial. A redução de atividade foi especialmente intensa nos serviços de transporte internacional, muito penalizados pela restrição do fluxo comercial com o exterior. Neste contexto em 2020 registou-se uma deterioração da rentabilidade setorial, ainda que a descida do preço dos combustíveis tenha moderado a pressão sobre as margens (Fig. 9).



**Fig. 9 - Média anual do preço por litro do gasóleo rodoviário.**



**Fig. 10 - Mercadorias transportadas em Portugal.** Notas:(a) Apenas transporte efetuado por operadores do Continente; (b) Nos transportes marítimos e aéreos, na componente de transporte nacional, para efeitos de maior comparabilidade entre modos, consideraram-se apenas os movimentos de embarque. (INE)

Como é visível na fig. 10, o transporte de mercadorias apresentou em 2020 uma redução acentuada em todos os modos de transporte, na sequência das restrições impostas pela pandemia de Covid-19. O transporte rodoviário continuou a ser predominante, atingindo os 131,5 milhões de toneladas de mercadorias em 2020 (24,4 mil milhões de toneladas por quilómetro [tkm]). A taxa de variação das toneladas transportadas foi de -10,6% em 2020, face a 2019 (em 2019 tinha sido de -8,4% em relação ao ano anterior).

Para 2021/2022 as previsões apontam para uma recuperação da atividade e dos preços, esperando-se que em 2021 se superem os valores de 2019. No entanto, a notável subida dos preços dos combustíveis constitui uma forte ameaça para o setor a curto prazo.

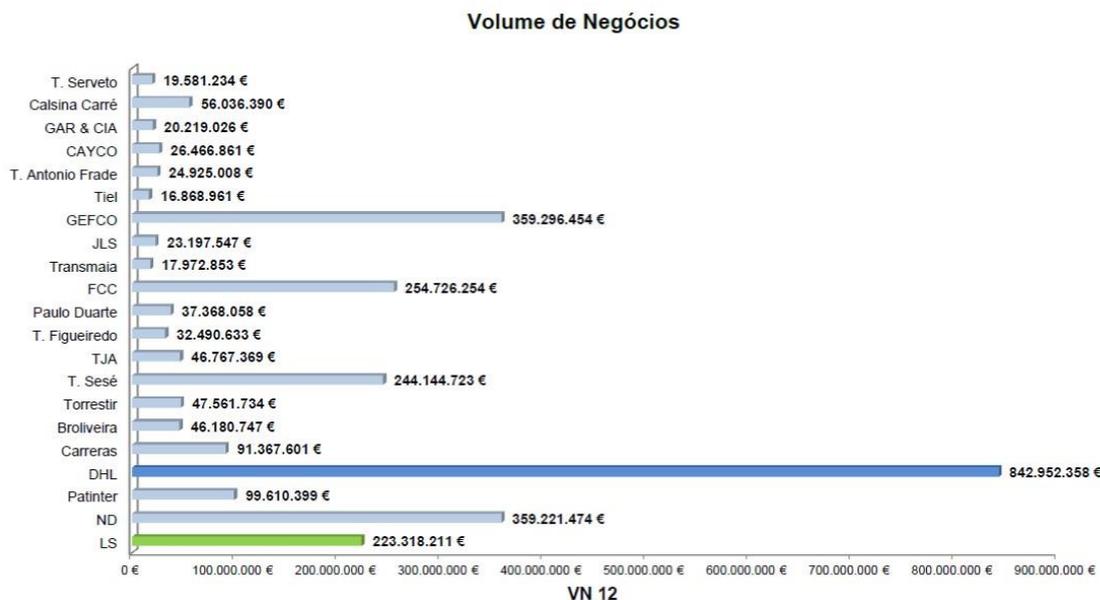
### 2.3 Análise da Concorrência

De acordo com os dados disponibilizados pelo Plano de estudos DBK Portugal 2021 listamos as principais empresas concorrentes no setor de atividade de transporte de mercadorias:

