



grupo Portucel Soporcel



Complementaridade Ferroviária Um MAR de Oportunidades

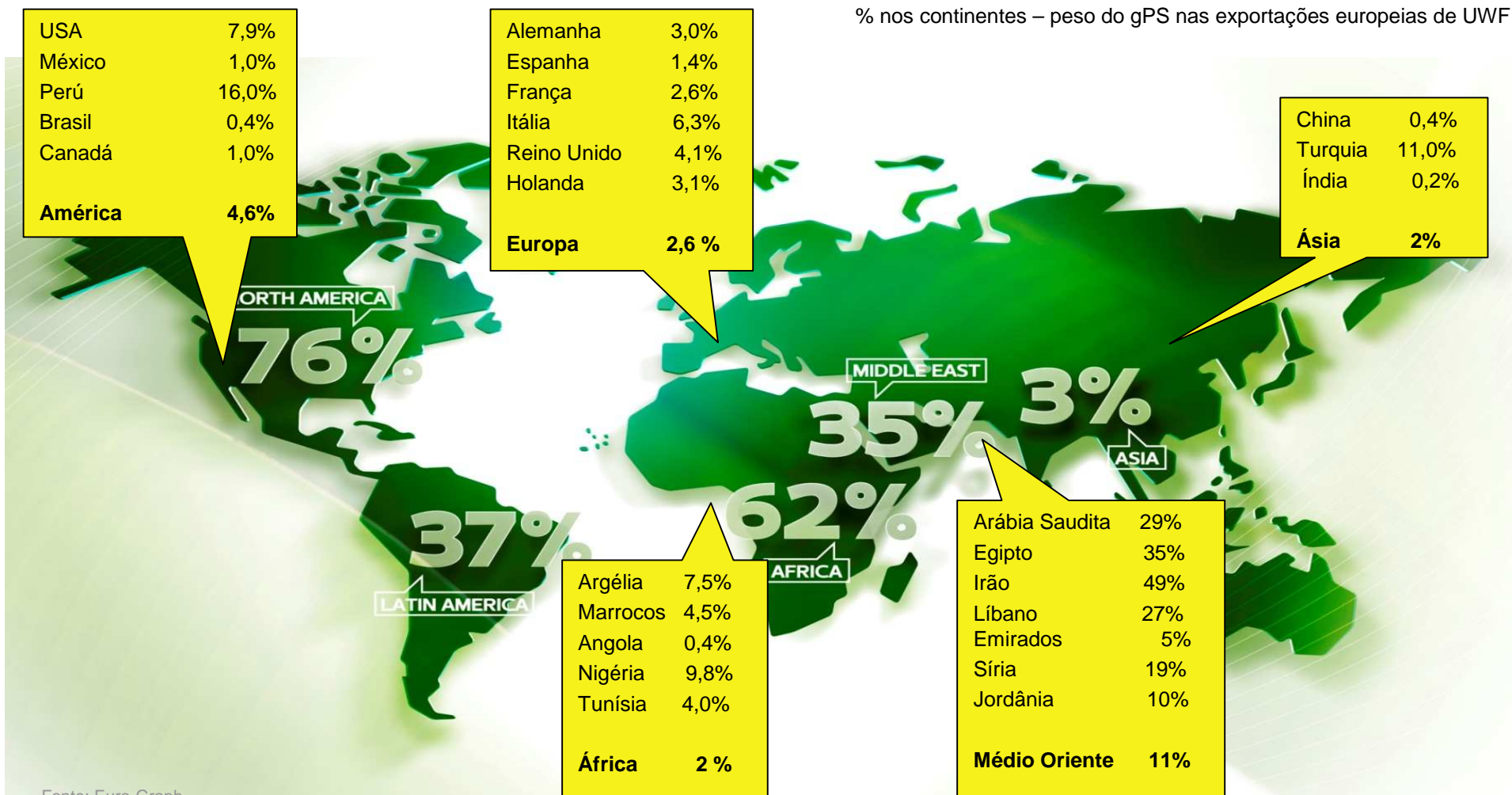
Sessão : Transporte Internacional de Mercadorias

ADFERSTIT
Lisboa 11 de Dezembro de 2012

Peso do grupo nas exportações nacionais (2011)

A Portucel exporta 95% da sua produção, maioritariamente para a Europa e para os EUA e representa cerca de 50 % das exportações europeias de papel (UWF).

