



Seminário de Transporte Rodoviário

Livro Branco

Roteiro do espaço único europeu dos transportes
Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos

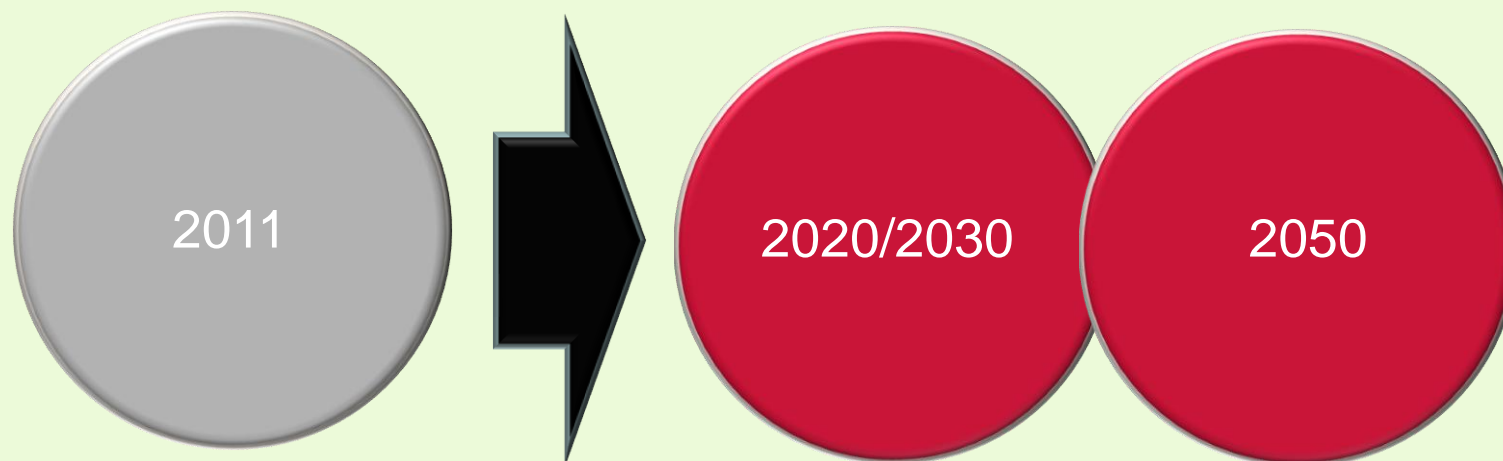
Isabel Seabra



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

O Livro Branco – Âmbito, horizonte e intervenientes

O documento propõe uma **Estratégia de Longo Prazo**

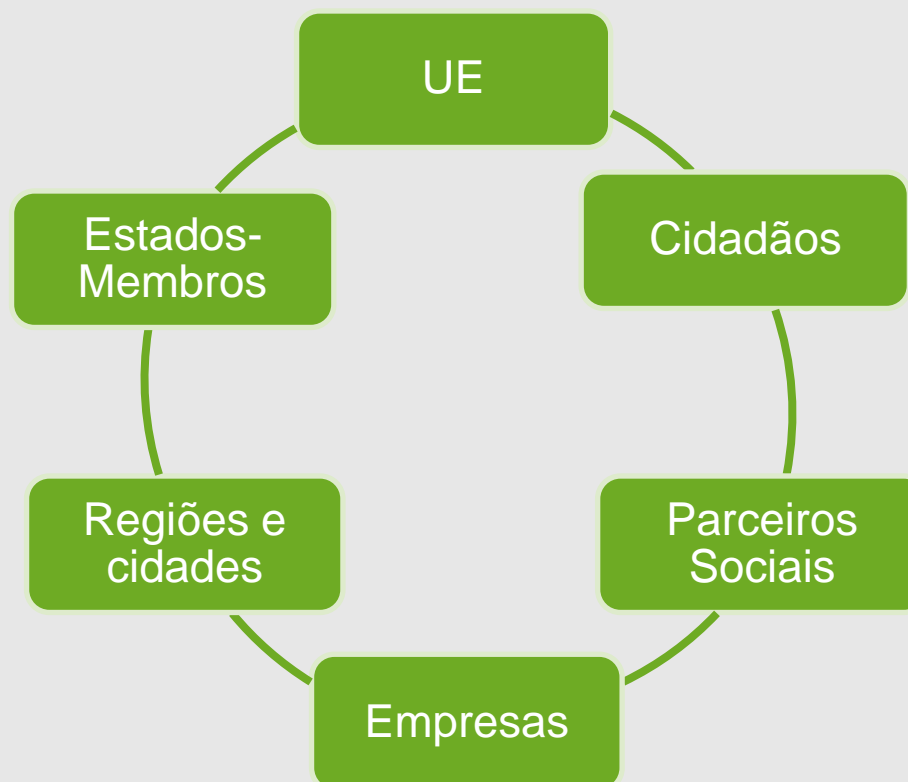


Reflectida em 10 metas e 40 Iniciativas

A transformação do sistema de transportes europeu só será possível com uma **combinação de iniciativas** nos mais variados domínios e a **todos os níveis**.

O Livro Branco – Âmbito, horizonte e intervenientes

A concretização das linhas mestras envolve vários intervenientes:



O Livro Branco – Âmbito, horizonte e intervenientes

A **visão da Comissão** abrange três grandes segmentos de transporte e todos os modos de transporte:

Médio Curso

Longo Curso

Urbano

A **visão da Comissão** abrange o espaço europeu e intercontinental.

O sector e os grandes desafios

- A actividade de **transporte** é **fundamental** para a **economia** e para a **sociedade**;
- O sistema de transportes não conheceu transformações no essencial. Embora tenha ganho eficiência energética, continua com uma **dependência petrolífera de 96%**. O seu crescimento continua a gerar **ruído e poluição atmosférica local**;
- O **preço e escassez do petróleo irão aumentar** (quanto menos o mundo for capaz de se descarbonar, maior será o preço do petróleo);
- **A UE apelou à redução** drástica das **emissões de GEE** a nível mundial, com o objectivo de evitar que o aquecimento do planeta exceda 2º C;