Principais Empresas Portuguesas do Setor	Principais Empresas Espanholas do Setor
Barraqueiro	Agustín Fuentes
Broliveira	Carreras
Carreras	CAT
CAT	CBL Logística
Dasher	Compañía Logística
DB Schenker	Acotral
DHL	Dachser
Doctrans	DHL
DSV	DSV
Florêncio & Silva	El Mosca
Gefco	Fercam
Geodis	Gefco
ID Logistics	Geodis
Kuehne + Nagel	ID Logistics
Lamision	Kuehne + Nagel
Patinter	Logista Freight
Paulo Duarte	Marcotran
Redur	Mazo
Sesé	Molinero
Sintax	Ontime
STEF	Pañalón
TJA	Primafrio
Torrestir	Redur
Transmaia	Sesé
Transportes Figueiredo	Sintax
Transportes Pascoal	SIL
Transwhite	STEF
XPO Logistics	TDN
	Tradisa
	Transportes J. Carrión
	Trota
	TSB
	Ttes. García de la Fuente
	XPO Logistics

**Tabela 2 – Principais concorrentes no setor de transporte de mercadorias na península Ibérica**  
 (https://www.informadb.pt/pt/produtos-e-servicos/setores-e-tecido-empresarial/plano-deestudos-dbk-portugal-2021/, s.d.)

Por falta de dados mais recentes, apresentamos um gráfico ilustrativo de 2012 (fig. 11) que compara o volume de negócios da Luís Simões e alguns dos seus concorrentes.



**Fig. 11 – Volume de negócios em 2012 referente apenas às empresas com sede em Portugal e Espanha.** (Pinto, 2014)

Verifica-se pela análise da fig. 11 que a DHL (Grupo Deutsche Post) se destaca e lidera no que toca ao volume de negócios em 2012, tendência que continua a manter-se e que atingiu valores recorde em 2019, tornando-se um dos grandes competidores à LS.

## 2.4 Análise Financeira da Luís Simões (LS)

Nesta secção iremos analisar o relatório e contas das empresas do Grupo Luís Simões (fig.12) e resumir seu volume de negócios. Pela análise dos principais indicadores consolidados verifica-se que em 2021 o grupo teve um volume de negócios de cerca 242 milhões de euros o que traduz um crescimento de cerca de 6.8% face a 2020. Apesar da continuação da pandemia em 2021, com o retomar da atividade verificou-se um crescimento de acordo com as previsões, mas longe de se recuperar os níveis pré pandemia. Tendo em conta o ano de 2020, dado ainda não estarem disponíveis os dados de 2021, verifica-se que houve uma queda no crescimento do mercado (tabela 2) e também a Luís Simões apresenta um decréscimo de 7.6% face a 2019 (fig.12). A razão principal é a mesma do restante mercado, a pandemia. Muitos dos clientes da Luís Simões fazem parte de setores onde o impacto da Covid-19 foi mais sentido, nomeadamente o retalho de bens não essenciais, indústria e canal HORECA (corresponde à área de atividade económica onde atuam os setores de Hotelaria, Restauração, Cafeteria e também Catering). No entanto a Luís Simões manteve, e em muitos casos intensificou, a sua atividade contribuindo para o abastecimento de bens essenciais de grande consumo na península ibérica.

