

AULA 5

SUMÁRIO: Como se insere no espaço europeu o transporte intermodal. A periferia e a centralidade.

Aprendizagens essenciais: Discutir a inserção das redes de transporte nacionais nas redes europeias. Referir as vantagens do transporte multimodal.

Conceitos: Política geral de transportes; Plataformas multimodais (Interfaces); Corredores multimodais; Transbordo; Multimodalidade; Redes transeuropeias.

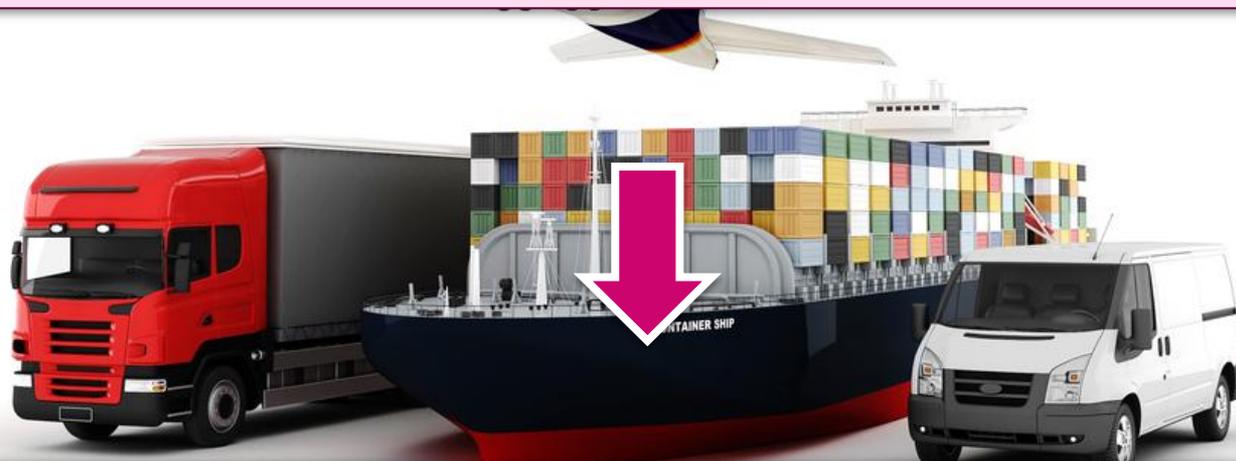
Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)



Saber +

Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)

- ✓ É um dos objetivos da Política Comum de Transportes;
- ✓ Representa um eixo central da integração económica e social;
- ✓ É um elemento-chave da estratégia Europa 2020 para a competitividade e o emprego.



Constitui-se como um dos objetivos fundamentais da UE

Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)



- ✓ Engloba as infraestruturas de transportes dos países europeus e os serviços necessários ao funcionamento das mesmas;
- ✓ Tem como objetivo contribuir para a eficiência do mercado internacional, através da melhoria das infraestruturas, e reforçar a coesão económica e social.



Constitui-se como um dos objetivos fundamentais da UE

Saber +

POLÍTICA DE TRANSPORTES 2010-2050

Em março de 2011, a Comissão Europeia lançou um novo Livro Branco - *Roteiro do Espaço Único Europeu dos Transportes* que orientará a política de transportes no período 2010-2050, refletida em 10 metas e 40 iniciativas para o desenvolvimento de um sistema de transportes competitivo, visando o aumento da mobilidade, a remoção das principais barreiras em áreas-chave de crescimento e potenciar a criação de emprego. Em paralelo, inscreve-se como objetivo a redução das emissões de carbono no setor dos transportes em 60% até 2050.

Os principais objetivos para 2050 são:

- reduzir os veículos movidos a combustíveis convencionais em cidades;
- aumentar a utilização dos combustíveis sustentáveis (no subsector da aviação 40% dos combustíveis deverão ser sustentáveis e de baixo carbono) e reduzir em, pelo menos, 40% as emissões de carbono;
- diminuir em 50% as deslocações interurbanas dos passageiros, fomentando o transporte público e deslocação do transporte rodoviário de mercadorias para o ferroviário e marítimo;
- reduzir em 60% as emissões de carbono do setor dos transportes comparativamente com os níveis de 1990.