- O **mercado interno dos transportes** tem ainda muitos estrangulamentos, hiatos de ligação (*missing links*) e obstáculos a ultrapassar;
- O **congestionamento** é um problema sério e compromete a acessibilidade.

A Evolução desde o 1º Livro Branco

Progressos assinaláveis desde a publicação do Livro Branco dos Transportes em 2001:

- Avanços na **liberalização do mercado** nos sectores aéreo e rodoviário e parcialmente no sector ferroviário;
- Criação do **céu único** europeu;
- Reforço da **segurança em todos os modos de Transporte**;
- Novas regras nas **condições de trabalho** e nos **direitos dos passageiros**;
- **Coesão territorial** promovida pela RTE-T e pela construção de linhas ferroviárias de AV;
- Fortalecimento da **cooperação internacional**;
- Melhorias significativas no **desempenho ambiental** do sector .

Mas o ST continua a não ser sustentável.
É preciso inverter a trajectória de desenvolvimento.

A visão da Comissão para o futuro do sector

Um sistema de transportes competitivo e sustentável

1. Crescimento do sector dos transportes e preservação da mobilidade cumprindo a meta de **reduzir 60% as emissões de GEE, até 2050**;
2. Uma **rede de base** eficiente para o tráfego e o transporte interurbanos multimodais;
3. Condições de **concorrência equitativa** no tráfego de longo curso de passageiros e no tráfego intercontinental de mercadorias;
4. **Transportes** urbanos e suburbanos **ecológicos**;
5. **Dez metas** para um sistema de transportes competitivo e económico em recursos.