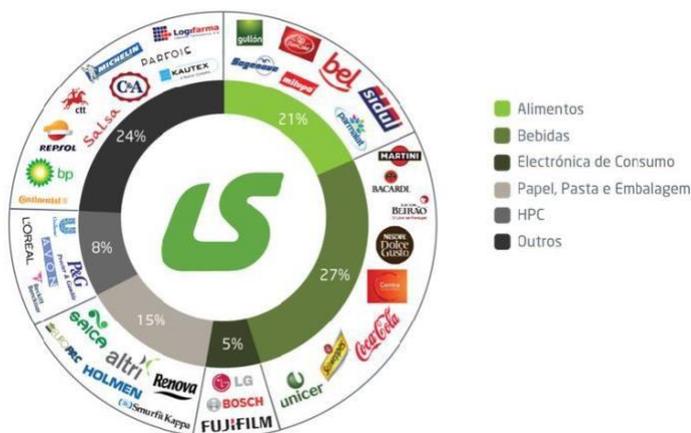
PRINCIPAIS INDICADORES CONSOLIDADOS LS - LUÍS SIMÕES, SGPS, S.A.			
	2021	2020	2019
Volume de negócios	241.826.146	226.438.305	245.113.893
Vendas de negócios	2.493.726	4.910.341	4.707.720
Prestações de serviços	239.332.421	221.527.964	240.406.173
% Crescimento (Prestação de Serviços)	6,8%	(7,6%)	0,5%
EBITDA	17.596.485	18.629.844	10.932.317
% Volume de negócios	7,3%	8,2%	4,5%
EBIT	7.300.289	9.161.766	144.702
% Volume de negócios	3,0%	4,0%	0,1%
Resultado líquido do exercício <sup>(1)</sup>	4.480.087	6.245.845	(1.591.003)
% Volume de negócios	1,9%	2,8%	(0,6%)
Ativo total	160.200.962	173.022.917	171.360.494
Capital Próprio	52.182.048	48.858.499	42.631.902
Dívida financeira líquida <sup>(2)</sup>	27.498.569	34.941.706	54.357.409
Dívida líquida/EBITDA	1,6 x	1,9 x	5,0 x
Dívida financeira líquida (com empréstimos acionistas)	41.162.296	48.605.433	68.021.136
Dívida líquida/EBITDA	2,3 x	2,6 x	6,2 x

(1) Exclui interesses minoritários;  
(2) Inclui empréstimos bancários e fornecedores de imobilizado, deduzido de caixa e equivalentes.

**Fig. 12 – Principais indicadores de contas da empresa.**  
(Fonte: Dados do relatório de contas da Luís Simões Logística Integrada, S.A presente no website da empresa.)

Também no ano de 2020, a empresa apresenta um resultado líquido do exercício de 6.2 milhões de euros, o que evidencia uma melhoria muito significativa face aos anos anteriores. Esta melhoria tem como alicerce o reforço dos resultados operacionais, o que se torna evidente através da análise a evolução do EBITDA onde a melhoria dos resultados ronda nos 7.7 milhões de euros face ao ano anterior.

### 2.5 Relação com o cliente



**Fig. 13 – Representação gráfica de alguns dos clientes com maior volume de negócios do Grupo Luís Simões**  
(Vinhais, 2016)

A principal missão da empresa é garantir soluções eficientes e competitivas de transportes, logística e serviços auxiliares, promovendo a satisfação de clientes e sociedade

em geral, sob os pontos de vista económico, social e ambiental. Nesta missão está implícita uma forte orientação para o cliente e para o auxílio na resolução dos seus problemas e das suas necessidades, o que cria laços fortes com os clientes e reforça a confiança destes na Luís Simões.

### **Conclusões**

Mediante a análise da organização empresarial aqui abordada, concluiu-se que existem, a nível interno, imensos pontos fortes e alguns pontos fracos com características que necessitam de ser melhoradas. A história da empresa é reveladora de um enorme poder de resiliência e de capacidade de trabalho. Mesmo com um início humilde, a Luís Simões, conseguiu estabelecer e expandir os seus serviços de transportes e logística pelo mercado da Península Ibérica, havendo uma comunicação e imagem estabelecidas em território internacional. Desta forma, a empresa tornou-se sinónimo de inovação, de confiança junto dos seus clientes e, assim, assumindo a liderança em Portugal no setor dos transportes rodoviários de mercadorias. A aposta na formação e no envolvimento dos seus mais de 2300 colaboradores, permite garantir uma vasta robustez financeira.