MEE, *A Competitividade e Internacionalização da Economia Portuguesa: Diagnóstico prospetivo*, 2013
(adaptado)

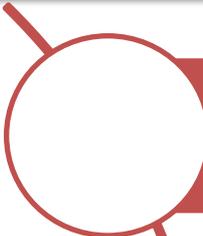


A **Política Comum de Transportes**, apesar de institucionalizada no tratado de Roma, tardou a ser definida e aplicada. Só no tratado de Maastricht foram traçadas as suas bases políticas, institucionais e orçamentais.

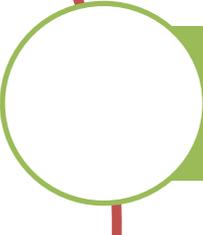
Surgiu para resolver um conjunto de problemas, nomeadamente:

- Assimetrias geográficas (infra-estruturas e empresas de transporte);
- Congestionamento de vários eixos europeus;
- Disparidades no crescimento dos diferentes modos de transporte;
- Crescimento da dependência do sector dos transportes face ao petróleo;
- Aumento dos custos económicos e do impacto ambiental.

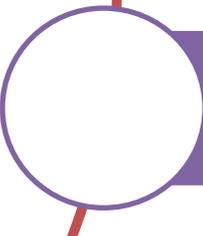
Principais objetivos da Política de Transportes para 2050



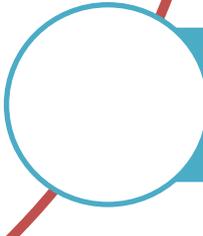
Reduzir os veículos movidos a combustíveis convencionais em cidades;



Aumentar a utilização dos combustíveis sustentáveis (no subsetor da aviação 40% dos combustíveis deverão ser sustentáveis e de baixo carbono) e reduzir em, pelo menos, 40% as emissões de carbono;



Diminuir em 50% as deslocações interurbanas dos passageiros, fomentando o transporte público e deslocação do transporte rodoviário de mercadorias para o ferroviário e marítimo;



Reduzir em 60% as emissões de carbono do setor dos transportes comparativamente com os níveis de 1990.

Grande objetivo da Política de Transportes para 2050

Transformar...

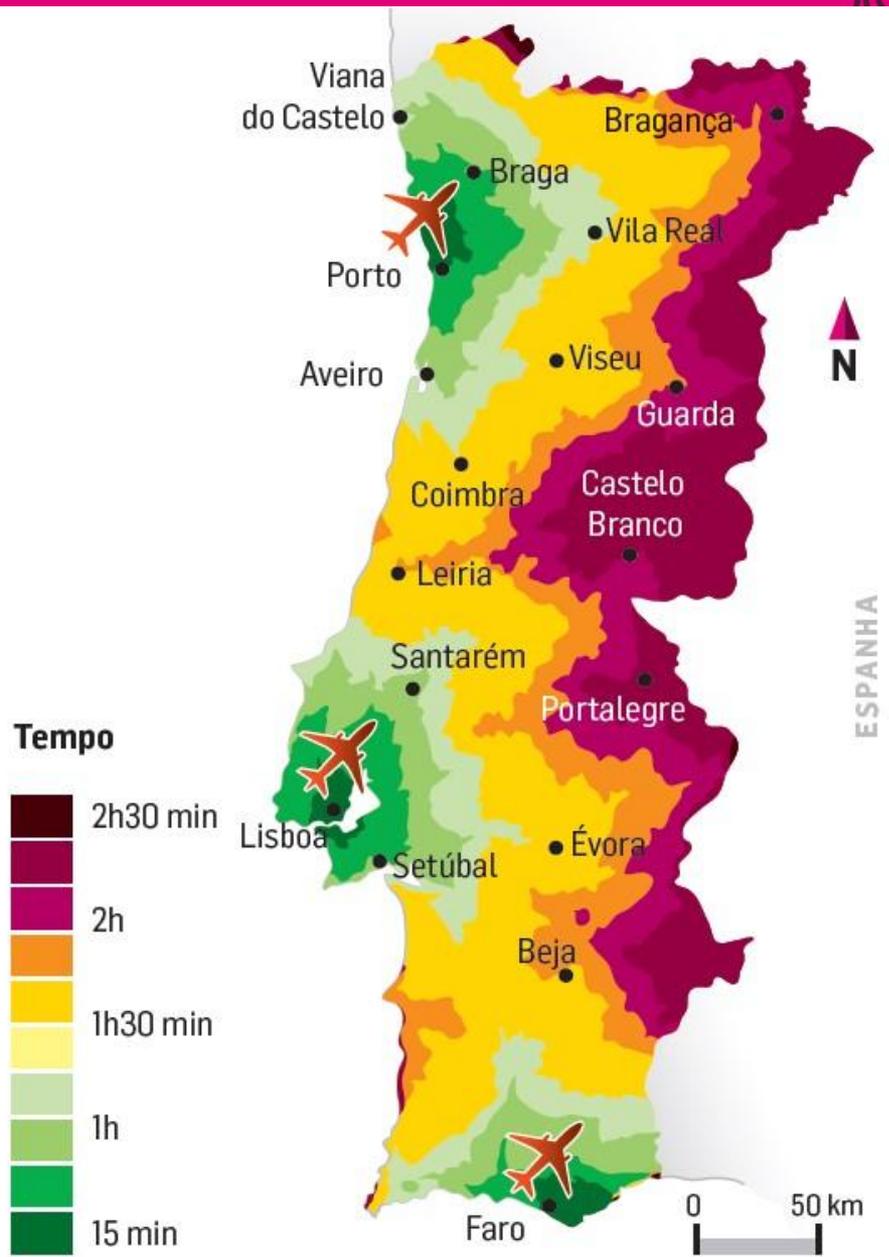
Mosaico heterogéneo de estradas, de caminhos de ferro, de aeroportos e de canais da Europa.