1. Crescimento do sector e preservação da mobilidade cumprindo a meta de reduzir 60% as emissões

Desafio:

“tornar o sistema de transportes menos dependente do petróleo, sem sacrificar a sua eficiência nem comprometer a mobilidade.”

Objectivo central da política europeia de transportes consiste em promover um sistema de transportes que:

- sustente o progresso económico
- reforce a competitividade
- proporcione serviços de mobilidade de alta qualidade na Europa

Utilização mais eficiente dos recursos disponíveis

Um sistema de transportes **menos** energívoro e **mais** ecológico.

1. Crescimento do sector e preservação da mobilidade cumprindo a meta de reduzir 60% as emissões (cont.)

Restringir a Mobilidade não é solução

A actividade de transporte terá de evoluir para **novos paradigmas**

- Maiores volumes de **mercadorias e passageiros transportados conjuntamente**, até ao destino final, pelo modo (ou combinação de modos) mais eficiente, reservando-se o transporte individualizado, em veículos ecológicos, preferencialmente para a etapa final do trajecto;
- **Tecnologias da informação** ao serviço de **transbordos mais simples e fiáveis**;
- **Tendencialmente os utentes pagarão o custo total do transporte**, beneficiando em troca de menos congestionamento, mais informação, melhor serviço e mais segurança.

1. Crescimento do sector e preservação da mobilidade cumprindo a meta de reduzir 60% as emissões (cont.)

O **desenvolvimento futuro** do sector assente num conjunto de **linhas mestras**

- Melhoramento do **desempenho energético** dos veículos em todos os modos;
- Optimização do funcionamento das **cadeias logísticas multimodais**;
- Utilização mais eficiente do sistema e da **infra-estrutura de transportes**, mediante sistemas aperfeiçoados de **informação e gestão do tráfego** (ITS, ERTMS....), **logística avançada** e medidas ao nível da **integração do mercado europeu**.

2. Uma rede de base eficiente para o tráfego e o transporte interurbanos multimodais

Passageiros

- A utilização de **veículos mais eficientes** no consumo de recursos e de **fontes de energia mais ecológicas** para a sua propulsão não será provavelmente suficiente, para a redução das emissões;
- É precisa uma **utilização acrescida do autocarro, comboio e avião**;
- A **maior integração das redes modais** permitirá melhores escolhas modais;
- Implementação de serviços de **informação em linha e sistemas electrónicos de reserva e pagamento** (todos os modos);
- Maior utilização do TC exige definição de um *corpus* adequado de **direitos dos passageiros**.



2. Uma rede de base eficiente para o tráfego e o transporte interurbanos multimodais (cont.)

Mercadorias (pequeno e médio curso)

- O tráfego de mercadorias, no pequeno e médio curso (distâncias inferiores a 300km), continuará a ser predominantemente rodoviário;
- Há que promover o desenvolvimento e adopção de **novos motores** e de **fontes de energia mais ecológicas** nos camiões;
- E a utilização de **sistemas de transporte inteligentes** e outras medidas que melhorem os **mecanismos de mercado**.

Das mercadorias transportadas por estrada, mais de $\frac{1}{2}$ são-no em trajectos inferiores a 50Km e mais de $\frac{3}{4}$ em trajectos inferiores a 150km (EUROSTAT)

2. Uma rede de base eficiente para o tráfego e o transporte interurbanos multimodais (cont.)

Mercadorias (longo curso)

- As possibilidades de **descarbonação do modo rodoviário** são mais limitadas e a multimodalidade nem sempre é interessante do ponto de vista económico;
- Necessária a criação na UE de **corredores** especialmente vocacionados para o tráfego rodoviário de **mercadorias**, que minimizem o consumo de energia e o volume de emissões;
- Promoção da **mudança estrutural** que possibilite ao modo **ferroviário** conquistar uma quota mais significativa de tráfego. Expandir e modernizar a rede ferroviária exige elevados investimentos (rede e material circulante);
- Os portos marítimos têm um papel fundamental enquanto centros logísticos e necessitam de **conexões eficientes** ao interior.