% nos continentes – peso do gPS nas exportações europeias de UWF





Perfil Logístico

A Logística outbound (P&P) movimentou, em 2011, 2,4 M tons sendo 1,8 M tons no transporte primário (1,5 M tons de papel e 0,3 M tons de pasta) e 0,6 M tons no transporte secundário.

Negócio Papel

- Fornecimento regular em 119 países (4.300 destinos) espalhados pelos 5 continentes com janelas de entrega muitas vezes inferiores a 1 hora.
- Operação “JIT”: stocks nas fábricas (PA e PVF) de 7,6 dias (benchmark sector: 28 dias), stock em plataforma (com booking definido) de 12 dias e em trânsito para clientes 5,7 dias.
- Utilização de 23 plataformas logísticas 18 na Europa (4 Negócio Pasta) e 5 nos EUA.
- Transporte primário:
 - Mundo: 58% Marítimo, 41% Rodoviário, 1% Multi-Modal
 - Europa: 42% Marítimo, 56% Rodoviário, 2% Multi-Modal
- Transporte primário e secundário
 - Mundo: 176.000 TEU “equivalente”
 - Europa: 123.000 TEU “equivalente”

Negócio Pasta

- Transporte Primário
 - Mundo : 78% Marítimo, 21% Rodovia, 1% Multi-Modal (25.000 TEU “equivalente”)



Complementaridade à Rodovia – Fase 1 > TMCD (1/3)

Desde 2003 que o GPS tem vindo a implementar, proactivamente, uma estratégia de diversificação dos modos de transporte (logísticos), apostando no TMCD, principalmente a partir dos portos de maior proximidade das suas unidades industriais.

Transporte Rodoviário (pontos fortes)

- Flexibilidade horária;
- Porta-a-porta (d2d);
- Fragmentação oferta;
- Documentação.

Transporte Rodoviário (pontos fracos)

- Segurança;
- Consumo energético (por T Km);
- Congestionamento zonas críticas tráfego rodoviário (ex.: fronteiras franco-espanhola, franco-suíça, grandes cidades europeias, anéis junto aos grandes portos europeus);
- Tendência para custo ir reflectindo as suas externalidades com taxas de circulação rodoviária de mercadorias na Alemanha, Áustria, República Checa, Suíça (0,182 €/km a 0,794 €/km) e em estudo em Espanha e França (Para além das ex-SCUTs em Portugal);
- Disponibilidade (balanço exportação/importação).

Desafio: reduzir dependência da rodovia e dar resposta aos aumentos de capacidade (2000 na FF e 2009 em Setúbal).

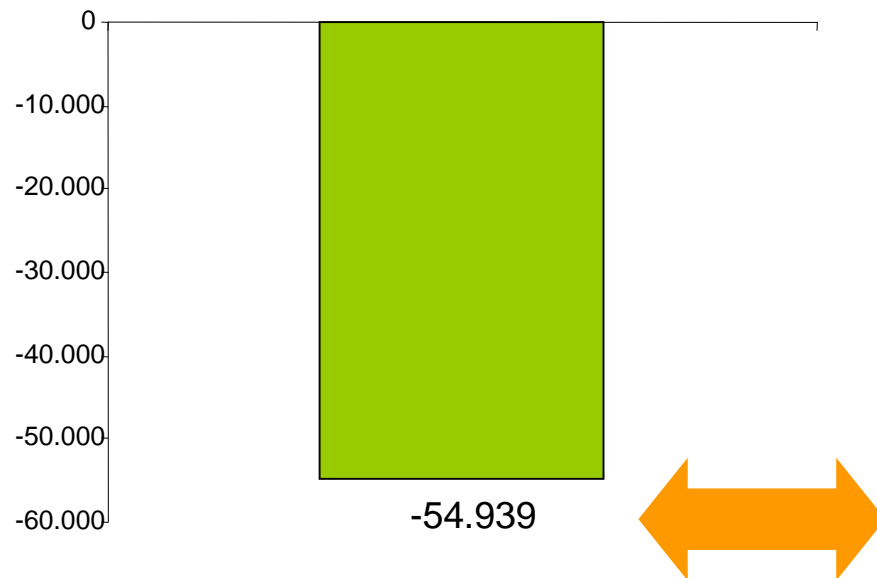
Solução (TMCD) desde:

- 2003 na FF para Inglaterra, Bélgica, Holanda e França (inicialmente 2x/mês, actualmente 4 a 5 x/mês)
- 2009 em Setúbal para os mesmo destinos mais: Alemanha (norte), Itália (centro/sul), Grécia, Turquia, outros destinos do Mediterrâneo e Médio Oriente (actualmente 4 a 5 x/mês)

Complementaridade à Rodovia – Fase 1 > TMCD (2/3)

*Na passagem de uma logística via rodovia para via marítima, com a utilização destas AEM (Figueira e Setúbal), o gPS reduziu, nos últimos 10 anos, ca. de 78.000 camiões (39.000*2) das estradas europeias, tendo promovido, neste período, uma redução de emissões de 55 k tons de CO₂, o equivalente às emissões geradas por 8.568 carros a dar a volta ao Mundo.*

Redução Emissões CO₂ (Tons) 2002-2012

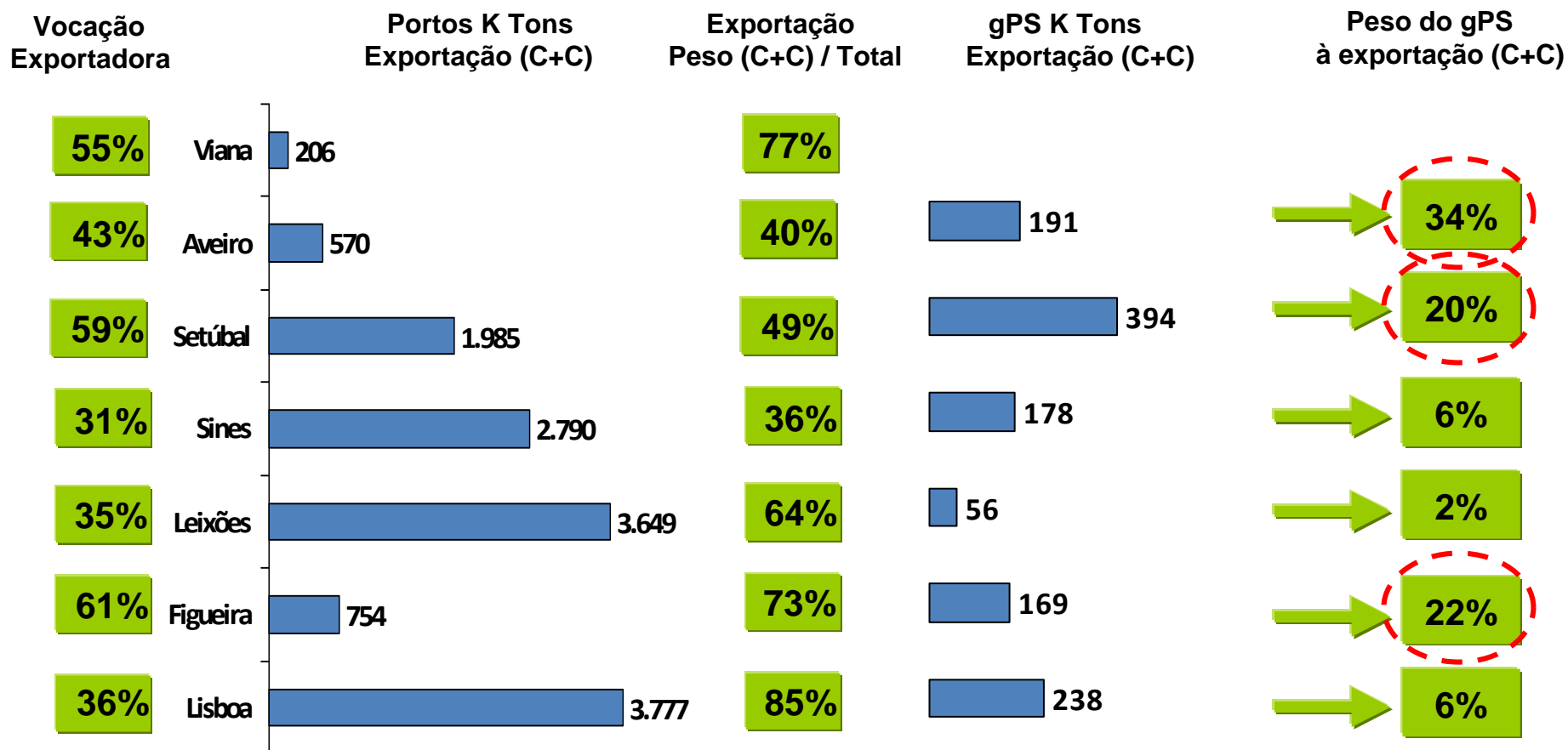


Esta redução, equivale às emissões geradas por 8.568 carros a dar uma volta ao mundo.**



Complementaridade à Rodovia – Fase 1 > TMCD (3/3)

O grupo é o maior exportador de carga contentorizada em Portugal e muito provavelmente a nível Ibérico, tendo representado, em 2011, cerca de 10% da carga contentorizada e cerca 9% desta carga e convencional exportada pelos portos Nacionais.