Atualmente

Até 2050

Uma rede de transportes unificada (RTE-T).

Assegurar que a “grande maioria dos cidadãos e empresas europeus estejam, no máximo, a 30 minutos de viagem desta rede global.”



ESPAÑA

Fonte: Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP, 2011

FIG. Infraestruturas aeroportuárias existentes

A inserção nas redes transeuropeias

A nova política estabelece, pela primeira vez, uma rede principal de transportes segundo **nove grandes corredores**:

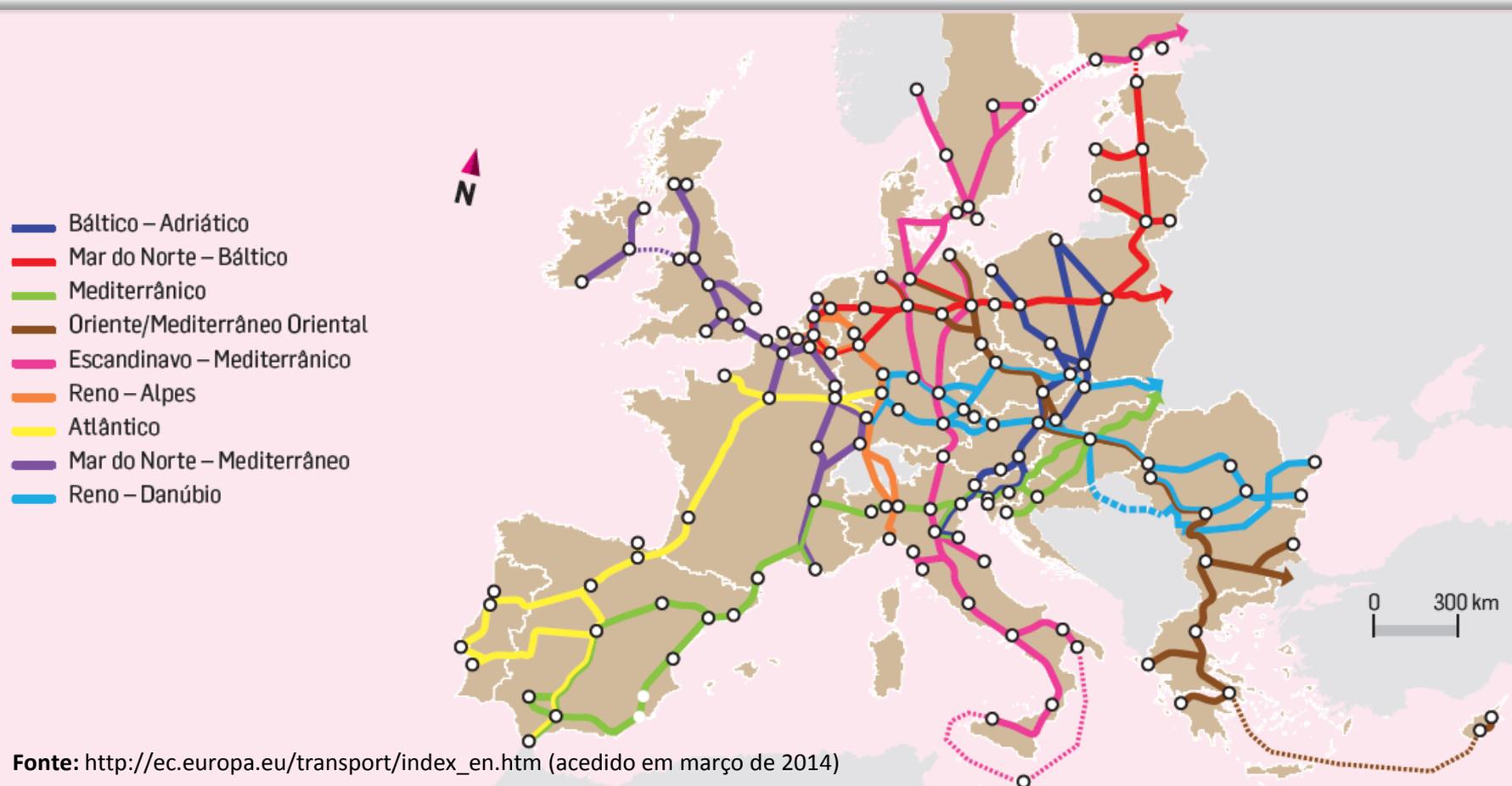


Fig. Os nove corredores principais do transporte europeu

A inserção de Portugal nas redes transeuropeias

Portugal localiza-se no **extremo SW** da Europa

Desvantagem

- A **grande distância** ao centro e ao leste da UE.

Vantagem

- **Porta de entrada** do tráfego marítimo para a Europa.

O transporte de passageiros por via aérea deve-se: à **maior rapidez** e à **diminuição dos custos** devido às tarifas *low cost*.

O transporte de mercadorias por via marítima deve-se: à **grande capacidade** de carga e ao **menor custo** unitário.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS AUMENTA

O número de passageiros nos aeroportos portugueses registou um aumento de 1,3% em 2012, ascendendo aos 31,1 milhões de passageiros, referem os dados provisórios do INE.