3. Condições de concorrência equitativa no tráfego de longo curso de passageiros e no tráfego intercontinental de mercadorias

- **Sector aéreo** – melhoria da eficiência das aeronaves e das operações de gestão de tráfego, sinónimo de vantagem concorrencial, e contributo para a redução de emissões. Este sector deverá integrar o pelotão da frente na utilização de combustíveis hipocarbónicos.
- **Sector marítimo** – O desempenho ambiental do transporte pode e deve ser melhorado, aperfeiçoando as tecnologias, a qualidade dos combustíveis e as operações.

4. Transportes urbanos e suburbanos ecológicos

Os transportes urbanos são responsáveis por cerca de um quarto das emissões de CO₂ do sector dos transportes e é nas cidades que ocorrem 69% dos acidentes de viação.

- **Retirada** gradual dos **veículos de motorização convencional** do meio urbano;
- Instalação de **infra-estruturas** adequadas de **abastecimento** e/ou **recarga** para os novos veículos;
- **Aumento da parcela de deslocações em transportes públicos**, combinado com **obrigações mínimas de serviço** de modo a aumentar a densidade e frequência do serviço;
- **Gestão da procura e ordenamento urbano** de forma a reduzir o volume de tráfego;
- Facilitação das **deslocações a pé e de bicicleta**.



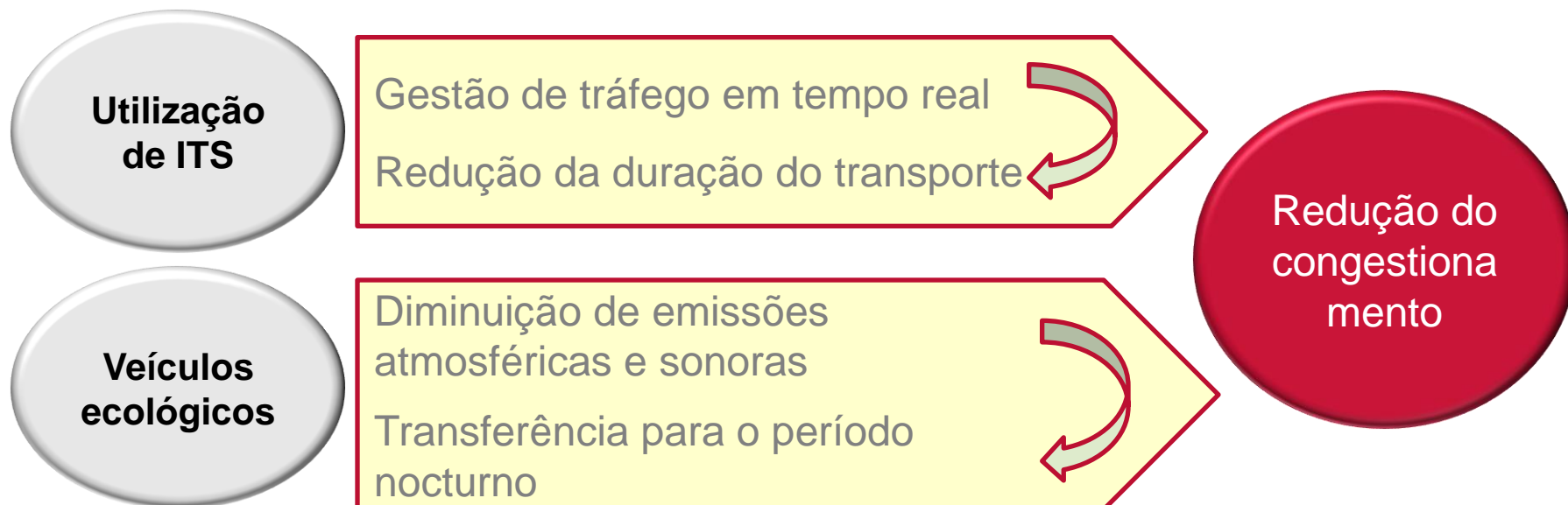
4. Transportes urbanos e suburbanos ecológicos (cont.)