Complementaridade à Rodovia – Fase 2 > Ferrovia (1/2)

O TMCD não é contudo competitivo longe do litoral Europeu. Assim, o grupo iniciou nos últimos anos, fluxos regulares de transporte ferroviário, na exportação, para Espanha e destinos “Além Pirinéus”, como solução alternativa ao transporte rodoviário, com um serviço multi-modal “d2d”, contudo ainda pouco eficiente.

Itália (2007-2012e) , via Mouguerre/Le Boulou até Candiolo (ca. 4.000 cargas “40”)

- Trajecto (Avg) : 2.168 Km (rodovia: 1.108 Km e ferrovia: Avg 1.060 Km (1.300 / 820) - 49%)

Alemanha - FASE 1 – (2009-2012e), via Irun até Nuremberg/Limburg (ca. 207 cargas “40”)

- Trajecto (Avg) : 2.050 Km (rodovia: 804 Km e ferrovia: Avg de 1.246 km (1.313 / 1.180 Km) - 61%)

Alemanha - FASE 2 – (2011-2012e), **serviço DB** (d2d) via Bobadela/Leixões/Pampilhosa - Frankfurt (ca. 400 cargas “40”)

- Trajecto total : 2.598 Km (rodovia: 258 Km e ferrovia: 2.340 Km - 90%)

Espanha (Barcelona e Tarragona) desde 2010 (suspensão em 2012) – (Papel/Pasta) – (ca. 105 e 390 cargas “40” respectivamente)

- Trajecto total : 1.476 Km (rodovia: 121 Km e ferrovia: 1.355 Km – 92%)

- Trajecto total : 1.419 Km (rodovia: 184 Km e ferrovia: 1.235 Km – 87%)

Suíça, (2011-2012e), via Irun até Basel (ca. 40 cargas * “40”)

- Trajecto total : 2.124 Km (rodovia: 970 Km e ferrovia: 1.154 Km – 54%)

Fonte: gPS

- # de cargas 40` = toneladas Net despachadas / 22,5 tons;

- Trajecto total (Kms) = distância entre a origem – destino por via multi-modal;

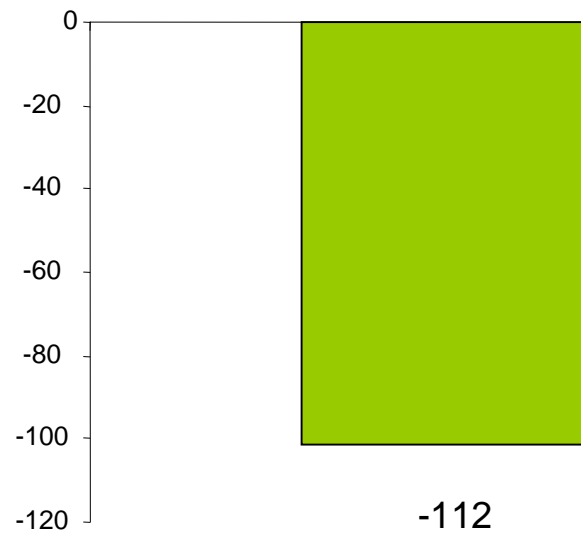
- Avg de kms = média de kms para os dois destinos considerados;

- Cargas “40” = cargas equivalentes a contentor de 40`, efectuadas em Vagon ou Caixa móvel.

Complementaridade à Rodovia – Fase 2 > Ferrovia (2/2)

Na passagem de uma logística rodoviária para via multi-modal, o gPS promoveu, nos últimos anos, uma redução de emissões de 112 tons de CO₂, o equivalente a apagar durante uma hora 9.533 lâmpadas de 25 W em Portugal.