O INE revela ainda que o aeroporto de Lisboa foi o responsável por quase metade do movimento de passageiros em 2012, totalizando 15,3 milhões de clientes, um aumento de 49,3% relativamente ao ano anterior.

Os aeroportos das regiões autónomas apresentaram reduções de 4,6% (no aeroporto do Funchal) e de 4,5% (no aeroporto de São Miguel) na movimentação de passageiros.

Quanto aos voos internacionais realizados em 2012, a maioria correspondeu a voos dentro do Espaço Schengen, que somaram 61,6% do total de movimentos internacionais. Outros destinos dentro da UE totalizaram 23%, enquanto que os destinos fora da UE representaram 15,5% do total do tráfego internacional.

*Transportes Online, 30 de maio de 2013
(adaptado)*

IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES

Tendo por base a informação do comércio internacional por modos de transporte em 2012, constata-se que entraram em Portugal 49,8 milhões de toneladas de mercadorias, 65,6% por transporte marítimo, 30,5% por modo rodoviário e somente 0,1% por transporte aéreo.

No mesmo período, saíram do território português 31,9 milhões de toneladas de mercadorias, 56,6% através dos portos marítimos, 39,9% por via rodoviária e 2,9% por via aérea. De referir ainda que os outros modos de transporte estiveram associados a 5,9% das entradas e a 0,6% das saídas.

