

O QUE FAZER PARA MANTER A COMPETITIVIDADE



PEDRO GALVÃO

PRESIDENTE DA DIREÇÃO | CONSELHO
PORTUGUÊS DE CARREGADORES

A sustentabilidade será o maior desafio para a logística e, conseqüentemente, para a competitividade das empresas.

Será que teremos de escolher entre sustentabilidade e competitividade?

Mas esta não é a pergunta certa.

A pergunta certa é: que fazer para não perder competitividade?

Além da digitalização do setor, os desafios da Logística assentam em três vetores: descarbonização, falta de mão de obra e eficiência.

A União Europeia, no âmbito do programa “Fit for 55”, que ambiciona reduzir as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990, e alcançar a neutralidade climática em 2050, tem implementado diversos regulamentos que vão afetar os transportes. Um desses regulamentos é a inclusão do transporte marítimo no ETS (Sistema de Comércio de Emissões, em inglês Emissions Trading System).

Pela primeira vez, as emissões provenientes dos navios serão consideradas e será uma obrigação para os armadores e companhias de navegação pagarem por tonelada de CO2 emitida. Não será surpresa ver esse custo repercutido na carga transportada. Este regulamento será introduzido de forma gradual: 40 % para as emissões verificadas a partir de 2024, 70 % para as de 2025 e 100 % para as de 2026.

“Os exportadores vão perder competitividade nos mercados extracomunitários em que competem com concorrentes fora da UE que não estão sujeitos ao Sistema de Comércio de Emissões.”

“Um exportador europeu para os EUA vai pagar 50% das emissões do transporte marítimo (...) um concorrente seu no Norte de África que venda nos EUA, não terá de pagar pelas emissões.”

“Será uma obrigação para os armadores e companhias de navegação pagarem por tonelada de CO2 emitida. Não será surpresa ver esse custo repercutido na carga transportada.”

Uma particularidade do ETS é que serão taxadas 100% das emissões entre portos europeus enquanto apenas 50% quando um dos portos é extracomunitário. Ou seja, os exportadores vão perder competitividade nos mercados extracomunitários em que competem com concorrentes fora da UE que não estão sujeitos ao Sistema de Comércio de Emissões (ETS). Como exemplo, um exportador europeu para os EUA vai pagar 50% das emissões do transporte marítimo, no entanto, um concorrente seu no Norte de África que venda nos EUA, não terá de pagar pelas emissões.

A IMO (Internacional Maritime Organization), que regulamenta o transporte marítimo mundial, tem como meta uma redução de 40% das emissões até 2030.

Para os armadores marítimos conseguirem estas reduções, vão ter de combinar uma diversidade de alternativas, tais como alterações no desenho dos navios, utilização de biocombustíveis que leva à necessidade de conversão dos navios para utilização de dois combustíveis, otimização das rotas e redução de velocidades, entre outros. Todas estas medidas vão exigir grandes investimentos a serem no final suportados por...?

Adivinharam... pela carga transportada. Em Portugal, mais concretamente em Setúbal, projetos como o AURORA LITHIUM, dedicado à refinação/conversão de lítio, a LISNAVE e a ETERMAR, com projetos ambiciosos para desenvolver o cluster de turbinas eólicas flutuantes offshore, estão no bom caminho e são, naturalmente, muito bem-vindos.

Também para Sines não faltam projetos no âmbito da transição energética, atendendo às condições únicas do seu porto para novas fontes de energia, como o hidrogénio verde.

Estes projetos, ao serem concretizados, trarão carga e receitas aos portos, permitindo diluir custos fixos e aumentar a competitividade portuária.

Seria também muito útil uma política ativa de incentivos à descarbonização, mas que de forma consistente promova a competitividade das empresas - a política tarifária dos portos é essencial para atingir esse objetivo, premiando as empresas que tomem medidas que comprovadamente reduzam emissões nas operações portuárias.

Noutra área, a falta de mão de obra está a afetar severamente o transporte rodoviário, situação que vai agravar-se no curto e médio prazo. Na maioria das regiões do mundo a percentagem de motoristas acima dos 55 anos é mais elevada do que a de jovens (menos de 25 anos). Isto significa que no futuro a escassez de motoristas vai aumentar pois não existirão jovens para cobrir os trabalhadores que se vão reformar. Um dos casos mais preocupantes é na Europa pois a média de idades é 47 e um terço dos motoristas tem mais de 55 anos.