Redução NET* de CO₂ (Tons) 2007-2012



Apagar durante uma hora 9533 lâmpadas de 25 W em Portugal.



Desafios Logísticos na Ferrovia (1/2)

No entanto, existe um enorme potencial para a ferrovia no transporte de mercadorias, quer a nível “doméstico” (entre fábricas/plataformas/portos) quer na exportação. Os desafios passam por uma estratégia de curto e médio/longo prazo.

Curto prazo:

- Desenvolver um plano estratégico Nacional, estável, credível, fiável, efectuado com o “alto patrocínio” dos carregadores (exportadores/importadores), “donos das cargas”, únicos com capacidade para assumir compromissos de garantia de volumes a movimentar;
- Reajustar/recuperar a actual rede “convencional”, optimizando os meios actualmente existentes para o transporte de mercadorias, criando incentivos, aos carregadores/exportadores, na utilização deste modo de transporte;
- Garantir serviço regular, eliminando as instabilidades provocadas por greves persistentes e contínuas, desde Janeiro 2012, que retiram credibilidade a este modo de transporte;
- Eliminar os actuais constrangimentos da infra estrutura em alguns troços :
 - Limitações de capacidade de carga; Estações/terminais ferroviários com horários 24d/365d;
 - Soluções competitivas para utilização deste modo de transporte para distâncias curtas (ex. Fábrica Soporcel – porto da Figueira), integrados com fluxos de maior distância, com compromisso de volumes a movimentar.

Médio/Longo prazo :

Eliminar as ineficiências nos fluxos actuais de Exportação (explicação detalhada nos slides seguintes):

- 1 - Operação de “cross docking” em IRUN : processo descontínuo, transit time maior (carga/descarga cerca de 16 horas);
- 2 - Componente (“pernada”) rodoviária muito elevada em alguns casos;
- 3 - Obstáculos à interoperabilidade (mercadorias).



Desafios Logísticos na Ferrovia (2/2)

Os obstáculos à interoperabilidade ferroviária, fundamentais para potenciar este modo de transporte para o centro da Europa, são no essencial ultrapassados com uma nova linha ferroviária em Bitola Europeia.

Principais entraves ao desenvolvimento deste modo de transporte “Além Pirinéus”:

- Falta de uniformização do sistema de sinalização e controlo de velocidade;
- Necessidade de aumentar e uniformizar o comprimento das composições:
 - Ideal, pelo menos, 750 metros que permite carga de 50 contentores 40'/comboio (actualmente 30 a 40`);
 - 1.600 tons brutas / composições (actualmente 1.000 a 1.200 tons no limite);
 - Implicará melhorar capacidade de tracção por composição.
- Falta de zonas com capacidade para o cruzamento de comboios, de maiores dimensões (Portugal e Espanha);
- Problema das pendentes críticas nos corredores Ibéricos que limitam, actualmente, o peso/comboio entre Portugal e Espanha;
- A uniformização da Bitola Europeia, para além do transporte de mercadorias em caixa móvel / contentor convencional, permite outra solução de transporte (ModalOHR), - RoRo ferroviário com “d2d” simples (camiões / cisternas)



Cenário provável da Ferrovia em Espanha

O Governo Espanhol fez aprovar em Bruxelas, cinco (5) eixos ferroviários em bitola europeia num investimento estimado de € 50 bn, essencialmente para o transporte de mercadorias. Destes eixos, dois (2) são prioritários para Espanha.

Eixo ferroviário do Mediterrâneo :

Investimento estimado de € 19,5 bn para 1.300 kms de ferrovia desde Portbou (região de Barcelona) a Algeciras pelo litoral, para cruzar o Sul de França, o norte de Itália, Eslovénia e Hungria até à fronteira com a Ucrânia;

Principal objectivo deste corredor é aproveitar o potencial de exportações provenientes da Ásia para a Europa;

Eixo ferroviário do Atlântico :

Investimento estimado de € 11,7 bn para 2.000 kms de ferrovia, entre Portugal/Espanha/França, por Valladolid e Vitoria, em que, aparentemente, a Linha da Beira Alta será a “porta” de entrada em Portugal, que deverá ficar preparada em bitola Europeia;



E em Portugal ?

Face ao exposto, será fundamental, desenvolver/repensar, em Portugal, dois (2) grandes eixos ferroviários, com estruturas adaptadas, para conexão directa com os mercados Europeus.