*Estatísticas dos Transportes e Comunicações
2012, INE (2013) (adaptado)*

A inserção nas redes transeuropeias

A inserção de Portugal nas redes transeuropeias

Rede ferroviária

A inserção de Portugal nas redes transeuropeias passa pela criação de um corredor transeuropeu de transporte ferroviário de mercadorias, designado por Corredor Atlântico, o **qual reforçará a posição do nosso país enquanto de “porta de entrada” para a Europa.**



Fig. Com Fig. De Alta velocidade

A inserção nas redes transeuropeias

A inserção de Portugal nas redes transeuropeias

Rede ferroviária

Este corredor pretende criar as condições necessárias para que as empresas nacionais passem a dispor de transporte ferroviário de mercadorias mais eficiente, mais competitivo e mais económico, para a exportação dos seus produtos para a Europa.



Fig. Com Fig. De Alta velocidade

A inserção nas redes transeuropeias

Rede rodoviária

A rede rodoviária está projetada para se articular em torno de quatro eixos principais:

- o Corredor Galaico-Português;
- o Corredor Irun-Portugal;
- o Corredor da Estremadura;
- o Corredor Mediterrâneo.



Fig. Corredores estruturantes do território português

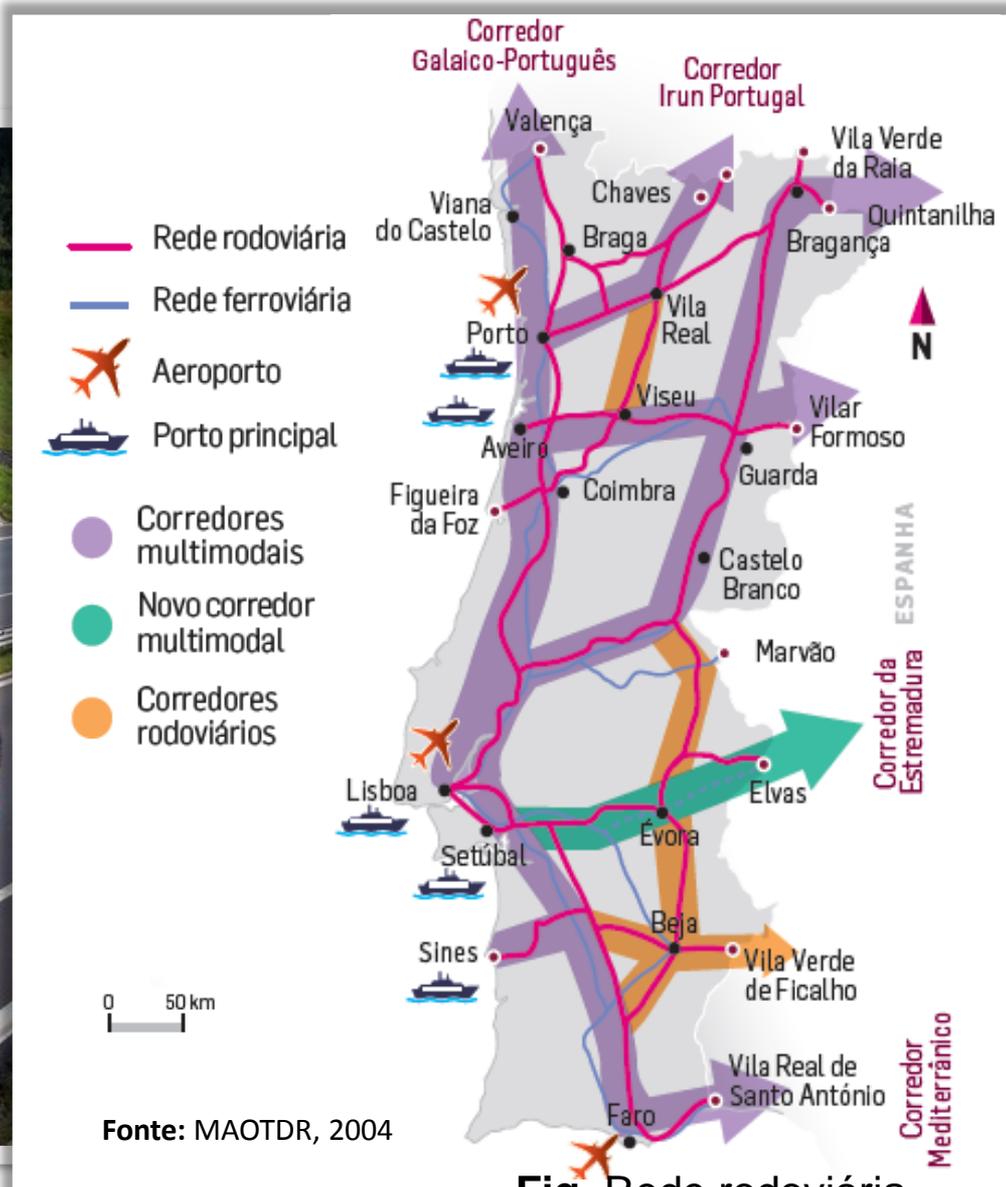


Fig. Rede rodoviária

A inserção nas redes transeuropeias

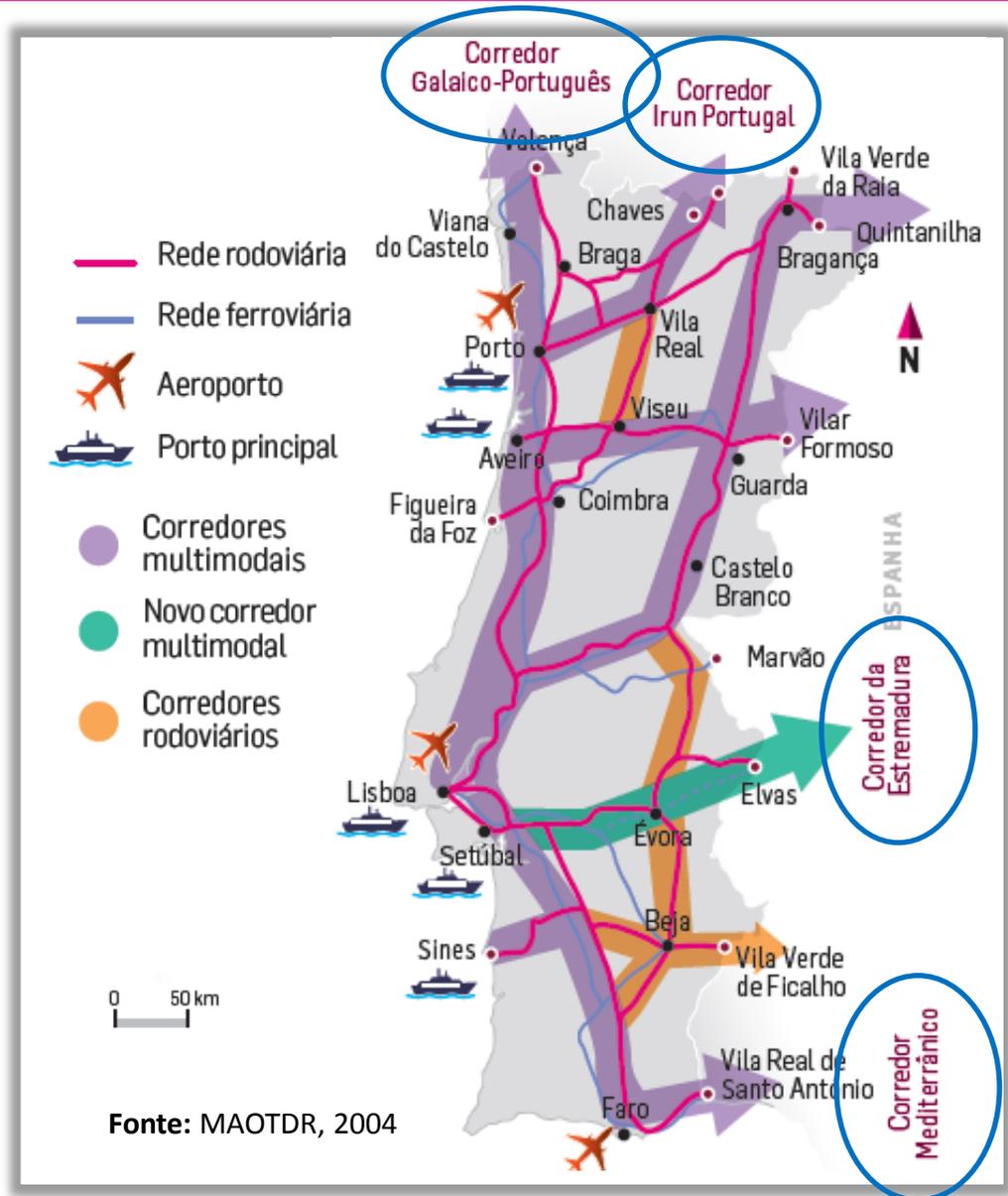
Rede rodoviária

Corredor Mediterrânico -

aproxima Lisboa a Sevilha por ferrovia, ligando os aeroportos da Humberto Delgado e de Faro.