É de referir que, em 2018, a obtenção da Certificação SQAS em Portugal – Sistema de Avaliação de Segurança e Qualidade – impulsionou a promoção da eficiência energética implementada pela empresa. O centro de operações logísticas de Guadalajara, inaugurado no início de 2019, traduz exatamente o espírito inovador do grupo e a contante aposta na melhoria das operações logísticas. O armazém automático contido neste centro é focado na eficiência, na segurança e ergonomia dos colaboradores e na eficiência energética.

A resposta a solicitações de clientes e fornecedores via caixas de e-mail centrais, através de plataformas de suporte, permitiu melhorar o tempo de resposta a clientes, e ter a informação disponível para gerir proactivamente as necessidades do cliente. Também no processo de apoio a fornecedores a transparência e rastreabilidade da informação são chave para dar suporte ao atendimento a fornecedores e responder atempadamente, permitindo que o fornecedor avalie o grau de satisfação da resposta.

O relatório de contas da empresa de 2021, revela através dos principais indicadores consolidados que neste ano o grupo teve um volume de negócios de cerca 242 milhões de euros o que se traduz um crescimento de cerca de 6.8% face a 2020. No ano de 2020, houve uma queda no crescimento de todo o mercado face a 2019 devido, principalmente, à pandemia de Covid-19.

Para finalizar os pontos fortes, não deve faltar uma característica de segurança rodoviária e sustentabilidade, denominada eco-condução, pois é um modo de condução sustentável para os seus transportes que reduz as acelerações e travagens bruscas, o consumo de combustível e a emissão de gases e de poluição.

Por outro lado, apesar de ter sido implementada a eco-condução, continua a haver consumo de combustíveis fósseis, não sendo possível garantir somente um modo de locomoção sustentável. Ainda não é possível, também, evitar os impactos na comunidade, nomeadamente trânsito, ruído e poluição.

Contudo, em 2021 foi implementada a digitalização de processos e serão desenvolvidas tecnologias para o uso de energias renováveis, de forma a otimizar a promessa de sustentabilidade.

Apesar da crise que se manifestou nos últimos dois anos de forma imprevisível e que continua atualmente, foram quebradas barreiras e houve sacrifícios para conseguir vencer, porque, em mais de 70 anos de posicionamento no mercado, foi preciso uma constante adaptação à mudança, tendo como pilares a inovação e a sustentabilidade.

A principal limitação deste trabalho está associada ao facto de só ter sido estudado uma empresa e através dos relatórios e contas. Como sugestão para trabalhos futuros deixamos a possibilidade deste trabalho ser feito comparando duas ou mais empresas.

### Referencias

J.C., D. (2005). *Logística Global e Macrologística*. Edições Silabo.

Pinto, T. (2014). *Estudo de mercado - Transportes e Logística*. IPP.

Rodrigue J.P., C. C. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.

Vinhais, D. (2016). *Relatório de estágio de mestrado em engenharia industrial e gestão*. FEUP.

### Webgrafia

[bpstat.bportugal.pt](http://bpstat.bportugal.pt) . (s.d.).

<https://www.informadb.pt/pt/produtos-e-servicos/setores-e-tecido-empresarial/planode-estudos-dbk-portugal-2021/>. (s.d.).

<https://www.racius.com/luis-simoes-logistica-integrada>. (s.d.).

INE. (s.d.).

*Instituto da mobilidade e transportes, I.P. (s.d.).*

Luis Simoes. (s.d.). [https://www.luis-simoes.com/aempresa/historia/?doing\\_wp\\_cron=1655846328.3965389728546142578125](https://www.luis-simoes.com/aempresa/historia/?doing_wp_cron=1655846328.3965389728546142578125) .

Submetido em: 01.02.2023

Aceito em: 01.03.2023