Passageiros

- É necessária a utilização de **veículos mais pequenos**, mais ligeiros e mais especializados no transporte rodoviário de passageiros;
- A introdução de **sistemas de propulsão e fontes de energia alternativos** em frotas urbanas de autocarros, táxis e veículos de distribuição – campo de ensaio de novas tecnologias;
- **A tarifação** das infra-estruturas rodoviárias e **supressão das distorções fiscais**, podem incentivar o TP e a introdução de sistemas de propulsão alternativos.

4. Transportes urbanos e suburbanos ecológicos (cont.)

Distribuição de Mercadorias (organização da etapa final, depois do transporte de longo e médio curso)

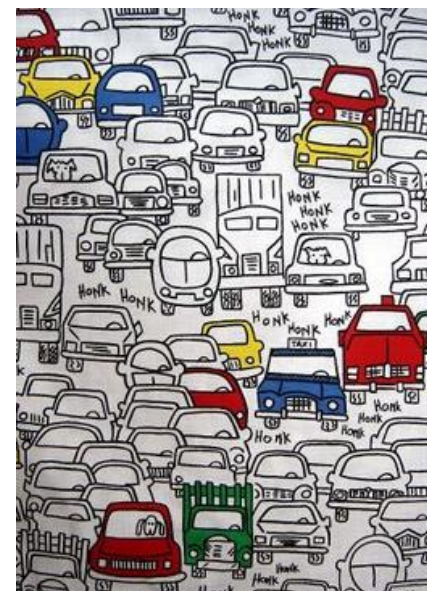


5. Dez metas para um sistema de transportes competitivo e económico em recursos

Marcos de referência para realizar o objectivo de reduzir 60% as emissões de GEE

A. Promover e vulgarizar fontes de energia e sistemas de propulsão inovadores e sustentáveis

1. Reduzir 50% o nº de veículos automóveis de motorização convencional no transporte urbano, **até 2030;**
Retirá-los de circulação nas cidades, **até 2050.**
2. Atingir 40% de combustíveis hipocarbónicos sustentáveis na aviação, até 2050; reduzir 40% (50% se possível) as emissões de CO₂ da UE com origem nos navios, até 2050.



5. Dez metas para um sistema de transportes competitivo (cont.)

Marcos de referência para realizar o objectivo de reduzir 60% as emissões de GEE

B. Optimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, pela utilização acrescida dos modos de transporte menos energívoros

3. Transferir para outros modos, **até 2030**, 30% do tráfego rodoviário de mercadorias em distâncias >300 km, e mais de 50% **até 2050**.
4. Completar rede ferroviária europeia de AV, **até 2050**. Triplicar, **até 2030**, a extensão da **rede ferroviária de AV** existente e manter rede densa de vias férreas em todos os EM. **Em 2050**, o transporte de médio curso de passageiros, **maioritariamente por caminho-de-ferro**.
5. Disponibilizar **em 2030**, em toda a UE, de uma RTE-T multimodal e plenamente funcional, com uma rede de alta qualidade e capacidade **em 2050** e serviços de informação correspondentes.
6. **Até 2050**, ligar todos os aeroportos da rede de base à rede ferroviária, preferencialmente a de AV, e assegurar que todos os principais portos marítimos têm ligações suficientes ao sistema ferroviário, e ao sistema de vias navegáveis interiores se existente, para o transporte de mercadorias.