Corredor Irun-Portugal - liga

Irun ao Porto e a Lisboa por autoestrada e ferrovia. Este canal é complementado por uma ligação mais a sul que reúne a Linha da Beira Baixa e troços do IP6 e do IP2.



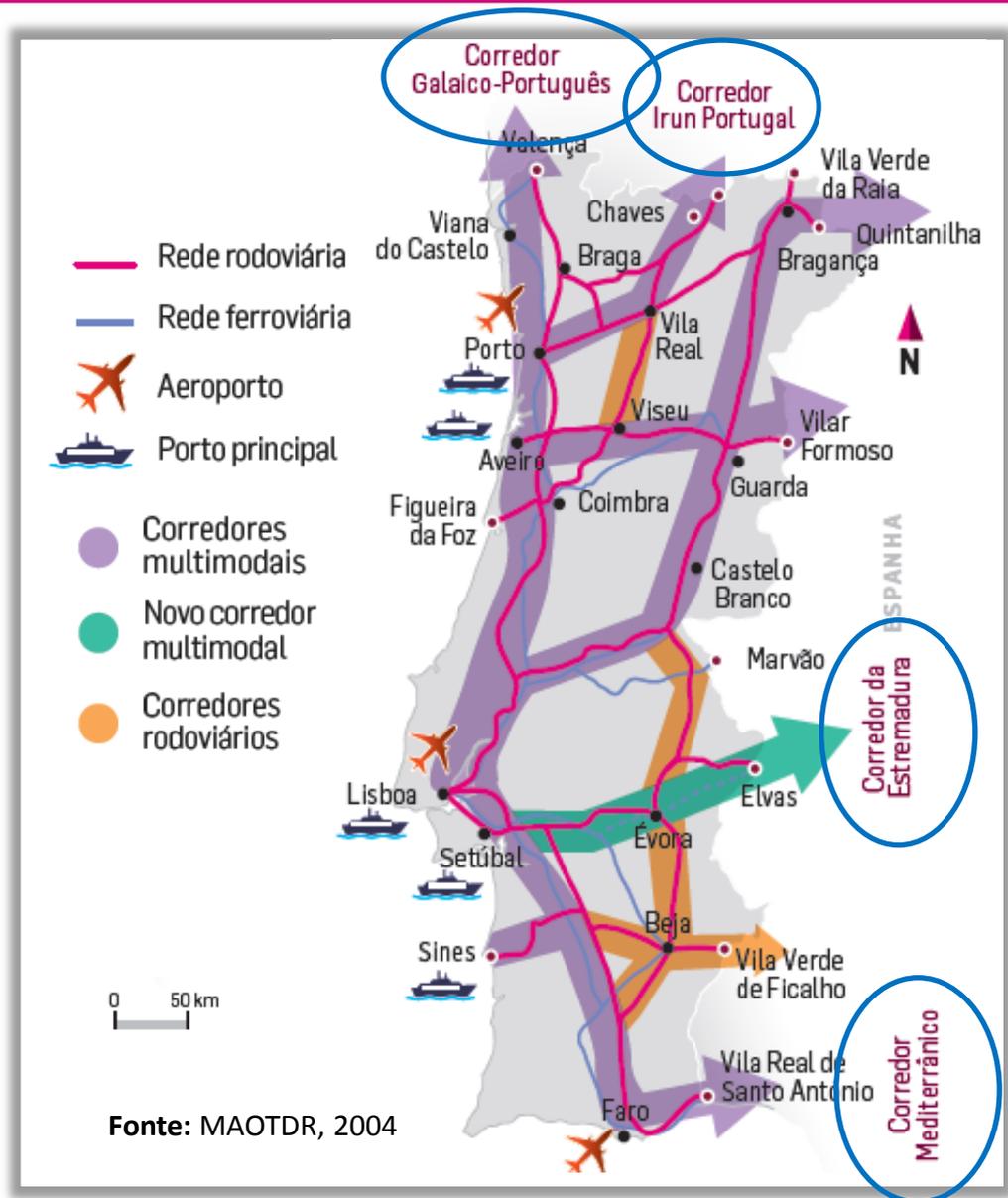
A inserção nas redes transeuropeias

Rede rodoviária

Corredor da Estremadura -
liga Lisboa a Madrid por via
férrea.