Um eixo a Sul via Caia/Badajoz:

Com ligação a Lisboa e aos portos de Setúbal e Sines (“oportunidade” Canal do Panamá):



O objectivo para os portos de Setúbal e Sines deverá ser chegar não apenas a Madrid mas ao centro da Europa, por via ferroviária.

Desta forma, particularmente o porto de Sines, passa também a estar ligado às redes Europeias e pode assim, concorrer directamente com o porto de Algeciras que estará enquadrado no eixo espanhol do Mediterrâneo.



E em Portugal ?

Um outro eixo na região centro a partir da Pampilhosa:

Nesta região do País, existem grandes empresas e PME's de dimensão assinalável, com vocação exportadora e com volumes relevantes para potenciar um fluxo ferroviário, diário, sendo criadas condições de Competitividade / Serviço / Frequência / Disponibilidade / Flexibilidade / Track-Tracing.

A ligação dos dois Portos do Centro (Aveiro e Figueira da Foz) à Pampilhosa será relativamente curta

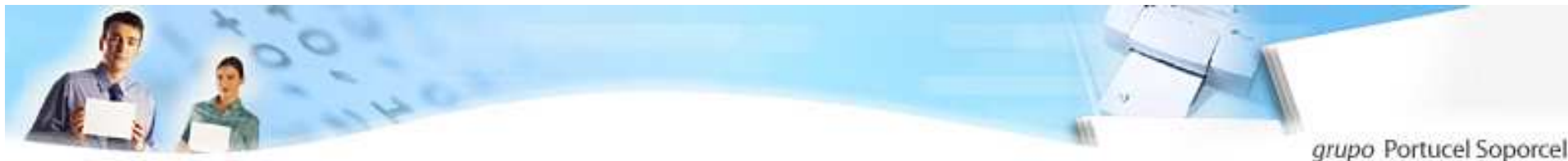
O Concelho da Figueira da Foz é responsável por cerca de 2,5% das exportações Portuguesas de bens

Tem o porto marítimo, nacional, com maior vocação exportadora (61%), sendo o único, na região centro, com carga contentorizada - muito importante para desenvolver mais rapidamente o transporte ferroviário na ligação à Europa

A ligação ferroviária deste porto à Pampilhosa é de fácil execução e passa:

- Recuperação do Ramal Cantanhede – Pampilhosa;
- Solução tecnicamente “simples” (distância dos portos da região é mais vantajosa a este porto (40 kms vs 60 kms do porto de Aveiro);
- Investimento total estimado em 35 M€ (sem electrificação e sinalização);

Saturação da linha do Norte, evitando-se assim o troço Alfarelos – Granja do Ulmeiro / Pampilhosa.



Conclusões

O modelo actual de transporte para o centro da Europa, assente na rodovia, será a prazo insustentável e tornará as nossas exportações menos competitivas.

Tornar sustentável a actividade de transporte de mercadorias a partir de Portugal, deverá ser um desígnio e uma prioridade estratégica, para responder aos desafios futuros.

É fundamental para Portugal, desenvolver/optimizar, a curto prazo, as redes ferroviárias “domésticas” e construir, a médio/longo prazo, uma rede ferroviária em bitola Europeia para o transporte de mercadorias (modelo “normal” / Ro-Ro ferroviário), contribuindo para criar um espaço ferroviário Europeu único e uma cultura ferroviária de complementaridade entre os diversos modos de transporte, para:

- i) sustentar o crescimento das exportações de mercadorias e portanto da economia nacional.
- ii) não correr o risco de isolamento/dependência.
- iii) potenciar os investimentos e acelerar o desenvolvimento dos principais portos nacionais.

Qualquer plano estratégico Nacional para o transporte ferroviário em bitola Europeia (médio/longo prazo), deve ser feito tendo em conta os interesses dos “donos” da carga - os verdadeiros dinamizadores da Economia Nacional, garantindo desta forma uma optimização dos investimentos, feitos num “racional” empresarial e não político, coordenado com o plano de desenvolvimento ferroviário da Espanha.

O gPS continua a potenciar o desenvolvimento de alternativas à rodovia nomeadamente através do transporte ferroviário, quer internamente quer na exportação para o centro da Europa, e tem-se mostrado disponível para efectuar acordos de médio/longo prazo com compromissos de volume. Num cenário conservador, para os destinos de França, Alemanha, Suíça, Áustria, Itália e Europa Central, poderá atingir ca. 16.000 TEU/ano