5. Dez metas para um sistema de transportes competitivo (cont.)

Marcos de referência para realizar o objectivo de reduzir 60% as emissões de GEE

C. Aumentar a eficiência do transporte e da utilização da infra-estrutura com a ajuda de sistemas de informação e incentivos de mercado

7. Implantar a infra-estrutura modernizada de gestão do tráfego aéreo na Europa até 2020 e finalizar a construção do Espaço de Aviação Comum Europeu. Implantar os sistemas de **gestão do tráfego** terrestre, marítimo e fluvial e o sistema europeu global de navegação por satélite.
8. Estabelecer **até 2020** o enquadramento para um sistema europeu multimodal de informação, gestão e pagamento no sector dos transportes.
9. **Até 2020**, menos de metade do nº de acidentes mortais nas estradas. Próximo de **«zero mortes» em acidentes de viação, até 2050.**
10. Avançar na aplicação plena dos **princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador»** e no comprometimento do sector privado a eliminar distorções, gerar receitas e garantir o financiamento dos investimentos futuros no sector.

A estratégia – O que há a fazer

Medidas essenciais a concretizar

- 1 Espaço único europeu dos transportes (concorrência efectiva no mercado interno)
- 2 Inovar para o futuro – tecnologias e comportamentos, abarcando todo o ciclo da investigação, inovação e disseminação
- 3 Infra-estruturas modernas, tarifação e financiamento inteligentes



1. Espaço único europeu dos transportes

- Espaço único europeu dos transportes:
 - facilitará deslocações de cidadãos e tráfego de mercadorias;
 - reduzirá custos;
 - reforçará a sustentabilidade da actividade de transporte.

Céu único europeu

Espaço ferroviário único europeu

Cintura azul marítima

1. Espaço único europeu dos transportes (cont.)

- Empregos de qualidade e boas condições de trabalho;
- Segurança no transporte de passageiro e de carga;
- Qualidade, acessibilidade e fiabilidade dos serviços de transporte:
 - horários convidativos, conforto, acessibilidade, fiabilidade dos serviços, integração intermodal e disponibilidade de informação sobre a duração dos trajectos e os itinerários alternativos;
- Consolidação dos direitos dos passageiros:
 - planos de continuidade para preservar a mobilidade de passageiros e mercadorias em situações de crise.

2. Inovar para o futuro – tecnologias e comportamentos

Estratégia europeia de investigação, inovação e disseminação de novas soluções

- **Novo conceito de mobilidade**, alicerçado em novas tecnologias e comportamentos mais sustentáveis;
- Factores fundamentais da **inovação tecnológica**:
 - eficiência dos veículos (motores, materiais e concepção)
 - utilização mais ecológica da energia
 - melhor uso das redes e maior segurança nas operações
- Outros objectivos de **sustentabilidade**:
 - redução da dependência do petróleo
 - competitividade da indústria automóvel europeia
 - benefícios para a saúde pública

2. Inovar para o futuro – tecnologias e comportamentos (cont.)

Padrões de mobilidade inovadores

- Promover activamente um melhor planeamento da mobilidade:
 - Informação, amplamente disponível, sobre todos os modos de transporte, tanto para passageiros como para mercadorias, o seu impacto ambiental e as possibilidades de os combinar.
- Em contexto urbano para reduzir o congestionamento e as emissões:
 - Estratégia mista - ordenamento, sistemas de tarifação, serviços de transporte público eficientes, infra-estruturas para os meios de transporte não motorizados e para o reabastecimento/recarga dos veículos ecológicos.
 - Planos de mobilidade urbana que conjuguem todos estes elementos e se enquadrem nos planos integrados de ordenamento urbano.

3. Infra-estruturas modernas, tarifação e financiamento inteligentes

Rede europeia da mobilidade

- **Rede de base de corredores** que escoem, com alta eficiência e baixas emissões, grandes volumes consolidados de tráfego de mercadorias e passageiros;
- Generalização de **tecnologias da informação**, para simplificar formalidades administrativas, possibilitar o seguimento e a localização da carga e otimizar a programação e os fluxos de tráfego (*e-freight*);
- Colmatar as disparidades nas **infra-estruturas de transporte** eliminando hiatos de ligação, modernizando a infra-estrutura existente e a construção/expansão de terminais multimodais, atendendo às questões de segurança;
- Diversificação das **fontes de financiamento** (públicas e privadas), aperfeiçoando instrumentos financeiros inovadores e quadro regulamentar.