Corredor Galaico-Português -
estruturado em torno da autoestrada
Lisboa-Porto-Vigo, das linhas
ferroviárias do Norte e do Minho e da
ligação entre importantes
infraestruturas, tais como os portos de
Setúbal, de Lisboa, de Aveiro, de
Leixões e os aeroportos de Lisboa e
do Porto.

Fig. Corredores estruturantes
do território português



III. MEDIDAS PARA POTENCIALIZAR OS RECURSOS ENERGÉTICOS

Nas sociedades modernas, onde Portugal se insere, o modelo energético continua a basear-se em energias não renováveis, o que acarreta consequências significativas.

A nível internacional...

A comunidade internacional tem dado alguns passos para diminuir as consequências ambientais resultantes do atual modelo energético, que se traduziram:

No assumir de um compromisso de redução de emissões de gases como efeito de estufa através da ratificação do Protocolo de Quioto;

Em promover o uso de energias renováveis e o abandono dos hábitos de consumo incorretos, privilegiando a eficiência energética e a utilização racional da energia;

III. MEDIDAS PARA POTENCIALIZAR OS RECURSOS ENERGÉTICOS

Nas sociedades modernas, onde Portugal se insere, o modelo energético continua a basear-se em energias não renováveis, o que acarreta consequências significativas.

A nível nacional...

Este passo foi também seguido por Portugal e, em 2001, o nosso país adotou a **Estratégia Nacional para as Alterações Climáticas**.

Assim, face ao compromisso assumido, Portugal:

Não poderá ultrapassar 27% de emissões com gases de efeito de estufa, entre 2008 e 2012;

A produção de eletricidade terá que ser obtida em 39% a partir de fontes renováveis.

III. MEDIDAS PARA POTENCIALIZAR OS RECURSOS ENERGÉTICOS

A nível nacional...

Nesse sentido estão presentes no Programa de Atuação para reduzir a dependência de Portugal face aos combustíveis fósseis, sobretudo ao petróleo, medidas como por exemplo:

A eliminação de obstáculos nos processos de licenciamento das energias renováveis, visando o aumento da produção de eletricidade a partir das fontes de energia renovável;

Estimulação do aumento da eficiência energética através da melhoria de processos industriais;

III. MEDIDAS PARA POTENCIALIZAR OS RECURSOS ENERGÉTICOS

A nível nacional...

Nesse sentido estão presentes no Programa de Atuação para reduzir a dependência de Portugal face aos combustíveis fósseis, sobretudo ao petróleo, medidas como por exemplo:

A promoção do transporte público, visando a diminuição da circulação automóvel, sobretudo nas cidades;

A introdução de fontes de energia alternativas ao petróleo nos meios de transporte;

A adoção de novos regulamentos de eficiência energética de edifícios, para minimizar o consumo de energia por habitante.

III. MEDIDAS PARA POTENCIALIZAR OS RECURSOS ENERGÉTICOS

A nível nacional...

Estas medidas estão inseridas na **POLÍTICA ENERGÉTICA NACIONAL** que assenta em três vetores:

1. A segurança e o abastecimento nacional

2. O fomento do desenvolvimento sustentável

3. A promoção da competitividade nacional

O TRANSPORTE INTERMODAL

A **intermodalidade** é a articulação entre dois ou mais modos de transporte através de uma rede de transportes interligada.

O **transporte intermodal** apresenta importantes **vantagens**:

Permite uma redução dos custos de transporte;

Permite uma redução da distância tempo;

Aumenta a segurança rodoviária;

Diminui os índices de poluição, o consumo de energia e os congestionamentos de trânsito.