Mitigar a falta de motoristas, reduzir emissões e aumentar a eficiência passa pela atuação em quatro eixos: aumento do transporte marítimo de curta distância, aumento da capacidade de carga e dimensão dos camiões, desenvolvimento de mais oferta de serviços marítimos Ro-Ro (navios ferries para transporte de camiões) e incremento da oferta de soluções ferroviárias.

Os camiões em Portugal podem transportar até 44 toneladas de peso bruto, tal como em França e outros países na UE. Contudo, em Espanha apenas podem carregar 40 toneladas, o que dificulta o transporte internacional. No que respeita às dimensões dos camiões, em Portugal e Espanha temos camiões de 25 metros regulamentados (conjunto de trator, reboque de 13,6 metros e um de 8 metros, ligados por um equipamento especial para o efeito). No entanto, estes camiões, apesar de circularem em ambos países, não podem atravessar a fronteira, limitando o potencial de eficiência que podem aportar no transporte com Espanha.

Em Espanha também já é possível circular com camiões de 31,7 metros, conhecidos como dual-trailer (conjunto de trator e dois reboques de 13,7 m). Calcula-se que já serão mais de 400 unidades a circular no país vizinho, contribuindo para uma grande eficiência

“Seria também muito útil uma política ativa de incentivos à descarbonização, mas que de forma consistente promova a competitividade das empresas premiando as que tomem medidas que comprovadamente reduzam emissões nas operações portuárias.”

“Mitigar a falta de motoristas, reduzir emissões e aumentar a eficiência passa pela atuação em quatro eixos: aumento do transporte marítimo de curta distância, aumento da capacidade de carga e dimensão dos camiões, desenvolvimento de mais oferta de serviços marítimos Ro-Ro (navios ferries para transporte de camiões) e incremento da oferta de soluções ferroviárias.”

“É urgente regular em Portugal [camiões de 31,7 metros, conhecidos como dual-trailer – conjunto de trator e dois reboques de 13,7 m] para permitir a circulação deste tipo de camião eficiente.”

DOSSIER

LOGÍSTICA E TRANSPORTES – VELHOS E NOVOS DESAFIOS

na redução de emissões, custo e redução de mão de obra, cada vez mais escassa. Em Portugal, apesar de já existirem empresas interessadas e até quem já tenha os equipamentos preparados, ainda não estão regulamentados. É urgente regular em Portugal para permitir a circulação deste tipo de camião eficiente.

O transporte marítimo, que já é sabido que contribui para uma redução de emissões quando comparado com o rodoviário, deve ser cada vez mais desenvolvido como alternativa, com maior incidência nos destinos de curta distância, no qual consegue competir também em custo e com tempos de trânsito que já começam a ser interessantes, mesmo comparados com o camião. A eficiência dos portos e a capacidade de atrairmos e fidelizarmos capacidade em Portugal é determinante. Nesta prioridade deve ser incluído o transporte marítimo RO-RO, o qual leva à retirada de camiões das estradas, com todas as vantagens de sustentabilidade e concentrando a mão de obra apenas nas ligações aos portos.

Na ferrovia existe um grande potencial de crescimento, as obras em curso nos corredores internacionais vão trazer melhores condições para a infraestrutura, mas interessa captar capacidade e operadores para operarem em Portugal desenvolvendo alternativas válidas para a movimentação de mercadorias por ferrovia. Os anos passados de disrupção das cadeias logísticas com a pandemia, assim como os conflitos geopolíticos, têm levado a uma tendência para as empresas encurtarem as suas cadeias de abastecimento.

Talvez seja esta a oportunidade para conciliar sustentabilidade e competitividade: desenvolvendo um transporte marítimo de curta distância, com menos emissões, aliado a um transporte rodoviário com mais carga e mais eficiente, enquanto aguardamos a concretização das infraestruturas ferroviárias em curso. Todas as soluções serão necessárias para mitigar os desafios futuros.

enterprise
europe
network

Helping ambitious SMEs
innovate and grow
internationally

een.ec.europa.eu

AP
AGÊNCIA PORTUGUESA
DE INTERMEDIARIAÇÃO DE NEGÓCIOS E PROTEÇÃO

enterprise
europe
network
Network Support for Growth

European
Commission