3. Infra-estruturas modernas, tarifação e financiamento inteligentes (cont.)

Praticar preços correctos e prevenir distorções

- **Nível de financiamento público controlado.** É previsível que os **utentes dos transportes venham futuramente a pagar uma fracção dos custos superior à que pagam hoje;**
- **Internalização dos custos externos,** eliminação das distorções fiscais e das subvenções injustificadas e o exercício de uma concorrência livre e sem distorções;
- **Emissões de GEE – instrumentos de mercado:**
 - Tributação da energia (Combustíveis)
 - Regime de comércio de licenças de emissão (RCLE)
- **O custo das externalidades locais,** como o ruído, a poluição do ar e o congestionamento, poderá ser internalizado através da **tarifação da infra-estrutura.**

3. Infra-estruturas modernas, tarifação e financiamento inteligentes (cont.)

Praticar preços correctos e prevenir distorções

- Alteração da Directiva Eurovinheta como forma de internalizar os custos gerados pelos **pesados de mercadorias**;
- Nos **veículos de passageiros**, o objectivo a longo prazo é instituir taxas de utilização da infra-estrutura rodoviária para todos os veículos e em toda a rede que cubram, pelo menos, os custos da conservação da infra-estrutura, do congestionamento e da poluição atmosférica e sonora;
- Garantir uma **maior coerência dos vários elementos da tributação** do sector dos transportes e incentivar a introdução rápida de veículos ecológicos no mercado.

As 40 iniciativas

Cobrem áreas:

- da regulamentação e normalização;
- do planeamento e gestão integrados de redes de infra-estruturas;
- da interoperabilidade técnica, organizativa ,administrativa, implicando uma gestão conjunta da operação do transportes e dos sistemas de comunicação e informação;
- da organização do mercado e política de preços;
- da taxação e fiscalidade;
- da investigação e desenvolvimento.

Visando a integração, coordenação, articulação, gestão e com objectivos comuns

Conclusão

Uma Estratégia de Longo Prazo positivamente ambiciosa, mas assente num forte contexto de **incerteza**, associado à evolução económica e social e à evolução tecnológica dos veículos;

Uma estratégia mobilizadora com um grande **mix de políticas** e iniciativas em várias frentes de acção;

Uma estratégia dependente de **inúmeros actores** (CE, Governos nacionais, regionais, locais, operadores de transportes, logísticos e de serviços, indústria, empresas, centros de investigação.....);

Uma estratégia que depende do **sucesso das negociações** difíceis e pesadas entre Estados e da **capacidade de mobilização de recursos** financeiros públicos e privados dos diferentes Estados Membros ;

Uma estratégia que exige **forte monitorização**, em etapas intermédias;

Conclusão (cont.)

Uma Estratégia que implica um **volume significativo de recursos financeiros** públicos e privados;

Uma Estratégia que é **omissa** ou pouco clarificadora **sobre o quadro de financiamento comum europeu**;

Uma Estratégia que **não realça as assimetrias** entre os diversos países (geográficas/periféricas, económicas/orçamentais, de mercado/dimensão, de infra-estruturas);

Uma estratégia que do ponto de vista do **consumidor de transportes** – empresas e famílias – não parece ter em conta que as **escolhas**, em mercados pequenos, economias débeis (baixos salários) e com défices de infraestruturização ferroviária, estão **limitadas** (procura inelástica).

Conclusão Final



Em nome da coesão territorial, económica e social,
a mobilidade ecológica “forçada”
tem que ser um desígnio a atingir a um ritmo
prudente, controlado e adaptado aos orçamentos
disponíveis dos
Estados, empresas e cidadãos.





Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação

Isabel Seabra

www.imtt.pt



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.